



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zehnte Kammer)

2. März 2017*

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Sozialpolitik — Richtlinie 2002/15/EG — Schutz der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer — Arbeitszeitgestaltung — Straßentransport — Fahrpersonal — Selbständiger Kraftfahrer — Begriff — Unzulässigkeit“

In der Rechtssache C-97/16

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Juzgado de lo Social nº 3 de Barcelona (Arbeitsgericht Nr. 3 Barcelona, Spanien) mit Entscheidung vom 2. Februar 2016, beim Gerichtshof eingegangen am 17. Februar 2016, in dem Verfahren

José María Pérez Retamero

gegen

TNT Express Worldwide Spain S.L.,

Last Mile Courier S.L., vormals Transportes Sapirood S.L.,

Fondo de Garantía Salarial (Fogasa)

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zehnte Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin M. Berger sowie der Richter E. Levits und F. Biltgen (Berichterstatte),

Generalanwältin: E. Sharpston,

Kanzler: A. Calot Escobar,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- von Herrn Pérez Retamero, vertreten durch J. Juan Monreal, abogado,
- der TNT Express Worldwide Spain S.L., vertreten durch D. Fernández de Lis Alonso, abogado,
- der Last Mile Courier S.L., vormals Transportes Sapirood S.L., vertreten durch V. Domènech Huertas, abogado,
- der spanischen Regierung, vertreten durch V. Ester Casas als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Spanisch.

— der Europäischen Kommission, vertreten durch J. Hottiaux und J. Rius Riu als Bevollmächtigte,
aufgrund des nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über
die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 3 Buchst. d und e der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. 2002, L 80, S. 35).
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Herrn José María Pérez Retamero und der Last Mile Courier S.L., vormals Transportes Sapirod S.L. (im Folgenden: Sapirod), sowie TNT Express Worldwide Spain S.L. (im Folgenden: TNT) wegen seiner Entlassung durch Sapirod.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

- 3 In den Erwägungsgründen 4, 9 und 10 der Richtlinie 2002/15 heißt es:
„(4) Daher muss eine Reihe spezifischerer Vorschriften zur Arbeitszeit im Straßenverkehr erstellt werden, die darauf abzielen, die Straßenverkehrssicherheit sowie den Schutz von Sicherheit und Gesundheit der betreffenden Personen zu gewährleisten.
...
(9) Die Begriffsbestimmungen dieser Richtlinie dürfen andere gemeinschaftsrechtliche Regelungen der Arbeitszeit nicht präjudizieren.
(10) Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit des unter diese Richtlinie fallenden Fahrpersonals sollten diese Personen genau wissen, welche Zeiten für Tätigkeiten im Straßenverkehr als Arbeitszeiten gelten und welche Zeiten hiervon ausgenommen sind und als Pausen, als Ruhezeiten oder als Bereitschaftszeiten gelten. Diesem Personenkreis sollten tägliche und wöchentliche Mindestruhezeiten sowie angemessene Ruhepausen gewährt werden. Ferner muss eine Höchstgrenze für die wöchentliche Arbeitszeit festgelegt werden.“
- 4 Art. 1 („Zweck“) der Richtlinie 2002/15 sieht vor:
„Zweck dieser Richtlinie ist es, Mindestvorschriften für die Gestaltung der Arbeitszeit festzulegen, um die Sicherheit und die Gesundheit der Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, verstärkt zu schützen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Wettbewerbsbedingungen einander stärker anzugleichen.“
- 5 Art. 2 Abs. 1 dieser Richtlinie begrenzt ihren Anwendungsbereich auf das „Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, das im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 [des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 1985, L 370, S. 1)] oder ansonsten des [Europäischen

Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)] tätig ist“, und seit dem 23. März 2009 auf „selbständige Kraftfahrer“, die dieselben Transporttätigkeiten durchführen.

6 Art. 3 der Richtlinie 2002/15 bestimmt:

„Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

...

