



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Achte Kammer)

8. Juli 2021 *

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 – Art. 1 Abs. 5 Buchst. d – Art. 8 – Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat – Kabotagebeförderungen im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats im Anschluss an diesen grenzüberschreitenden Verkehr – Beschränkungen – Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz und gegebenenfalls einer Beförderungsgenehmigung – Ausnahmen – Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung im Werkverkehr – Bedingungen“

In der Rechtssache C-937/19

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Amtsgericht Köln (Deutschland) mit Entscheidung vom 25. November 2019, beim Gerichtshof eingegangen am 23. Dezember 2019, in dem Verfahren gegen

KA

Beteiligte:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Achte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten N. Wahl sowie der Richter F. Biltgen (Berichterstatter) und J. Passer,

Generalanwalt: M. Bobek,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- von KA, vertreten durch S. Domaradzki, adwokat,
- des Bundesamts für Güterverkehr, vertreten durch A. Marquardt als Bevollmächtigten,

* Verfahrenssprache: Deutsch.

- der italienischen Regierung, vertreten durch G. Palmieri als Bevollmächtigte im Beistand von P. Garofoli, avvocato dello Stato,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch T. Scharf und C. Vrignon als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. 2009, L 300, S. 72).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Bußgeldverfahrens, das unter Beteiligung des Bundesamts für Güterverkehr (Deutschland) (im Folgenden: BAG) gegen den Einspruchsführer des Ausgangsverfahrens, KA, wegen Verstoßes gegen die Kabotagevorschriften geführt wird.

Rechtlicher Rahmen

- 3 In den Erwägungsgründen 13 und 15 der Verordnung Nr. 1072/2009 wird ausgeführt:

„(13) Verkehrsunternehmer, die Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß dieser Verordnung sind, sowie Verkehrsunternehmer, die zur Durchführung bestimmter Kategorien grenzüberschreitender Beförderungen berechtigt sind, sollten im Einklang mit dieser Verordnung zeitweilig zur innerstaatlichen Beförderung in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen werden, ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen zu müssen. ...

...

(15) Unbeschadet der Bestimmungen des [AEU-]Vertrags über die Niederlassungsfreiheit ist die Kabotagebeförderung die Erbringung von Dienstleistungen durch einen Verkehrsunternehmer in einem Mitgliedstaat, in dem er nicht niedergelassen ist; sie sollte nicht untersagt werden, sofern sie nicht dergestalt durchgeführt wird, dass dadurch eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in diesem Mitgliedstaat entsteht. Im Hinblick auf die Durchsetzung dieser Forderung sollten die Häufigkeit der Kabotagebeförderungen und der Zeitraum, in dem sie durchgeführt werden können, klarer bestimmt werden. In der Vergangenheit wurden solche innerstaatlichen Beförderungen zeitweilig erlaubt. Praktisch war es aber schwierig[,] festzustellen, welche Dienste erlaubt sind. Daher bedarf es klarer und einfach durchzusetzender Vorschriften.“

- 4 In Art. 1 („Anwendungsbereich“) dieser Verordnung heißt es:

„(1) Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den im Gebiet der [Europäischen Union] zurückgelegten Wegstrecken.

...

(4) Diese Verordnung gilt für den innerstaatlichen Güterkraftverkehr, der von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer gemäß Kapitel III zeitweilig durchgeführt wird.

(5) Folgende Beförderungen sowie im Zusammenhang damit durchgeführte Leerfahrten bedürfen keiner Gemeinschaftslizenz und sind von jeglichem Erfordernis einer Beförderungsgenehmigung ausgenommen:

- a) die Beförderung von Postsendungen im Rahmen des Universaldienstes;
- b) die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen;
- c) die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse, einschließlich der Gesamtmasse der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt;
- d) die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - i) Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instand gesetzt worden sein;
 - ii) die Beförderung muss der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand ab dem Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder – zum Eigengebrauch – außerhalb des Unternehmens dienen;
 - iii) die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen von Personal geführt werden, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde;
 - iv) die Güter befördernden Fahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet sein ...; und
 - v) diese Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen;
- e) die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern.

