

Europäischer Gerichtshof, Schlussanträge des Generalanwalts vom 07.09.2017 – C-314/16

Generalanwalt Yves Bot

ECLI:EU:C:2017:652

Keine Entscheidung des Gerichtshofs. Dieses Dokument ist ein unabhängiger Entscheidungsvorschlag an den Gerichtshof. Der Gerichtshof ist daran nicht gebunden und kann anders entscheiden.

Ergebnis: Vorschlag an den Gerichtshof

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, wie folgt zu entscheiden: Die Tschechische Republik hat dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 1 sowie Art. 4 Abs. 4 Buchst. d und f der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein verstoßen, dass sie die Verpflichtung, unter der Begriffsbestimmung der Klassen C1 und C nur Kraftwagen zusammenzufassen, die nicht den Klassen D1 oder D angehören, nicht erfüllt hat. Die Tschechische Republik hat dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 1 sowie Art. 4 Abs. 4 Buchst. h dieser Richtlinie verstoßen, dass sie die Begriffsbestimmung der Klasse D1 auf Kraftwagen, die für die Beförderung von mehr als acht Personen ausgelegt und gebaut wurden, beschränkt hat. Die Tschechische Republik trägt die Kosten. ANHANG: Übersicht zum Inhalt der maßgeblichen Führerscheinrichtlinien Richtlinie 80/1263 Art. 3 Abs. 1 Richtlinie 91/439 Art. 3 Abs. 1 und 2 Richtlinie 2006/126 Art. 4 Abs. 4 Buchst. d, f, h und j C „Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung“ >3 500 kg „Kraftwagen – ausgenommen jene der Klasse D –“ >3 500 kg „nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen“ >3 500 kg „zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut“ C1 Nicht zutreffend „Kraftwagen – ausgenommen jene der Klasse D –“ >3 500 kg und ? 7 500 kg „nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen“ >3 500 kg und ? 7 500 kg „zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut“ D „Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung“ Mehr als acht Sitze außer dem Fahrersitz „Kraftwagen zur Personenbeförderung“ Mehr als acht Sitze außer dem Fahrersitz „Kraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;“ D1 Nicht zutreffend „Kraftwagen zur Personenbeförderung“ > acht und ? 16 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz „Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind“ Länge: höchstens 8 m

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS YVES BOT vom 7. September 2017 (Rechtssache C-314/16 Europäische Kommission gegen Tschechische Republik „Vertragsverletzung eines Mitgliedstaats – Richtlinie 2006/126/EG – Verkehr – Führerschein – Ausdehnung der Begriffsbestimmungen der Klassen C1 und C sowie Beschränkung der Begriffsbestimmung der Klasse D1“

1 Mit ihrer Klage beantragt die Europäische Kommission beim Gerichtshof die Feststellung, dass – die Tschechische Republik dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 1 und Art. 4 Abs. 4 Buchst. d und f der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (– die Tschechische Republik dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 1 sowie Art. 4 Abs. 4 Buchst. h dieser Richtlinie verstoßen hat, dass sie die Begriffsbestimmung der Klasse D1 auf Kraftwagen, die für die Beförderung von mehr als acht Personen ausgelegt und gebaut wurden, beschränkt hat.

2 In den vorliegenden Schlussanträgen werde ich darlegen, warum ich diese Vertragsverletzungsklage für begründet halte. I. Rechtlicher Rahmen A. Unionsrecht

3 In den Erwägungsgründen 1, 2 und 12 der Richtlinie 2006/126 heißt es: „(1) Die Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein[(2) Die Regelungen zum Führerschein sind wesentliche Bestandteile der gemeinsamen Verkehrspolitik, tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

bei und erleichtern die Freizügigkeit der Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen. Angesichts der Bedeutung der individuellen Verkehrsmittel fördert der Besitz eines vom Aufnahmemitgliedstaat anerkannten Führerscheins die Freizügigkeit und die Niederlassungsfreiheit der Personen. Trotz der bei der Harmonisierung der Vorschriften für den Führerschein erzielten Fortschritte bestehen bei den Vorschriften über ... die Fahrzeugunterklassen weiterhin erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten, die zur Unterstützung der Durchführung der Gemeinschaftspolitik eine stärkere Harmonisierung erforderlich machen. ... (12) Die Begriffsbestimmungen der Klassen sollten die technischen Merkmale der betreffenden Fahrzeuge sowie die zum Führen eines Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten besser widerspiegeln.“