- d) ‚Fahrpersonal‘ alle Arbeitnehmer, einschließlich Praktikanten und Auszubildende, die im Dienst eines Unternehmens, das auf Rechnung Dritter oder auf eigene Rechnung Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr befördert, eine Fahrtätigkeit ausüben;
- e) ‚selbständiger Kraftfahrer‘ alle Personen, deren berufliche Tätigkeit hauptsächlich darin besteht, mit Gemeinschaftslizenz oder einer anderen berufsspezifischen Beförderungsermächtigung gewerblich im Sinne des Gemeinschaftsrechts, Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr zu befördern, die befugt sind, auf eigene Rechnung zu arbeiten, und die nicht durch einen Arbeitsvertrag oder ein anderes arbeitsrechtliches Abhängigkeitsverhältnis an einen Arbeitgeber gebunden sind, die über den erforderlichen freien Gestaltungsspielraum für die Ausübung der betreffenden Tätigkeit verfügen, deren Einkünfte direkt von den erzielten Gewinnen abhängen und die die Freiheit haben, als Einzelne oder durch eine Zusammenarbeit zwischen selbständigen Kraftfahrern Geschäftsbeziehungen zu mehreren Kunden zu unterhalten.

Für die Zwecke dieser Richtlinie unterliegen Fahrer, die diese Kriterien nicht erfüllen, den gleichen Verpflichtungen, und genießen die gleichen Rechte, wie sie diese Richtlinie für Fahrpersonal vorsieht.

...“

Spanisches Recht

7 Art. 1 der konsolidierten Fassung des Gesetzes über das Arbeitnehmerstatut (Ley del Estatuto de los Trabajadores), angenommen durch das Real Decreto Legislativo 1/1995 vom 24. März 1995 (BOE Nr. 75 vom 29. März 1995, S. 9654), in der für das Ausgangsverfahren maßgebenden Fassung (im Folgenden: Arbeitnehmerstatut) lautet:

„(1) Dieses Gesetz findet Anwendung auf Arbeitnehmer, die freiwillig eine entgeltliche Beschäftigung für fremde Rechnung im Organisations- und Weisungsbereich einer anderen natürlichen oder juristischen Person, die als Arbeitgeber oder Unternehmer bezeichnet wird, ausüben.

...

(3) Vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes ausgeschlossen sind

...

g) allgemein alle Tätigkeiten, die im Rahmen eines Verhältnisses ausgeübt werden, das von dem in Art. 1 Abs. 1 definierten abweicht.

Hierbei gelten Tätigkeiten von Personen als vom Bereich der Arbeitnehmertätigkeit ausgeschlossen, die auf der Grundlage ihnen erteilter verwaltungsrechtlicher Genehmigungen speziell geregelte Transportdienstleistungen gegen ein entsprechendes Entgelt mit gewerblich für öffentliche

Dienstleistungen genutzten Fahrzeugen erbringen, an denen sie das Eigentum oder die unmittelbare Verfügungsgewalt besitzen, auch wenn die genannten Dienstleistungen fortlaufend für ein und denselben Verlader oder Händler erbracht werden.