...

(6) Absatz 5 ändert nicht die Bedingungen, von denen die Mitgliedstaaten bei ihren eigenen Staatsangehörigen den Zugang zu den in dem Absatz genannten Tätigkeiten abhängig machen.“

5 Art. 2 („Begriffsbestimmungen“) der Verordnung sieht vor:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. ‚Fahrzeug‘ ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden;

...

3. ‚Aufnahmemitgliedstaat‘ einen Mitgliedstaat, in dem ein Verkehrsunternehmer tätig ist und der ein anderer als sein Niederlassungsmitgliedstaat ist;

4. ‚gebietsfremder Verkehrsunternehmer‘ einen Verkehrsunternehmer, der in einem Aufnahmemitgliedstaat tätig ist;

5. ‚Fahrer‘ jede Person, die ein Fahrzeug führt, sei es auch nur kurzzeitig, oder in einem Fahrzeug in Wahrnehmung ihrer Aufgaben befördert wird, um es bei Bedarf führen zu können;

6. ‚Kabotage‘ gewerblichen innerstaatlichen Verkehr, der im Einklang mit dieser Verordnung zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird;

...“

- 6 Kapitel II („Grenzüberschreitender Verkehr“) der Verordnung Nr. 1072/2009 enthält folgenden Art. 3:
„Der grenzüberschreitende Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz in Verbindung – sofern der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittlandes ist – mit einer Fahrerbescheinigung.“
- 7 Art. 4 („Gemeinschaftslizenz“) dieser Verordnung, der ebenfalls in deren Kapitel II enthalten ist, bestimmt:
„(1) Die Gemeinschaftslizenz wird von einem Mitgliedstaat gemäß dieser Verordnung jedem gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer erteilt, der
- a) in diesem Mitgliedstaat gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und den innerstaatlichen Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats niedergelassen ist und
 - b) in dem Niederlassungsmitgliedstaat gemäß den Rechtsvorschriften der [Union] und den innerstaatlichen Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers zur Durchführung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs berechtigt ist.
- (2) Die Gemeinschaftslizenz wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats für einen verlängerbaren Zeitraum von bis zu zehn Jahren ausgestellt.

...“

- 8 Kapitel III („Kabotage“) der Verordnung umfasst deren Art. 8, wo es heißt:
„(1) Jeder Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, ist unter den in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen zur Durchführung von Kabotage berechtigt.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. ...
- (3) Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmern durchgeführt werden, sind nur dann mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die grenzüberschreitende Beförderung in den betreffenden Mitgliedstaat sowie für jede einzelne der durchgeführten Kabotagebeförderungen vorweisen kann.

Die in Unterabsatz 1 genannten Belege müssen für jede Beförderung folgende Angaben enthalten:

- a) Name, Anschrift und Unterschrift des Absenders;
- b) Name, Anschrift und Unterschrift des Verkehrsunternehmers;
- c) Name und Anschrift des Empfängers sowie nach erfolgter Lieferung dessen Unterschrift und das Datum der Lieferung;
- d) Ort und Datum der Übernahme der Ware sowie die Lieferadresse;

- e) die übliche Beschreibung der Art der Ware und ihrer Verpackung sowie bei Gefahrgütern ihre allgemein anerkannte Beschreibung, die Anzahl der Packstücke sowie deren besondere Zeichen und Nummern;
- f) die Bruttomasse der Güter oder eine sonstige Mengenangabe;
- g) das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs und des Anhängers.

(4) Es sind keine zusätzlichen Dokumente erforderlich, um nachzuweisen, dass die in diesem Artikel festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

(5) Jeder Verkehrsunternehmer, der im Niederlassungsmitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften berechtigt ist, den in Artikel 1 Absatz 5 Buchstaben a, b und c [aufgeführten] gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen, ist unter den Bedingungen dieses Kapitels berechtigt, die Kabotage der gleichen Art bzw. die Kabotage mit Fahrzeugen der gleichen Kategorie durchzuführen.