4 Art. 1 Abs. 1 („Führerscheinmuster“) dieser Richtlinie lautet: „1. Die Mitgliedstaaten führen einen nationalen Führerschein gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie nach dem in Anhang I wiedergegebenen EG-Muster ein. Das Emblem auf Seite 1 des EG-Muster-Führerscheins enthält das Unterscheidungszeichen des ausstellenden Mitgliedstaats.“

5 Art. 4 Abs. 1 und 4 („Klassen, Begriffsbestimmungen und Mindestalter“) dieser Richtlinie bestimmt: „1. Der Führerschein nach Artikel 1 berechtigt zum Führen von Kraftfahrzeugen der nachstehend definierten Klassen. Er kann ab dem für die einzelnen Klassen angegebenen Mindestalter ausgestellt werden. Als ‚Kraftfahrzeug‘ gilt jedes auf der Straße mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen. ... 4. Kraftwagen: – als ‚Kraftwagen‘ gelten Kraftfahrzeuge, die üblicherweise auf der Straße zur Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden, dienen. Dieser Begriff schließt Oberleitungsbusse – d. h. nicht schienengebundene, mit einer elektrischen Leitung verbundene Fahrzeuge – ein. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen fallen nicht darunter; ... d) Klasse C1: nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3500 kg, jedoch nicht mehr als 7500 kg beträgt, und die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind; hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden; ... f) Klasse C: nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind; hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden; ... h) Klasse D1: Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge höchstens 8 m beträgt; hinter Kraftwagen dieser Klasse darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden; ... j) Klasse D: Kraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind; hinter Kraftwagen, die mit einem Führerschein der Klasse D geführt werden dürfen, darf ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden; ...“

6 Art. 7 Abs. 1 Buchst. a („Ausstellung, Gültigkeit und Erneuerung“) der Richtlinie 2006/126 lautet: „1. Ein Führerschein darf nur an Bewerber ausgestellt werden, die a) eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen sowie eine theoretische Prüfung bestanden haben und die gesundheitlichen Anforderungen nach Maßgabe der Anhänge II und III erfüllen“.

7 In Art. 16 („Umsetzung“) dieser Richtlinie heißt es: „1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 19. Januar 2011 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um Artikel 1 Absatz 1, Artikel 3, Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 sowie Absatz 4 Buchstaben b bis k ... nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit. 2. Sie wenden diese Vorschriften ab dem 19. Januar 2013 an. ...“ B. Tschechisches Recht

8 Art. 80a Abs. 1 Buchst. g, h und i der Zákon ? 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Gesetz Nr. 361/2000 Sammlung über den Verkehr auf terrestrischen Verkehrswegen und zur Änderung bestimmter Gesetze) wie zuletzt geändert („1. Unter die Klasse ... g) C1 fallen Kraftwagen mit Ausnahme von Zugmaschinen, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3500 kg, jedoch nicht mehr als 7500 kg beträgt, und die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer bestimmt sind und hinter denen ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden kann; h) C fallen Kraftwagen mit Ausnahme von Zugmaschinen und unter Buchst. g genannten Fahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse mehr als 3500 kg beträgt, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer bestimmt sind und hinter denen ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden kann; i) D1 fallen Kraftwagen, deren Länge 8 m nicht überschreitet, die zur Beförderung von acht jedoch nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer bestimmt sind und hinter denen ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 750 kg mitgeführt werden kann.“ II. Vorverfahren

9 Mit Schreiben vom 11. Juli 2014 hat die Kommission ein Mahnschreiben an die Tschechische Republik gerichtet, mit dem sie diesen Mitgliedstaat darauf hingewiesen hat, dass einzelne Bestimmungen seines nationalen Rechts und insbesondere jene über die Begriffsbestimmung der Führerscheinklassen C1, C und D1 mit der Richtlinie 2006/126 unvereinbar seien.

10 Nach Prüfung des Vorbringens der Tschechischen Republik in der Antwort vom 8. Oktober 2014 hat die Kommission mit Schreiben vom 27. Februar 2015 eine mit Gründen versehene Stellungnahme abgegeben. Sie forderte außerdem die Tschechische Republik auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Stellungnahme innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach ihrem Erhalt nachzukommen. Diese Frist wurde auf Antrag der Tschechischen Republik bis zum 27. Mai 2015 verlängert.