...“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 8 Am 2. Juni 2008 unterzeichnete Herr Pérez Retamero mit TNT einen „Standardvertrag zur Erbringung von Transportdienstleistungen“. Nach diesem Vertrag übertrug TNT ihm die Aufgabe, Waren auf katalonischem Hoheitsgebiet (Spanien) abzuholen und auszuliefern, Dokumente zur Zollabfertigung (nach genauer Anweisung) auszufüllen und zu bearbeiten, zu transportierende Waren aufzuladen, sicher zu verstauen, abzuladen, umzustauen und schließlich die mit den Lieferungen verbundenen Beträge einzuziehen. Dieser Vertrag sah ferner vor, dass TNT die für die Erbringung der Transportdienstleistungen anwendbaren Grundsätze und Regeln ganz oder teilweise einseitig ändern konnte. Herr Pérez Retamero erhielt ein Mobiltelefon mit einer Karte des Betreibers Vodafone für die Durchführung seiner Arbeit. Nach dem genannten Vertrag musste er eine Transportversicherung abschließen und jedenfalls die Haftung für den Verlust oder die Zerstörung der Ware sowie deren verspätete Auslieferung übernehmen. Die ursprüngliche Dauer dieses Vertrags wurde auf sechs Monate festgelegt. Er konnte jedoch immer wieder für die gleiche Dauer verlängert werden. Das Entgelt für die vom Betroffenen erbrachten Dienstleistungen bestand in einem Festbetrag je Arbeitstag und wurde monatlich ausgezahlt. Der fragliche Vertrag sah vor, dass das verwendete Fahrzeug mit Farben und Werbung nach den Vorgaben von TNT gekennzeichnet sein musste. Herr Pérez Retamero hatte ferner erklärt, eine Genehmigung zur Ausübung einer Transporttätigkeit zu haben. Im Anhang I des Vertrags wurde ein Kontrolleur für den Transporteur vorgesehen.
- 9 Der genannte Vertrag wurde verlängert, oder es wurden neue Verträge abgeschlossen, stets mit im Wesentlichen gleichem Inhalt.
- 10 Ab Januar 2014 übte Herr Pérez Retamero weiterhin dieselbe Tätigkeit aus, stellte seine Rechnungen nun jedoch an Sapirod, ein Unternehmen, mit dem TNT einen Vertrag zur Durchführung der betreffenden Transportdienstleistungen abgeschlossen hatte. Die Zugangskarten für die Einrichtungen von TNT wurden den Transporteuren direkt von TNT ausgehändigt. Herr Pérez Retamero wurde auf seiner Karte als „angestellter Fahrer“ bezeichnet.
- 11 Herr Pérez Retamero war Eigentümer eines Lieferwagens mit einer zulässigen Höchstlast von 2 590 kg, für den er eine Transportlizenz besaß, die ihm gestattete, Transportdienstleistungen zu erbringen.
- 12 Am 17. Februar 2015 teilte Sapirod Herrn Pérez Retamero mündlich mit, dass sie ihm keine Transportaufträge mehr anbieten könne. Mit Schreiben vom 6. März 2015 wurde dies bestätigt.
- 13 Am 17. März 2015 erhob Herr Pérez Retamero Klage beim Juzgado de lo Social n° 3 de Barcelona (Arbeitsgericht Nr. 3 Barcelona, Spanien), um feststellen zu lassen, dass er mit Sapirod durch ein Arbeitsverhältnis verbunden und seine Kündigung deshalb rechtswidrig gewesen sei. Ferner verklagte er TNT auch wegen rechtswidriger Überlassung von Arbeitnehmern und beantragte daher die gesamtschuldnerische Verurteilung dieser beiden Gesellschaften.
- 14 Er machte zur Stützung seiner Klage geltend, dass alle ein Arbeitsverhältnis kennzeichnenden Merkmale oder Gesichtspunkte, wie das Unterordnungsverhältnis, die Arbeit für fremde Rechnung und die Einbindung in die Organisation eines Unternehmens, vorgelegen hätten, so dass man im vorliegenden Fall davon ausgehen müsse, dass keine Geschäftsbeziehung, sondern ein Arbeitsvertrag

bestanden habe. Der objektive Ausschluss durch Art. 1 Abs. 3 Buchst. g des Arbeitnehmerstatuts widerspreche der Richtlinie 2002/15, so dass er nicht als „selbständiger Kraftfahrer“ im Sinne des Art. 3 Buchst. e dieser Richtlinie eingestuft werden könne.

