



URTEIL DES GERICHTSHOFS

4. Mai 2020

(Verordnung (EG) Nr. 561/2006 – Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m – Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte – Leerfahrten – Begleitfahrzeuge)

In der Rechtssache E-6/19,

ANTRAG des Fürstlichen Obergerichts an den Gerichtshof gemäss Artikel 34 des Abkommens der EFTA-Staaten über die Errichtung einer EFTA-Überwachungsbehörde und eines EFTA-Gerichtshofs in der Strafsache

H und I

betreffend die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, erlässt

DER GERICHTSHOF

bestehend aus Páll Hreinsson, Präsident, Per Christiansen (Berichterstatter) und Bernd Hammermann, Richter,

Kanzler: Ólafur Jóhannes Einarsson,

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, vertreten durch Dr. Andrea Entner-Koch, Leiterin, und Thomas Bischof, Stv. Leiter, Stabsstelle EWR, als Bevollmächtigte;
- der EFTA-Überwachungsbehörde, vertreten durch Erlend Møinichen Leonhardsen, Michael Sánchez Rydelski und Carsten Zatschler, Mitarbeiter der Abteilung Rechtliche & Exekutive Angelegenheiten, als Bevollmächtigte; und

- der Europäischen Kommission (im Folgenden: Kommission), vertreten durch Cécile Vrignon und Nicola Yerrell, Mitarbeiterinnen des Juristischen Diensts, als Bevollmächtigte,

unter Berücksichtigung des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, vertreten durch Thomas Bischof; der EFTA-Überwachungsbehörde, vertreten durch Erlend Møinichen Leonhardsen; und der Kommission, vertreten durch Nicola Yerrell, in der Sitzung vom 29. Januar 2020,

folgendes

Urteil

I Rechtlicher Hintergrund

EWR-Recht

- 1 Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. 2006 L 102, S. 1), wie in ABl. 2016 L 195, S. 83, berichtigt, (im Folgenden: Verordnung) wurde durch Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 154/2006 vom 8. Dezember 2006 (ABl. 2007 L 89, S. 27) unter Nummer 24e des Anhangs XIII (Verkehr) in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (im Folgenden: EWR-Abkommen) aufgenommen. Norwegen teilte das Bestehen verfassungsrechtlicher Anforderungen mit. Diese Anforderungen wurden am 14. März 2008 erfüllt, und der Beschluss trat am 1. Mai 2008 in Kraft.
- 2 Erwägungsgrund 17 der Verordnung lautet:

Mit dieser Verordnung sollen die sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer sowie die allgemeine Straßenverkehrssicherheit verbessert werden. Dazu dienen insbesondere die Bestimmungen über die maximale Lenkzeit pro Tag, pro Woche und pro Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen, die Bestimmung über die Verpflichtung der Fahrer, mindestens einmal in jedem Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu nehmen, und die Bestimmungen, wonach eine tägliche Ruhezeit unter keinen Umständen einen ununterbrochenen Zeitraum von neun Stunden unterschreiten sollte. Da diese Bestimmungen angemessene Ruhepausen garantieren, ist unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der praktischen Durchführung in den

vergangenen Jahren ein Ausgleichssystem für reduzierte tägliche Ruhezeiten nicht mehr notwendig.

3 Artikel 1 der Verordnung lautet:

Durch diese Verordnung werden Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Ziel dieser Verordnung ist es ferner, zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen.

4 Artikel 2 Absätze 1 und 2 der Verordnung lauten:

(1) Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

- a) Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, oder*
- b) Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.*

(2) Diese Verordnung gilt unabhängig vom Land der Zulassung des Fahrzeugs für Beförderungen im Straßenverkehr

- a) ausschließlich innerhalb der Gemeinschaft oder*
- b) zwischen der Gemeinschaft, der Schweiz und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum.*

5 Artikel 4 der Verordnung lautet auszugsweise:

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Beförderung im Straßenverkehr“ jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs;*

...

c) „Fahrer“ jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in einem Fahrzeug befindet, um es – als Bestandteil seiner Pflichten – gegebenenfalls lenken zu können;

...

e) „andere Arbeiten“ alle in Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG als „Arbeitszeit“ definierten Tätigkeiten mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors;

...

o) „Mehrfahrerbetrieb“ den Fall, in dem während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;

...

6 Kapitel II der Verordnung, das die Artikel 5 bis 9 enthält, trägt die Überschrift „Fahrpersonal, Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten“.

7 Artikel 5 der Verordnung lautet:

(1) Das Mindestalter für Schaffner beträgt 18 Jahre.

(2) Das Mindestalter für Beifahrer beträgt 18 Jahre. Die Mitgliedstaaten können jedoch das Mindestalter für Beifahrer unter folgenden Bedingungen auf 16 Jahre herabsetzen:

a) Die Beförderung im Straßenverkehr erfolgt innerhalb eines Mitgliedstaats in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich des Verwaltungsgebiets von Gemeinden, deren Zentrum innerhalb dieses Umkreises liegt,

b) die Herabsetzung erfolgt zum Zwecke der Berufsausbildung und

c) die von den arbeitsrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Mitgliedstaates vorgegebenen Grenzen werden eingehalten.