(6) Die Zulassung zur Kabotage im Rahmen von Verkehrsleistungen gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstaben d und e ist keinerlei Beschränkungen unterworfen.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

- 9 Der Einspruchsführer des Ausgangsverfahrens ist Eigentümer eines in Polen ansässigen Unternehmens, das Holzverpackungen herstellt und Güterbeförderungen durchführt. Dieses Unternehmen ist Inhaber einer Gemeinschaftslizenz.
- 10 Am 10. Juli 2018 wurde ein in Polen zugelassener Lastkraftwagen, dessen Halter der Einspruchsführer des Ausgangsverfahrens ist, einer Straßenverkehrskontrolle unterzogen, als er Papier und Pappe von einer Beladestelle in Krostitz (Deutschland) zu einer Entladestelle in Schwedt/Oder (Deutschland) beförderte. Dabei wurde festgestellt, dass eine durch die entsprechenden Papiere, nämlich einen Lieferschein, einen Transportauftrag und einen Wiegeschein, nachgewiesene Kabotagebeförderung vorlag.
- 11 Bei der Kontrolle wurde ein sogenannter CMR-Frachtbrief (*Cargo Movement Requirement*) vorgelegt, um zu belegen, dass die betreffende Kabotagebeförderung im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat in den Aufnahmemitgliedstaat im Sinne von Art. 8 Abs. 2 Unterabs. 1 der Verordnung Nr. 1072/2009 erfolgt sei. Aus dem vorgelegten Dokument geht hervor, dass der betreffende Lastkraftwagen am selben Tag von dem in Polen gelegenen Werk des Unternehmens des Einspruchsführers des Ausgangsverfahrens Güter befördert hatte, die von diesem Unternehmen für einen Kunden in Freital (Deutschland) hergestellt und an ihn verkauft worden waren.
- 12 Am 9. Oktober 2018 wurde der Einspruchsführer des Ausgangsverfahrens als Inhaber des Transportunternehmens vom BAG angehört. Er erklärte, dass die auf dem Rückweg nach Polen durchgeführte Kabotage nach Art. 8 Abs. 6 der Verordnung Nr. 1072/2009 zulässig sei, da sie im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d dieser Verordnung erfolgt sei.
- 13 Das BAG war der Ansicht, dass Art. 1 Abs. 5 Buchst. d und Art. 8 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1072/2009 nicht miteinander kombiniert werden könnten. Wenn ein Verkehrsunternehmer, der eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d dieser Verordnung von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt habe, nach Art. 8 Abs. 2 der Verordnung zu einer Kabotagebeförderung im Anschluss an diese

grenzüberschreitende Beförderung berechtigt wäre, würde dies den zuständigen Behörden die Kontrolle der Einhaltung der Kabotagevorschriften erschweren oder gar unmöglich machen, da der Verkehrsunternehmer, der eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr durchführe, weder eine Gemeinschaftslizenz besitzen noch die in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung aufgezählten Belege vorweisen müsse.

- 14 Demzufolge verhängte das BAG mit Beschluss vom 30. Oktober 2018 ein Bußgeld in Höhe von 1 250 Euro wegen Verstoßes gegen die Kabotagevorschriften gegen den Einspruchsführer des Ausgangsverfahrens.
- 15 Dagegen legte dieser Einspruch beim vorlegenden Gericht ein.
- 16 Nach dessen Ansicht hängt die Entscheidung in dem bei ihm anhängigen Verfahren davon ab, ob ein Verkehrsunternehmer, der gemäß Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 eine grenzüberschreitende Güterbeförderung von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt hat, nach Art. 8 dieser Verordnung zur Durchführung von Kabotagebeförderungen im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung berechtigt ist. Genauer wirft das vorlegende Gericht die Frage auf, ob eine solche grenzüberschreitende Beförderung eine grenzüberschreitende Beförderung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 der Verordnung darstellt. Diese Frage scheine in den Mitgliedstaaten, namentlich in Polen und in Deutschland, nicht einheitlich behandelt zu werden.
- 17 Unter diesen Umständen hat das Amtsgericht Köln beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist Art. 8 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung Nr. 1072/2009 dahin gehend auszulegen, dass eine grenzüberschreitende Beförderung im Sinne der genannten Vorschrift auch vorliegt, wenn diese Beförderung im Rahmen einer Beförderung gemäß Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 erfolgt?