- 15 Beim vorlegenden Gericht trug Sapiro d u. a. vor, dass zwischen Art. 1 Abs. 3 Buchst. g des Arbeitnehmerstatuts und Art. 3 der Richtlinie 2002/15 kein Widerspruch bestehe, da das Vorhandensein einer „Lizenz oder verwaltungsrechtlichen Genehmigung“ zur Durchführung von Transportdienstleistungen in beiden Vorschriften das ausschlaggebende Kriterium für den Ausschluss eines Arbeitsverhältnisses sei. Dagegen sei der Umstand, dass sich die genannte Unionsbestimmung nicht ausdrücklich auf die Tatsache beziehe, dass der Betroffene Halter des Fahrzeugs sei oder darüber Verfügungsgewalt habe, irrelevant.
- 16 TNT machte vor dem vorlegenden Gericht u. a. geltend, es ergebe sich aus dem fünften Erwägungsgrund der Richtlinie 2002/15, dass Letztere nicht über das zur Erreichung der in Art. 1 der Richtlinie genannten Ziele notwendige Maß hinausgehen dürfe und dass die Richtlinie daher kein taugliches Rechtsinstrument für eine Unterscheidung zwischen der Ausübung von Transporttätigkeiten im Rahmen einer Arbeitnehmertätigkeit und der Ausübung dieser Tätigkeit als selbständiger Kraftfahrer sei.
- 17 Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts besitzt die fragliche Einstufung – obwohl es nicht Gegenstand der Richtlinie 2002/15 sei, die Begriffe „Arbeitnehmer“ und „Selbständiger“ zu definieren – aufgrund der sich daran knüpfenden Haftungsregelung eine grundlegende Bedeutung. Wenn das Ziel des Unionsrechts im Bereich des Transports darin bestehe, die Wettbewerbsbedingungen zu harmonisieren, so müssten die Begriffe „Fahrpersonal“ und „selbständiger Kraftfahrer“ in Art. 3 Buchst. d und e dieser Richtlinie in allen Mitgliedstaaten die gleichen sein.
- 18 Unter diesen Umständen hat der Juzgado de lo Social n° 3 de Barcelona (Arbeitsgericht Nr. 3 Barcelona) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
1. Ist die Definition von „Fahrpersonal“ in Art. 3 Buchst. d der Richtlinie 2002/15 dahin auszulegen, dass sie einer nationalen Rechtsvorschrift wie Art. 1 Abs. 3 Buchst. g des Arbeitnehmerstatuts entgegensteht, die bestimmt, dass „Personen ..., die auf der Grundlage ihnen erteilter verwaltungsrechtlicher Genehmigungen ... Transportdienstleistungen ... mit ... Fahrzeugen erbringen, an denen sie das Eigentum oder die unmittelbare Verfügungsgewalt besitzen“, nicht als „Fahrpersonal“ angesehen werden können?
 2. Ist Art. 3 Buchst. e Unterabs. 2 der Richtlinie 2002/15 dahin auszulegen, dass dann, wenn eine oder mehrere der Voraussetzungen fehlen, die erfüllt sein müssen, um eine Person als „selbständigen Kraftfahrer“ anzusehen, davon auszugehen ist, dass es sich bei dieser Person um „Fahrpersonal“ handelt?

Zur Zulässigkeit der Vorlagefragen

- 19 Die Zulässigkeit der vorgelegten Fragen ist von Sapiro, TNT, der spanischen Regierung und der Europäischen Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen bestritten worden, weil insbesondere das Ausgangsverfahren nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/15 falle und die Auslegung dieser Richtlinie daher für die Entscheidung über diesen Rechtsstreit nicht erforderlich sei.
- 20 Nach ständiger Rechtsprechung ist das in Art. 267 AEUV vorgesehene Verfahren ein Instrument der Zusammenarbeit zwischen dem Gerichtshof und den nationalen Gerichten. Folglich ist es allein Sache der mit dem Rechtsstreit befassten nationalen Gerichte, die die Verantwortung für die zu erlassende gerichtliche Entscheidung tragen, im Hinblick auf die Besonderheiten der einzelnen Rechtssache

sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung zum Erlass ihres Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof von ihnen vorgelegten Fragen zu beurteilen (vgl. u. a. Urteile vom 17. Juli 1997, Leur-Bloem, C-28/95, EU:C:1997:369, Rn. 24, und vom 7. Juli 2011, Agafitei u. a., C-310/10, EU:C:2011:467, Rn. 25).