8 Artikel 6 der Verordnung lautet:

(1) Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.

Die tägliche Lenkzeit darf jedoch höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.

(2) Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchst-arbeitszeit überschritten wird.

(3) Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

(4) Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.

(5) Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er die seit seiner letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit verbrachten Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 15 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das Kontrollgerät einzugeben.

9 Artikel 7 der Verordnung lautet:

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.

10 Artikel 8 der Verordnung lautet auszugsweise:

(1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.

(2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben.

Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.

(3) Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.

(4) Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.

(5) Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.

(6) In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

— *zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder*

— *eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.*

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

...

(7) Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.

(8) Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

(9) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in zwei Wochen fällt, kann für eine der beiden Wochen gezählt werden, nicht aber für beide.

11 Artikel 9 der Verordnung lautet:

(1) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit ein, so kann diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten

unterbrochen werden, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

(2) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Koje oder einem Liegewagen hat.

(3) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als andere Arbeiten anzusehen.

12 Artikel 13 der Verordnung lautet auszugsweise:

(1) Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, kann jeder Mitgliedstaat für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten für das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 zulassen und solche Abweichungen für die Beförderung mit folgenden Fahrzeugen an individuelle Bedingungen knüpfen:

...

h) Fahrzeuge, die in Verbindung mit Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Straßenunterhaltung und -kontrolle, Hausmüllabfuhr, Telegramm- und Telefondienstleistungen, Rundfunk und Fernsehen sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden;

...

l) Fahrzeuge, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und/oder zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden;

m) Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte;

...

13 Artikel 19 Absätze 1 und 2 der Verordnung lauten auszugsweise:

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die vorliegende Verordnung und die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 Sanktionen fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchführung zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein. Ein Verstoß gegen die vorliegende Verordnung und gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 kann nicht mehrmals Gegenstand von Sanktionen oder Verfahren sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Maßnahmen und die Regeln bezüglich Sanktionen bis zu dem in Artikel 29 Absatz 2 genannten Datum mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten entsprechend.

(2) Ein Mitgliedstaat ermächtigt die zuständigen Behörden, gegen ein Unternehmen und/oder einen Fahrer bei einem in seinem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen diese Verordnung eine Sanktion zu verhängen, sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde.

...

14 Die Verordnung des Rates (EWG) Nr. 3821/85 vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. 1985 L 370, S. 8) (im Folgenden: Verordnung 3821/85) wurde durch das Inkrafttreten des EWR-Abkommens in Nummer 21 des Anhangs XIII (Verkehr) aufgenommen.

15 Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung 3821/85, wie durch die Verordnung geändert, lautet:

Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von der Anwendung der vorliegenden Verordnung freistellen.

16 Die Verordnung 3821/85 wurde aufgehoben durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 2014 L 60, S. 1) (im Folgenden: Verordnung 165/2014). Die Verordnung 165/2014 wurde durch Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 122/2016 vom 3. Juni 2016 (ABl. 2017 L 308, S. 27) unter Nummer 21b des Anhangs XIII (Verkehr) in das EWR-Abkommen aufgenommen. Norwegen teilte das Bestehen verfassungsrechtlicher Anforderungen mit. Diese Anforderungen wurden am 6. Juli 2018 erfüllt, und der Beschluss trat am 1. September 2018 in Kraft.

- 17 Erwägungsgrund 3 der Verordnung 165/2014 lautet:

Für bestimmte Kraftfahrzeuge gelten Ausnahmen von den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates. Zur Wahrung der Kohärenz sollte es möglich sein, solche Kraftfahrzeuge auch vom Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung auszunehmen.

- 18 Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung 165/2014 lautet:

Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen.