Zur Vorlagefrage

Zur Zulässigkeit

- 18 Der Einspruchsführer des Ausgangsverfahrens hält das Vorabentscheidungsersuchen für unzulässig und macht geltend, dass die damit erbetene Auslegung des Unionsrechts für die Entscheidung im Ausgangsverfahren nicht erforderlich sei und dass der Gerichtshof jedenfalls nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfüge, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Frage erforderlich seien.
- 19 Hierzu ist daran zu erinnern, dass es nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs im Rahmen des durch Art. 267 AEUV geschaffenen Verfahrens allein Sache der mit dem jeweiligen Fall befassten nationalen Gerichte, in deren Verantwortungsbereich die zu erlassende gerichtliche Entscheidung fällt, ist, im Hinblick auf die Besonderheiten des konkreten Falls sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung für den Erlass ihres Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof von ihnen vorgelegten Fragen zu beurteilen. Daher ist der Gerichtshof grundsätzlich gehalten, über ihm vorgelegte Fragen zu befinden, wenn sie die Auslegung des Unionsrechts betreffen. Folglich gilt für Fragen, die das Unionsrecht betreffen, eine Vermutung der Entscheidungserheblichkeit. Die Zurückweisung des Ersuchens eines nationalen Gerichts ist dem Gerichtshof daher nur dann möglich, wenn die erbetene Auslegung des Unionsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsverfahrens steht, das Problem hypothetischer Natur ist oder er nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine

zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 26. Februar 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, Rn. 28 und 29 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

- 20 Im vorliegenden Fall ist jedoch nicht offensichtlich, dass die vom vorlegenden Gericht erbetene Auslegung von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d und Art. 8 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1072/2009 in keinem Zusammenhang mit den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsverfahrens steht, dass sie ein Problem hypothetischer Natur betrifft oder dass der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Frage erforderlich sind. Vielmehr geht aus dem Vorabentscheidungsersuchen hervor, dass das vorlegende Gericht mit entsprechender Begründung Zweifel hinsichtlich der richtigen Auslegung der betreffenden Bestimmungen des Unionsrechts äußert und insoweit den Sachverhalt eingehend schildert.
- 21 Folglich ist das Vorabentscheidungsersuchen für zulässig zu erklären.

Zur Beantwortung der Frage

- 22 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es im Rahmen des durch Art. 267 AEUV eingeführten Verfahrens der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof dessen Aufgabe, dem nationalen Gericht eine für die Entscheidung des bei ihm anhängigen Verfahrens sachdienliche Antwort zu geben. Hierzu hat er die ihm vorgelegten Fragen gegebenenfalls umzuformulieren. Es ist nämlich Aufgabe des Gerichtshofs, alle Bestimmungen des Unionsrechts auszulegen, die die nationalen Gerichte benötigen, um in den bei ihnen anhängigen Verfahren zu entscheiden, auch wenn diese Bestimmungen in den dem Gerichtshof von ihnen vorgelegten Fragen nicht ausdrücklich genannt sind (Urteil vom 28. Juni 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, Rn. 40 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 23 Auch wenn das vorlegende Gericht seine Frage formal auf die Auslegung von Art. 8 Abs. 2 und Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 beschränkt hat, hindert dies den Gerichtshof somit nicht daran, dem Gericht alle Hinweise zur Auslegung des Unionsrechts zu geben, die für die Entscheidung in dem bei ihm anhängigen Verfahren von Nutzen sein können, und zwar unabhängig davon, ob es bei seiner Fragestellung darauf Bezug genommen hat. Der Gerichtshof hat insoweit aus dem gesamten vom vorlegenden Gericht zur Verfügung gestellten Material, insbesondere aus der Begründung der Vorlageentscheidung, diejenigen Elemente des Unionsrechts herauszuarbeiten, die unter Berücksichtigung des Gegenstands des Verfahrens einer Auslegung bedürfen (Urteil vom 28. Juni 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, Rn. 41 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 24 Im vorliegenden Fall geht aus dem Vorabentscheidungsersuchen hervor, dass das vorlegende Gericht wissen möchte, ob ein Verkehrsunternehmer, der eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt hat, nach Art. 8 dieser Verordnung zur Durchführung von Kabotagebeförderungen im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung berechtigt ist.
- 25 Außerdem räumt der Einspruchsführer des Ausgangsverfahrens, ohne dass dem widersprochen wird, selbst ein, dass mit seinem Lastkraftwagen von ihm hergestellte und verkaufte Güter von seinem Werk in Polen zum Unternehmen des Kunden, der sie gekauft hatte, in Deutschland befördert wurden, bevor der Lastkraftwagen für die anlässlich der Straßenverkehrskontrolle festgestellte Kabotage verwendet wurde. Es ist jedoch Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob die betreffende Beförderung eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von