11 Mit Schreiben vom 22. Mai 2015 hat die Tschechische Republik auf die mit Gründen versehene Stellungnahme geantwortet und zu den Begriffsbestimmungen der Fahrzeugklassen C, C1 und D1 erklärt, sie sei „zur Vermeidung von Missverständnissen und zur Erreichung einer größeren Rechtssicherheit ... bereit, an den geltenden Bestimmungen teilweise Änderungen vorzunehmen, die den Anforderungen der Kommission genügen sollten“.

12 Weil eine Mitteilung über die etwaige Annahme der in Betracht gezogenen Änderungen ausblieb und weil die Kommission der Meinung war, dass die beanstandeten Vertragsverletzungen bei Ablauf der in der mit Gründen versehenen Stellungnahme gesetzten Frist fortbestanden, hat die Kommission die vorliegende Klage beim Gerichtshof eingereicht. III. Vorbringen der Verfahrensbeteiligten A. Die Kommission

13 Die Kommission führt zwei Klagegründe an.

14 In ihrem ersten Klagegrund macht die Kommission geltend, dass in Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 die Begriffsbestimmungen der Fahrzeugklassen C1 und C ausdrücklich von denen der Klassen D1 und D unterschieden würden und dass das tschechische Recht diese Bedingung nicht übernommen habe, die wie folgt formuliert sei: „nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen“. Diese Unterlassung habe zur Folge, dass in diesem Mitgliedstaat der Inhaber eines Führerscheins der Klasse C1 oder C berechtigt sei, ein für die Beförderung von höchstens acht Personen ausgelegtes Fahrzeug zu führen, unabhängig davon, ob es für die Beförderung von Personen oder von Gütern ausgelegt sei, obwohl die Richtlinie einen Führerschein der Klasse D1 oder D erfordere, wenn das Fahrzeug für die Beförderung von Personen ausgelegt oder gebaut sei.

15 Die Kommission illustriert die Konsequenzen dieser Unterlassung am Beispiel von Minibussen mit großem Komfort oder von gepanzerten Kraftwagen, die für die Personenbeförderung ausgelegt sind. Aufgrund ihrer technischen Eigenschaften (höchstens acht Personen, Gesamtmasse von mehr als 3500

kg und Länge von höchstens 8 Metern) könnten sie von Inhabern von Fahrerlaubnissen der Klasse C1 gefahren werden, obwohl aufgrund der Personenbeförderung eine Fahrerlaubnis der Klasse D1 gefordert werden müsste.

16 In ihrem zweiten Klagegrund trägt die Kommission vor, dass, während Art. 4 Abs. 4 Buchst. h der Richtlinie 2006/126 die Klasse D1 so definiere, dass sie Kraftwagen umfasse, „die zur Beförderung von nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind“, das tschechische Recht, indem es mindestens acht Personen vorschreibe, eine zusätzliche Voraussetzung eingeführt habe, die mit Art. 4 Abs. 4 Buchst. h dieser Richtlinie unvereinbar sei.

17 Zur Begründung dieser beiden Klagegründe erklärt die Kommission, Klasse C erfasse traditionell Kraftwagen, die für die Güterbeförderung bestimmt seien, während Klasse D Kraftwagen erfasse, die für die Personenbeförderung bestimmt seien. Dies schließe jedoch nicht aus, dass Kraftwagen der Klasse C auch Personen befördern könnten. In diesem Fall handele es sich vor allem um die im Hinblick auf den Umschlag der Ladung des Fahrzeugs beförderten Personen.

18 Da einige technische Eigenschaften der Klassen C und C1 mit denjenigen der Klassen D1 und D übereinstimmten, bestehe die Notwendigkeit, den letztgenannten Klassen die für die Personenbeförderung ausgelegten Fahrzeuge vorzubehalten.