- 21 Folglich ist der Gerichtshof grundsätzlich zu einer Entscheidung verpflichtet, wenn die von den nationalen Gerichten vorgelegten Fragen die Auslegung einer Bestimmung des Unionsrechts betreffen (vgl. u. a. Urteile vom 17. Juli 1997, Leur-Bloem, C-28/95, EU:C:1997:369, Rn. 25, und vom 7. Juli 2011, Agafitei u. a., C-310/10, EU:C:2011:467, Rn. 26).
- 22 Eine Entscheidung über die Vorlagefrage eines nationalen Gerichts kann jedoch abgelehnt werden, wenn die erbetene Auslegung des Unionsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen oder rechtlichen Angaben verfügt, die für eine sachdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (vgl. u. a. Urteile vom 11. Juli 2006, Chacón Navas, C-13/05, EU:C:2006:456, Rn. 33, und vom 7. Juli 2011, Agafitei u. a., C-310/10, EU:C:2011:467, Rn. 27).
- 23 So ist nach ständiger Rechtsprechung die Zurückweisung eines von einem nationalen Gericht gestellten Ersuchens insbesondere dann gerechtfertigt, wenn es auf der Hand liegt, dass das Unionsrecht auf den konkreten Sachverhalt weder unmittelbar noch mittelbar angewandt werden kann (Urteil vom 7. Juli 2011, Agafitei u. a., C-310/10, EU:C:2011:467, Rn. 28).
- 24 Im vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass das vorlegende Gericht den Gerichtshof um Auslegung der Richtlinie 2002/15 ersucht, ohne dargetan zu haben, dass eine Situation wie die im Ausgangsverfahren fragliche in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt.
- 25 Hierzu ist zum einen festzustellen, dass die Richtlinie 2002/15 ausweislich ihres Art. 1 den Zweck hat, Mindestvorschriften für die Gestaltung der Arbeitszeit festzulegen, um die Sicherheit und die Gesundheit der Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, verstärkt zu schützen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Wettbewerbsbedingungen einander stärker anzugleichen.
- 26 Zum anderen werden nach Art. 3 der Richtlinie 2002/15 die in diesem Artikel vorgesehenen Begriffsbestimmungen „[f]ür die Zwecke dieser Richtlinie“ festgelegt. Die Auslegung der in Art. 3 Buchst. d und e dieser Richtlinie definierten Begriffe „Fahrpersonal“ und „selbständiger Kraftfahrer“ darf folglich nicht über den Anwendungsbereich dieser Richtlinie hinausgehen.
- 27 Im Ausgangsverfahren, das eine Kündigungsschutzklage betrifft, geht es nicht um die Gestaltung der Arbeitszeit, sondern um die Frage, ob die betroffene Person als „Fahrpersonal“ und daher als Arbeitnehmer für die Zwecke der Anwendung des nationalen Arbeitsrechts und insbesondere der Rechtsvorschriften über Kündigungen einzustufen ist.
- 28 Demnach ist festzustellen, dass ein Rechtsstreit wie das Ausgangsverfahren nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/15 fällt und dass daher die Begriffe in Art. 3 Buchst. d und e dieser Richtlinie nicht dazu bestimmt sind, in diesem Rechtsstreit Anwendung zu finden.
- 29 Daraus folgt, dass die Auslegung des Art. 3 Buchst. d und e der Richtlinie 2002/15 für die Entscheidung über den Ausgangsrechtsstreit nicht erforderlich ist.
- 30 Folglich ist festzustellen, dass die Fragen des Vorabentscheidungsersuchens des Juzgado de lo Social n° 3 de Barcelona (Arbeitsgericht Nr. 3 Barcelona) unzulässig sind.

Kosten

- 31 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zehnte Kammer) für Recht erkannt:

Das Vorabentscheidungsersuchen des Juzgado de lo Social n° 3 de Barcelona (Arbeitsgericht Nr. 3 Barcelona, Spanien) ist unzulässig.

Unterschriften