Art. 1 Abs. 5 Buchst. d Ziff. i bis v der Verordnung Nr. 1072/2009 darstellt, insbesondere im Hinblick auf die in Ziff. v aufgestellte Anforderung, wonach diese Beförderung eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens sein muss.

- 26 Demnach ist die Vorlagefrage so zu verstehen, dass mit ihr im Wesentlichen geklärt werden soll, ob die Verordnung Nr. 1072/2009 dahin auszulegen ist, dass ein Güterkraftverkehrsunternehmer, der eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d dieser Verordnung von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt hat, nach Art. 8 der Verordnung zur Durchführung von Kabotage im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung berechtigt ist und welche Voraussetzungen beahendenfalls dafür gelten.
- 27 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Verordnung Nr. 1072/2009 nach ihrem Art. 1 Abs. 1 und 4 namentlich für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den im Gebiet der Union zurückgelegten Wegstrecken sowie für Kabotage gilt, die nach Art. 2 Nr. 6 dieser Verordnung den „gewerblichen innerstaatlichen Verkehr, der ... zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird“, bezeichnet.
- 28 Kapitel II der Verordnung Nr. 1072/2009 enthält die Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr. Es umfasst Art. 3 dieser Verordnung, der den allgemeinen Grundsatz aufstellt, dass „[d]er grenzüberschreitende Verkehr ... einer Gemeinschaftslizenz in Verbindung – sofern der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittlandes ist – mit einer Fahrerbescheinigung [unterliegt]“.
- 29 Art. 1 Abs. 5 Buchst. a bis e der Verordnung Nr. 1072/2009 sieht jedoch vor, dass die Güterkraftverkehrsunternehmen im Rahmen bestimmter Beförderungsarten keiner Gemeinschaftslizenz bedürfen und von jeglichem Erfordernis einer Beförderungsgenehmigung ausgenommen sind. Dies ist der Fall bei der Beförderung von Postsendungen im Rahmen des Universaldienstes (Art. 1 Abs. 5 Buchst. a dieser Verordnung), bei der Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen (Art. 1 Abs. 5 Buchst. b der Verordnung), bei der Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse, einschließlich der Gesamtmasse der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt (Art. 1 Abs. 5 Buchst. c der Verordnung), bei der Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen im Werkverkehr (Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung) und bei der Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern (Art. 1 Abs. 5 Buchst. e der Verordnung).
- 30 Aus der Zusammenschau dieser Bestimmungen ergibt sich, dass grenzüberschreitende Güterbeförderungen im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 nicht den Anforderungen des Art. 3 dieser Verordnung unterliegen.
- 31 Kapitel III („Kabotage“) der Verordnung Nr. 1072/2009 enthält die Regeln für den Kabotageverkehr. Es umfasst u. a. Art. 8 („Allgemeiner Grundsatz“) der Verordnung, der die allgemeinen Regeln für Kabotagebeförderungen aufstellt.
- 32 Dieser sieht für die Zulassung zur Kabotage unterschiedliche Vorschriften je danach vor, ob diese im Anschluss an grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr oder im Anschluss an grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im Werkverkehr erfolgt.
- 33 Zum einen stellt nämlich Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1072/2009 den allgemeinen Grundsatz auf, dass „[j]eder Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, ... unter den in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen zur Durchführung von Kabotage berechtigt [ist]“.