19 Die Kommission beruft sich auf die Entstehungsgeschichte des Unionsrechts zum Führerschein. Sie trägt vor, – die erste Richtlinie 80/1263/EWG (– die Richtlinie 91/439/EWG (

20 Die Kommission weist außerdem darauf hin, dass die Begriffsbestimmung der Klassen in der Richtlinie 2006/126 leicht geändert worden sei. Der Unionsgesetzgeber habe die zulässige Höchstzahl von Personen hinzugefügt, die in Kraftwagen der Klassen C und C1 befördert werden könnten, wobei diese Zahl der Personengruppe entspreche, die vor allem zum Zweck des Umschlags der Ladung befördert werden könnten. Der Ausdruck „Güterbeförderung“ werde nicht wörtlich in den Bestimmungen verwendet, welche die C-Klassen definierten. Es ergebe sich jedoch aus Anhang II („Mindestanforderungen an die Fahrprüfungen“), dass Fahrzeuge der Klasse C vor allem für die Güterbeförderungen und Fahrzeuge der Klasse D für die Personenbeförderung bestimmt seien. Außerdem habe die Richtlinie 2006/126 die Mindestanzahl von acht Personen für Kraftwagen der Klasse D1 abgeschafft. Diese Klasse werde deshalb nur durch die Höchstzahl von Personen, die 16 nicht überschreiten dürfe, und durch die maximale Länge von 8 Metern definiert. B. Die Tschechische Republik

21 Die Tschechische Republik hält die Klage der Kommission für unbegründet und beantragt beim Gerichtshof Klageabweisung. Sie ist der Meinung, die von ihr gewählte Methode stelle eine angemessene und verständliche Umsetzung der betreffenden Bestimmungen dar und gewährleiste das von der Richtlinie 2006/126 verfolgte Ziel.

22 Sie ist der Meinung, dass sie zum einen durch das Unionsrecht nicht zu einer wörtlichen Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie verpflichtet sei und sich dafür habe entscheiden dürfen, die objektiven Kriterien, die es erlaubten, die verschiedenen Fahrzeugklassen zu unterscheiden, klarzustellen, vorausgesetzt, das erwartete Ergebnis werde erreicht.

23 Zum anderen habe der Unionsgesetzgeber in Art. 4 Abs. 4 dieser Richtlinie die Fahrzeugklassen durch technische Eigenschaften definiert, die sich überschneiden, ohne auf die Beförderung von Gütern oder Personen Bezug zu nehmen, und es dabei den Mitgliedstaaten überlassen, diese Klassen zu unterscheiden, wie sich aus den Worten „nicht unter die Klassen D und D1 fallende Kraftwagen“ ergebe. Die Tschechische Republik habe deshalb im nationalen Recht eine präzise, verständliche und in der Praxis jeden Zweifel vermeidende Abgrenzung der Fahrzeugklassen C1, C und D1 vorgenommen, die dem vom Unionsrecht gesetzten Ziel der Unterscheidung der Fahrzeugklassen nach dem Beförderungsgegenstand entspreche (

24 Die Tschechische Republik weist darauf hin, dass die Vielzahl der Unterscheidungsmerkmale wie jenes der Masse des Fahrzeugs (Klassen C und C1), der Länge des Fahrzeugs (Klasse D1) oder der Höchst- oder Mindestzahl der beförderten Personen (C, C1, D, D1) zu Überschneidungen führe, die Missverständnisse oder Verwirrung zur Folge hätten, weil ein einzelnes Fahrzeug mehreren Klassen angehören könne.

25 Ferner nehme die Fahrzeugklasse D1 (Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind und deren Länge höchstens 8 m beträgt) in Ermangelung einer Unterscheidung de facto die Klassen C1 und C auf. Es könne außerdem angenommen werden, dass das Führen eines Lastkraftwagens mit einer Länge von weniger als 8 Metern unter den Führerschein der Klasse D1 falle und nur dann unter den Führerschein der Klasse C1 falle, wenn die Länge 8 Meter überschreite.

26 In ihrer Gegenerwidern stellt die Tschechische Republik fest, dass die Begründung der Kommission, nach der Fahrzeuge der Klasse C „vor allem für die Güterbeförderung bestimmt“ seien, während Fahrzeuge der Klasse D „vor allem zur Beförderung von Personen bestimmt“ seien (

27 Die Tschechische Republik widerspricht außerdem der Behauptung der Kommission, nach der die Umsetzung im tschechischen Recht eine nicht hinnehmbare Beschränkung der Begriffsbestimmung der Fahrzeugklasse D1 zur Folge habe. Die Kommission trage zu Unrecht vor, Minibusse mit großem Komfort oder gepanzerte Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt seien, fielen nach der Richtlinie 2006/126 in die Fahrzeugklasse D1.

28 Nach Ansicht der Tschechischen Republik stellt die Fahrzeugklasse D1 eine Untergruppe der Fahrzeugklasse D dar, wie sich aus ihrer Bezeichnung und aus der Entstehungsgeschichte der Begriffsbestimmung der Fahrzeugklassen auf Ebene der Union ergebe. Es handele sich um eine „erleichterte“ Version der Klasse D, also um einen bestimmten Teil der Fahrzeuge der Klasse D, für die in Anbetracht ihrer Eigenschaften eine erleichterte Version des Führerscheins der Klasse D ausreiche. Da die Schwelle der Zahl der beförderten Personen in der Begriffsbestimmung der Klasse D genannt sei (IV. Würdigung

29 Gegenstand der Diskussion ist der Inhalt der Bestimmungen der Richtlinie 2006/126, die zwei Hauptfahrzeugklassen (C, D) und deren Unterklassen (C1, D1) definieren, sowie im Wesentlichen ihr Zweck, der sich nicht ausdrücklich aus Art. 4 Abs. 4 Buchst. d, f, h und j dieser Richtlinie ergibt und der in der Unterscheidung zwischen Fahrzeugen zur Personenbeförderung und anderen Fahrzeugen besteht.

30 Der Kommission folgend erscheint es mir notwendig, den Sinn und die Reichweite des Ausschlusses der Klassen D und D1 darzustellen, der das erste Unterscheidungsmerkmal der Klassen C und C1 bildet, und ihn in ihren Kontext zu stellen (

31 Die Bestimmungen der Richtlinie 2006/126 sind das Ergebnis der Neufassung der Richtlinie 91/439 wegen deren wiederholter Änderung.

32 Diese Richtlinie hat die Richtlinie 80/1263 aufgehoben, die einen Gemeinschaftsführerschein zum Zweck der gegenseitigen Anerkennung der nationalen Führerscheine durch die Mitgliedstaaten sowie den Umtausch der Führerscheine von Inhabern, die ihren Wohn- oder Arbeitsort von einem Mitgliedstaat in einen anderen verlegen, eingeführt hat.

33 In dieser Richtlinie hat der europäische Gesetzgeber verschiedene Klassen von nicht gezogenen Fahrzeugen definiert, die durch Buchstaben von A bis D bezeichnet und durch bestimmte Merkmale voneinander unterschieden wurden.

34 So waren in Art. 3 Abs. 1 dieser Richtlinie die Fahrzeuge mit zwei oder drei Rädern (Klasse A) und dann die Kraftfahrzeuge – ausgenommen jene der Klasse A – mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (3500 kg) und einer beschränkten Anzahl von Sitzplätzen (nicht mehr als acht Sitzplätze außer dem Fahrersitz), die der Klasse B angehören, in aufsteigender Reihenfolge klassifiziert.

35 Die anderen Fahrzeuge wurden anhand der folgenden Eigenschaften von dieser Klasse unterschieden: – C: Kraftwagen „zur Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg“, – D: Kraftwagen „zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz“.

36 Das Muster des Führerscheins in Anhang I der Richtlinie 80/1263 enthielt den Wortlaut dieser Bestimmungen.

37 Anhang II („Mindestanforderungen für die Führerprüfungen“) sah keine bestimmten Voraussetzungen für die theoretische Prüfung vor und ließ eine Differenzierung der Führerscheine nach den Fahrzeugklassen C oder D zu.

38 Ab dem 1. Juli 1996, dem Zeitpunkt, zu dem die Richtlinie 91/439 anwendbar wurde, hat der Gesetzgeber sich dafür entschieden, die Klassen C und D mit einem bestimmten Ziel anders zu unterscheiden.

39 Wie sich aus den Erwägungsgründen 3, 4 und 5 ergibt, stellt diese Richtlinie nämlich eine zweite Etappe nach der im Jahr 1980 erreichten dar, in der die Fahrzeugklassen und Unterklassen sowie die Mindestanforderungen für die Erteilung eines Führerscheins vereinheitlicht wurden und der zwingende Charakter der gemeinsamen Bestimmungen in Erinnerung gerufen wurde (

40 Die Unterscheidung zwischen den Fahrzeugklassen C oder D, die in der Richtlinie 80/1263 durch die Beförderung von Gütern und von Personen gerechtfertigt war, erscheint im Text der Richtlinie 91/439 nicht mehr in den gleichen Worten. Die Klasse D ist den „Kraftwagen zur Personenbeförderung“ vorbehalten, und die Klasse C wird, ebenso wie die Unterklasse C1, als Auffangklasse definiert: „Kraftwagen – ausgenommen jene der Klasse D“.