- 34 Daraus folgt, dass Verkehrsunternehmer, die eine Beförderung im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt haben, berechtigt sind, im Gebiet des letztgenannten Mitgliedstaats Kabotagebeförderungen im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung durchzuführen, wenn sie die in Art. 3 der Verordnung Nr. 1072/2009 vorgesehenen Anforderungen erfüllen.
- 35 Zum anderen bestimmt Art. 8 Abs. 6 der Verordnung Nr. 1072/2009, dass die Zulassung zur Kabotage im Rahmen von Verkehrsleistungen gemäß Art. 1 Abs. 5 Buchst. d dieser Verordnung keinerlei Beschränkungen unterworfen ist.
- 36 Da der Begriff „Kabotage“, wie oben in Rn. 27 ausgeführt, für die Zwecke der Verordnung Nr. 1072/2009 den „gewerblichen innerstaatlichen Verkehr“ bezeichnet, kann Art. 8 Abs. 6 dieser Verordnung entgegen dem Vorbringen des BAG, der italienischen Regierung und der Europäischen Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen keine Kabotage im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung erfassen.
- 37 Art. 8 Abs. 6 der Verordnung Nr. 1072/2009 ist in Wirklichkeit dahin zu verstehen, dass er eine Ausnahme von dem in Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung aufgestellten allgemeinen Grundsatz errichtet.
- 38 Nach Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 unterliegen nämlich grenzüberschreitende Güterbeförderungen im Werkverkehr, wie oben in Rn. 30 ausgeführt, nicht den Anforderungen des Art. 3 dieser Verordnung.
- 39 Somit ergibt sich aus Art. 1 Abs. 5 Buchst. d in Verbindung mit Art. 8 Abs. 6 der Verordnung Nr. 1072/2009, dass Verkehrsunternehmer, die eine Beförderung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat im Werkverkehr durchgeführt haben, zur Kabotage im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats zugelassen sind, ohne den Anforderungen nach Art. 3 und Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung zu unterliegen.
- 40 Daher ist ein Güterkraftverkehrsunternehmer, der eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt hat, nach Art. 8 Abs. 6 dieser Verordnung zur Durchführung von Kabotage im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung berechtigt, ohne den Anforderungen nach Art. 3 und Art. 8 Abs. 1 der Verordnung zu unterliegen.
- 41 Zu den Modalitäten dieser Kabotage ist darauf hinzuweisen, dass Art. 8 Abs. 2 bis 5 der Verordnung Nr. 1072/2009 die Bedingungen festlegt, unter denen sie von den Verkehrsunternehmern durchgeführt werden kann.
- 42 Nach Art. 8 Abs. 2 Unterabs. 1 der Verordnung Nr. 1072/2009 „[sind d]ie in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer ... berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen“. Weiter wird in dieser Vorschrift klargestellt, dass „[b]ei Kabotagebeförderungen ... die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung [erfolgt]“.
- 43 Art. 8 Abs. 2 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1072/2009 sieht vor, dass „[i]nnerhalb der Frist gemäß Unterabsatz 1 ... die Verkehrsunternehmer einige oder alle der Kabotagebeförderungen, zu denen sie gemäß Unterabsatz 1 berechtigt sind, in jedem Mitgliedstaat unter der Voraussetzung durchführen [können], dass sie auf eine Kabotagebeförderung je Mitgliedstaat innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt des unbeladenen Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats beschränkt sind“.