41 Diese Unterscheidung tritt jedoch erstmals im Muster des Führerscheins in Anhang I dieser Richtlinie zutage. Man sieht dort neben dem C das Piktogramm zweier Lastkraftwagen. C1 steht neben dem kleineren Lastkraftwagen. Neben D steht das Piktogramm zweier Busse, bei D1 ist der Bus kürzer.

42 In Anhang II dieser Richtlinie werden die Anforderungen für das Führen der Fahrzeuge mit den besonderen Anforderungen für jede Fahrzeugklasse einschließlich der Fahrzeuge der Klassen C und D genannt, mit einer speziellen Liste nur für die Klasse D: „5.5. Klasse D Führer von Fahrzeugen dieser Klasse müssen Kenntnisse in folgenden Bereichen nachweisen: 5.5.1. Rechtsvorschriften über die Personenbeförderung; 5.5.2. Verhalten bei Unfällen; 5.5.3. außerdem müssen sie in der Lage sein, besondere Maßnahmen für die Sicherheit ihres Fahrzeugs zu treffen.“

43 Der Wille, eine besondere Klasse ausschließlich für Fahrzeuge „zur Personenbeförderung“ (mit anderen Worten der „Klasse D“) beizubehalten, ergibt sich deutlich aus der Formulierung der neuen Bestimmungen der Richtlinie 91/439.

44 Die Klasse D wird nämlich nunmehr im Hinblick auf die Masse der betreffenden Fahrzeuge als Auffangklasse der Klasse D und nicht der Klasse B definiert (

45 Die Begriffsbestimmung der Klassen C1 und D1, die für Fahrzeuge mit der gleichen Funktion, aber einer geringeren Masse gelten (Fälle, in denen die Masse oder die Personenzahl begrenzt ist), dekliniert die gleichen Merkmale. In den Klassen C und C1 ist das Ausschlusskriterium die Masse des Fahrzeugs (

46 Die Richtlinie 2006/126 hat die Begriffsbestimmung dieser verschiedenen Klassen weiter verfeinert (

47 Der Ausschluss der Klasse D in der Begriffsbestimmung der Klassen C und C1 wird nämlich beibehalten und durch die Hinzufügung der Klasse D1 vervollständigt. Das Muster eines Führerscheins enthält die gleichen Piktogramme wie die in Nr. 41 der vorliegenden Schlussanträge beschriebenen (

48 Das verfolgte Ziel ist im zwölften Erwägungsgrund der genannten Richtlinie angegeben, wonach „[d]ie Begriffsbestimmungen der Klassen ... die technischen Merkmale der betreffenden Fahrzeuge sowie die zum Führen eines Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten besser widerspiegeln [sollten]“.

49 So illustrieren die besonderen Bestimmungen der Richtlinie 2006/126 über die Klassen C und D und ihre Unterklassen in Bezug auf die Mindestanforderungen für die Fahrprüfungen und die Prüfung der Kenntnisse erneut die auf den Hauptzweck der Beförderung gestützte Unterscheidung: „4.1.9. Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (verstauen und verzurren), Beherrschen von Schwierigkeiten mit verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges, hängendes Ladegut, ...), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1 und C1E); 4.1.10. Kenntnis der Verantwortung des Fahrers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen sollten Teil der Prüfung der Kenntnisse sein (öffentliche Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen, ...) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E). ... 4.2. Zwingend vorgeschriebene Kontrolle der allgemeinen Kenntnisse der nachstehenden zusätzlichen Bestimmungen für die Klassen C, CE, D und DE: ... 4.2.8. Kenntnis der Verantwortung des Fahrers während der Entgegennahme, des Transports und der Ablieferung der Güter im Rahmen der vereinbarten Bedingungen (nur für die Klassen C und CE).“