- 44 Art. 8 Abs. 3 Unterabs. 1 der Verordnung Nr. 1072/2009 bestimmt, dass „[i]nnerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmern durchgeführt werden“, also Kabotagebeförderungen, nur dann mit dieser Verordnung vereinbar sind, „wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die grenzüberschreitende Beförderung in den betreffenden Mitgliedstaat sowie für jede einzelne der durchgeführten Kabotagebeförderungen vorweisen kann“.
- 45 Diese Belege, die in Art. 8 Abs. 3 Unterabs. 2 Buchst. a bis g der Verordnung Nr. 1072/2009 aufgeführt sind, umfassen für jede Beförderung folgende Angaben: Name, Anschrift und Unterschrift des Absenders (Art. 8 Abs. 3 Buchst. a dieser Verordnung), Name, Anschrift und Unterschrift des Verkehrsunternehmers (Art. 8 Abs. 3 Buchst. b der Verordnung), Name und Anschrift des Empfängers sowie nach erfolgter Lieferung dessen Unterschrift und das Datum der Lieferung (Art. 8 Abs. 3 Buchst. c der Verordnung), Ort und Datum der Übernahme der Ware sowie die Lieferadresse (Art. 8 Abs. 3 Buchst. d der Verordnung), die übliche Beschreibung der Art der Ware und ihrer Verpackung sowie bei Gefahrgütern ihre allgemein anerkannte Beschreibung, die Anzahl der Packstücke sowie deren besondere Zeichen und Nummern (Art. 8 Abs. 3 Buchst. e der Verordnung), die Bruttomasse der Güter oder eine sonstige Mengenangabe (Art. 8 Abs. 3 Buchst. f der Verordnung) und das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs und des Anhängers (Art. 8 Abs. 3 Buchst. g der Verordnung).
- 46 Art. 8 Abs. 4 der Verordnung Nr. 1072/2009 sieht vor, dass keine zusätzlichen Dokumente erforderlich sind, um nachzuweisen, dass die in Art. 8 dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.
- 47 Auch wenn Art. 8 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1072/2009 auf die „in Absatz 1 [dieses Artikels] genannten Güterkraftverkehrsunternehmer“ Bezug nimmt und Art. 8 Abs. 1 dieser Verordnung, wie oben in Rn. 37 ausgeführt, nicht auf Verkehrsunternehmer anwendbar ist, die eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr durchgeführt haben, kann dadurch nicht in Frage gestellt werden, dass die in Art. 8 Abs. 2 bis 4 der Verordnung vorgesehenen Kabotagemodalitäten für alle Kabotagebeförderungen gelten sollen, da diese nach der Definition gewerblich durchgeführt werden, ohne dass es darauf ankommt, ob sie im Anschluss an eine grenzüberschreitende gewerbliche Güterbeförderung oder im Anschluss an eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr erfolgen.
- 48 Wie nämlich die Formulierungen „ist unter den in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen ... berechtigt“ oder „[d]ie Zulassung zur Kabotage“ in Art. 8 Abs. 1 bzw. Art. 8 Abs. 6 der Verordnung Nr. 1072/2009 belegen, regeln diese Bestimmungen lediglich die Zulassung zur Kabotage.
- 49 Auch wenn außerdem der in Art. 1 Abs. 5 Buchst. a bis c der Verordnung Nr. 1072/2009 aufgeführte gewerbliche Güterkraftverkehr – ebenso wie die grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr – nicht den Anforderungen des Art. 3 dieser Verordnung unterliegt, sind doch gemäß Art. 8 Abs. 5 der Verordnung die Verkehrsunternehmer berechtigt, die Kabotage der gleichen Art bzw. die Kabotage mit Fahrzeugen der gleichen Kategorie vorbehaltlich dessen durchzuführen, dass sie die Bedingungen des Kapitels III der Verordnung betreffend die Kabotage beachten. Folglich gelten für diese Kabotagebeförderungen jedenfalls die in Art. 8 Abs. 2 bis 4 der Verordnung Nr. 1072/2009 vorgesehenen Bedingungen.
- 50 Deshalb sind die in Art. 8 Abs. 2 bis 4 der Verordnung Nr. 1072/2009 geregelten Kabotagemodalitäten nicht nur auf Kabotage im Anschluss an eine grenzüberschreitende gewerbliche Güterbeförderung, sondern auch auf Kabotage im Anschluss an eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 anwendbar.
- 51 Allein diese Auslegung steht im Einklang mit dem Ziel, das mit der Verordnung Nr. 1072/2009 verfolgt wird. Die Geltung der in Art. 8 Abs. 2 bis 4 der Verordnung Nr. 1072/2009 vorgesehenen Bedingungen für sämtliche Kabotagebeförderungen einschließlich derjenigen, die im Anschluss an eine