50 Das Gleiche gilt für die Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen: „5.2. Fahrzeuge, auf denen die Prüfungen der Fähigkeiten und Verhaltensweisen abgelegt werden, müssen den nachstehenden Mindestanforderungen genügen. Die Mitgliedstaaten können diese Kriterien verschärfen bzw. weitere Kriterien hinzufügen. ... Klasse C: Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem, einem Getriebe mit mindestens 8 Vorwärtsgängen und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85[(der Frachtraum hat aus einem geschlossenen Körper zu bestehen, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10000 kg zu verwenden; ... Klasse C1: Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Mindestlänge von 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung ... Nr. 3821/85 beschrieben ist; der Frachtraum hat aus einem geschlossenen Körper zu bestehen, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; ... Klasse D: Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem sowie einem Kontrollgerät wie es in der Verordnung ... Nr. 3821/85 beschrieben ist; ... Klasse D1: Fahrzeuge der Klasse D1, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Mindestlänge von 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung ... Nr. 3821/85 beschrieben ist“.

51 Ferner wird in Bezug auf die zu prüfenden Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen C und D und ihre Unterklassen nach der gleichen Logik klargestellt: „8.1.6. Sicherheitsfaktoren in Bezug auf die Fahrzeugbeladung überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Blechabdeckung, Frachttüren, Ladevorrichtung (wenn vorhanden), Verriegelung der Kabine (wenn vorhanden) Art der Beladung, Sicherung der Ladung (nur für die Klassen C, CE, C1 und C1E); ... 8.1.8. Nachweis der Befähigung, bestimmte Sicherheitsmaßnahmen vornehmen zu können: die Fahrzeugkarosserie, die Fahrgasttüren, den Notausstieg, die Erste-Hilfe-Ausrüstung, die Feuerlöscher und andere Sicherheitsausrüstung kontrollieren (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E); ... 8.2. Zu prüfende spezielle Fahrmanöver, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind: ... 8.2.3. zum Be- oder Entladen sicher an einer Laderampe/-plattform oder einer ähnlichen Einrichtung parken (nur für die Klassen C, CE, C1 und C1E); 8.2.4. parken, um Passagieren ein sicheres Ein- und Aussteigen aus dem Bus zu ermöglichen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E).“

52 Bei der Lektüre der Bestimmungen der Richtlinie 2006/126 in ihrer Gesamtheit besteht kein Zweifel, dass die Begriffsbestimmungen der Fahrzeugklassen seit 1980 unverändert auf die Unterscheidung der

Personenbeförderung abstellen. Es handelt sich um ein klares und präzises Merkmal. Es rechtfertigt den Ausschluss der Klassen D1 oder D in der Begriffsbestimmung der Klassen C und C1. Auch wenn die Wahl einer abgekürzten Formulierung diskutabel ist (

53 Folglich kann die Entscheidung des Unionsgesetzgebers, die Höchstzahl der in Lastkraftwagen zu befördernden Personen anzugeben (Klassen C oder C1), als letztes Merkmal dieser Fahrzeuge keine Verwirrung stiften.

54 Diese Entscheidung schwächt auch nicht die Bedeutung der Hinzufügung der Worte „nicht unter die Klassen D und D1 fallende Kraftwagen“ am Anfang von Art. 4 Abs. 4 Buchst. d oder f dieser Richtlinie nach demselben Verfahren wie dem in Art. 3 der Richtlinie 91/439 gewählten. Ihre Bedeutung ergibt sich vielmehr aus dem Erfordernis, dass der Führer eines Fahrzeugs dieser Klasse Kenntnisse über die Beförderung von Passagieren, ihren Komfort und ihre Sicherheit nachweisen muss.

55 Wegen der zwingenden Notwendigkeit, die Sicherheit der Personen im Straßenverkehr zu gewährleisten (

56 Demzufolge kann nicht zugelassen werden, dass die Wahl anderer Merkmale zu einem Ergebnis führt, das mit dem nach der Richtlinie 2006/126 vorgesehenen unvereinbar ist, nämlich dass die ausschließliche Personenbeförderung durch zur Führung von Fahrzeugen der Klassen C oder C1 berechnete Fahrer erfolgen kann, von denen in erster Linie der Nachweis von Kenntnissen in Bezug auf die Annahme, die Beförderung und die Lieferung von Gütern, die Beladung und die Befestigung der Fracht sowie deren Entladung verlangt wurde.