grenzüberschreitende Beförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d dieser Verordnung erfolgen, ermöglicht es nämlich, die praktische Wirksamkeit der strengen Vorschriften für Kabotagebeförderungen zu gewährleisten, da damit verhindert wird, dass diese Beförderungen dergestalt durchgeführt werden, dass dadurch eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit im Aufnahmemitgliedstaat entsteht, und stellt daher den zeitweiligen Charakter der Kabotage sicher, der gemäß den Erwägungsgründen 13 und 15 der Verordnung eines ihrer Ziele darstellt.

- 52 Daraus folgt, dass zur Gewährleistung der praktischen Wirksamkeit der Verordnung Nr. 1072/2009 Verkehrsunternehmer, die eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d dieser Verordnung von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt haben, zur Durchführung von Kabotage im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung berechtigt sind, vorausgesetzt jedoch, dass die in Art. 8 Abs. 2 bis 4 der Verordnung vorgesehenen Bedingungen beachtet werden.
- 53 Dieses Ergebnis kann nicht durch das Vorbringen des BAG und der italienischen Regierung in Frage gestellt werden, wonach es unmöglich sei, bei einer Kabotage im Anschluss an solche grenzüberschreitenden Beförderungen die Einhaltung der Kabotagevorschriften, insbesondere der in Art. 8 der Verordnung Nr. 1072/2009 vorgesehenen Bedingungen, zu kontrollieren und den zeitweiligen Charakter der Kabotage sicherzustellen, da Verkehrsunternehmer, die grenzüberschreitende Güterbeförderungen im Werkverkehr durchführten, keine Gemeinschaftslizenz und gegebenenfalls Fahrerbescheinigung besitzen müssten.
- 54 Vielmehr zeigen die Einzelheiten der dem Gerichtshof vorliegenden Akte, dass es möglich ist, von Verkehrsunternehmern, die zuerst eine grenzüberschreitende Beförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d der Verordnung Nr. 1072/2009 von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat und im Anschluss daran Kabotage im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats durchführen, die Vorlage von eindeutigen Belegen für diese grenzüberschreitende Beförderung sowie für jede einzelne der durchgeführten Kabotagebeförderungen gemäß Art. 8 Abs. 3 dieser Verordnung zu verlangen. Im vorliegenden Fall war der Einspruchsführer des Ausgangsverfahrens in seiner Eigenschaft als Verkehrsunternehmer nämlich in der Lage, den zuständigen Behörden bei der Straßenverkehrskontrolle, der sein Lastkraftwagen unterzogen wurde, den Frachtbrief, der eindeutig die grenzüberschreitende Beförderung im Werkverkehr in den betreffenden Mitgliedstaat belegte, sowie die entsprechenden Papiere über die im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats durchgeführte Kabotage vorzulegen.
- 55 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass die Verordnung Nr. 1072/2009 dahin auszulegen ist, dass ein Verkehrsunternehmer, der eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d dieser Verordnung von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt hat, nach Art. 8 Abs. 6 der Verordnung zur Durchführung von Kabotage im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung berechtigt ist, vorausgesetzt jedoch, dass die in Art. 8 Abs. 2 bis 4 der Verordnung vorgesehenen Bedingungen beachtet werden.

Kosten

- 56 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligten für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

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

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs ist dahin auszulegen, dass ein Verkehrsunternehmer, der eine grenzüberschreitende Güterbeförderung im Werkverkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 5 Buchst. d dieser Verordnung von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat durchgeführt hat, nach Art. 8 Abs. 6 der Verordnung zur Durchführung von Kabotage im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung berechtigt ist, vorausgesetzt jedoch, dass die in Art. 8 Abs. 2 bis 4 der Verordnung vorgesehenen Bedingungen beachtet werden.

Unterschriften