57 Das von der Kommission gewählte Beispiel macht die Folgen der Entscheidung des tschechischen Gesetzgebers deutlich, für die Klasse D1 eine Schwelle von mehr als acht Personen festzulegen (

58 Die Argumentation der tschechischen Regierung, die die Besonderheit des Fahrzeugs, die darin besteht, dass es nicht zur Güterbeförderung dient, unberücksichtigt lässt, ist deshalb nicht überzeugend. Die Kombination der von der Richtlinie 2006/126 angeführten technischen Merkmale der Fahrzeuge ist ebenfalls überflüssig, wenn diese der Verwendung entsprechen, für die diese Fahrzeuge bestimmt sind. So wird die Klasse C, die traditionell den Lastkraftwagen vorbehalten ist, in zweiter Linie durch die Masse des Fahrzeugs definiert, wobei die Anzahl der beförderten Personen derjenigen der Klasse B entspricht. Die Klasse D wird ausschließlich durch eine Schwelle der beförderten Personen definiert, und ihre Unterklasse D1 wird durch die Höchstzahl der beförderten Personen sowie durch die Länge des für diesen Zweck ausgelegten Fahrzeugs unterschieden.

59 Nach alledem bin ich der Auffassung, dass die Tschechische Republik, indem sie die Fahrzeuge D und D1 nicht von den Klassen C und C1 ausgenommen und bei Klasse D1 eine Schwelle von acht Personen hinzugefügt hat, gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 1 sowie Art. 4 Abs. 4 Buchst. d, f und h der Richtlinie 2006/126 verstoßen hat. V. Kosten

60 Nach Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission die Verurteilung der Tschechischen Republik beantragt hat und diese mit ihrem Vorbringen unterlegen ist, sind ihr die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen. VI. Ergebnis

61 Aufgrund der vorstehenden Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, wie folgt zu entscheiden: 1. Die Tschechische Republik hat dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 1 sowie Art. 4 Abs. 4 Buchst. d und f der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein verstoßen, dass sie die Verpflichtung, unter der Begriffsbestimmung der Klassen C1 und C nur Kraftwagen zusammenzufassen, die nicht den Klassen D1 oder D angehören, nicht erfüllt hat. 2. Die Tschechische Republik hat dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 1 sowie Art. 4 Abs. 4 Buchst. h dieser Richtlinie verstoßen, dass sie die Begriffsbestimmung der Klasse D1 auf Kraftwagen, die für die Beförderung von mehr als acht Personen

ausgelegt und gebaut wurden, beschränkt hat. 3. Die Tschechische Republik trägt die Kosten. ANHANG: Übersicht zum Inhalt der maßgeblichen Führerscheinsrichtlinien Richtlinie 80/1263 Art. 3 Abs. 1 Richtlinie 91/439 Art. 3 Abs. 1 und 2 Richtlinie 2006/126 Art. 4 Abs. 4 Buchst. d, f, h und j C „Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung“ >3 500 kg „Kraftwagen – ausgenommen jene der Klasse D –“ >3 500 kg „nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen“ >3 500 kg „zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut“ C1 Nicht zutreffend „Kraftwagen – ausgenommen jene der Klasse D –“ >3 500 kg und ? 7 500 kg „nicht unter die Klassen D oder D1 fallende Kraftwagen“ >3 500 kg und ? 7 500 kg „zur Beförderung von nicht mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut“ D „Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung“ Mehr als acht Sitze außer dem Fahrersitz „Kraftwagen zur Personenbeförderung“ Mehr als acht Sitze außer dem Fahrersitz „Kraftwagen, die zur Beförderung von mehr als acht Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind;“ D1 Nicht zutreffend „Kraftwagen zur Personenbeförderung“ > acht und ? 16 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz „Kraftwagen, die zur Beförderung von nicht mehr als 16 Personen außer dem Fahrzeugführer ausgelegt und gebaut sind“ Länge: höchstens 8 m

Zitiervorschlag: Europäischer Gerichtshof, Schlussanträge des Generalanwalts vom 07.09.2017 – C-314/16, ECLI:EU:C:2017:652

Quelle: curia.europa.eu, abgerufen 27.07.2026

Nicht-amtliche Fassung — maßgeblich ist die Fassung in der Originalsprache (CURIA: <https://curia.europa.eu>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/rechtsprechung/eugh/2017-09-07/c-314-16>