Nationales Recht

- 19 Die Verordnung wurde von der Regierung des Fürstentums Liechtenstein durch die Verordnung vom 24. Mai 2011 über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport (im Folgenden: ARV) umgesetzt.
- 20 Mittels Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe o der ARV hat das Fürstentum Liechtenstein von seinem Recht gemäss Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung Gebrauch gemacht, Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung für Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte zuzulassen.
- 21 Aus Artikel 35 der ARV geht hervor, dass mit einer Busse bis CHF 20 000 (bzw. im Nichteinbringlichkeitsfalle mit bis zu drei Monaten Freiheitsstrafe) bestraft wird, wer die Bestimmungen über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten (unter ausdrücklichem Verweis auf die Artikel 5 bis 9 der Verordnung (Artikel 35 Absatz 1 Buchstabe a) sowie die entsprechenden Kontrollbestimmungen (Artikel 35 Absatz 1 Buchstabe b) verletzt und insbesondere die Kontrollmittel nicht oder nicht vorschriftsmässig führt oder benutzt bzw. den Fahrtenschreiber nicht in Betrieb hält oder nicht richtig bedient.
- 22 Artikel 36 Absatz 1 der ARV hält fest, dass Widerhandlungen gegen die ARV (sowie gegen die Artikel 5 bis 9 der Verordnung und die Verordnung 165/2014) auch dann als Übertretung strafbar sind, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern auf einer Fahrtstrecke innerhalb des Geltungsbereichs dieser Bestimmungen (wie in Artikel 2 Absätze 2 und 3 der Verordnung definiert) begangen worden ist. Als Ort der Übertretung gilt in diesem Falle der Ort der Betretung im Inland, bei der die Übertretung festgestellt worden ist. Von einer Bestrafung ist abzusehen, wenn die Übertretung im Inland nicht mehr andauert und der Führer nachweist, dass er wegen dieses Deliktes bereits im Ausland bestraft worden ist.
- 23 Nach § 9 Absatz 1 des liechtensteinischen Strafgesetzbuchs handelt nicht schuldhaft, wer das Unrecht der Tat wegen eines Rechtsirrtums nicht erkennt, wenn ihm der Irrtum nicht

vorzuwerfen ist. Indes ist der Rechtsirrtum laut § 9 Absatz 2 des liechtensteinischen Strafgesetzbuchs dann vorzuwerfen, wenn das Unrecht für den Täter wie für jedermann leicht erkennbar war oder wenn sich der Täter mit den einschlägigen Vorschriften nicht bekannt gemacht hat, obwohl er seinem Beruf, seiner Beschäftigung oder sonst den Umständen nach dazu verpflichtet gewesen wäre.

II Sachverhalt und Verfahren

- 24 H und I sind beide Mitarbeiter der liechtensteinischen Gesellschaft X, die verschiedene Dienstleistungen in der Sicherheitsbranche erbringt. Die Gesellschaft ist auf Wert- und Geldtransporte spezialisiert.
- 25 Die liechtensteinische Landespolizei führte am 15. Juni 2018 bei der Gesellschaft X in Liechtenstein Kontrollen in Bezug auf die Monate März und April 2018 durch. Dabei stellte die liechtensteinische Landespolizei Verstösse gegen die Bestimmungen über die Einhaltung der Ruhepausen und gegen die Kontrollbestimmungen fest. Die liechtensteinische Staatsanwaltschaft erhob daraufhin beim Fürstlichen Landgericht Anklage gegen H und I.
- 26 H wurde zur Last gelegt, er habe in Liechtenstein und an anderen Orten innerhalb des EWR als LKW-Lenker der Gesellschaft X die Bestimmungen der ARV sowie die Kontrollbestimmungen verletzt. Insbesondere arbeitete er durchgehend für insgesamt 49 Stunden in der Zeit vom 22. April bis zum 24. April 2018 ohne die erforderlichen Ruhepausen einzuhalten und unterliess es, die tatsächlichen Arbeitszeiten aufzuzeichnen.
- 27 Der zweite Angeklagte, I, war ebenfalls ein LKW-Lenker der Gesellschaft X und wurde verdächtigt in Liechtenstein, Deutschland, Frankreich und Spanien die Bestimmungen der ARV verletzt zu haben. Insbesondere hatte er am 20. und 21. März 2018 über 20 Stunden ohne die erforderlichen Ruhepausen einzuhalten, am 3. und 4. April 2018 über 40 Stunden gearbeitet ohne die erforderlichen Ruhepausen einzuhalten und es unterlassen, die tatsächlichen Arbeitszeiten aufzuzeichnen.
- 28 Während der fraglichen Fahrten waren sowohl H als auch I in Lastwagen (Geldtransportern) oder in Begleitfahrzeugen (Limousinen) unterwegs. Bei den Fahrten handelte es sich um Geld- und/oder Werttransporte. H und I vertraten beide die Auffassung, dass die Zeit, in der sie in der Limousine mitfahren und sich ausruhten, keine Arbeitszeit darstellt. Auch waren sie der Meinung, dass sie die Arbeits- und Ruhezeiten nicht zu erfassen brauchten, da für die Erfassung und Aufzeichnung eine Ausnahmeregelung galt, weil es sich um einen Geld- und/oder Werttransport handelte.
- 29 Das Fürstliche Landgericht sprach beide Angeklagten von den gegen sie erhobenen Vorwürfen frei: Im Fall von H mit dem Urteil vom 15. April 2019 (GZ 13 EU.2019.31-15) und im Fall von I mit dem Urteil vom selben Tag (GZ 11 EU.2019.33-20).

30 Gegen diese Urteile erhob die Liechtensteinische Staatsanwaltschaft beim Fürstlichen Obergericht Berufung. Im Berufungsverfahren wurden die beiden Strafsachen zur gemeinsamen Behandlung vereinigt.

31 Mit Schreiben vom 13. August 2019, beim Gerichtshof am 20. August 2019 registriert, legte das Fürstliche Obergericht dem Gerichtshof die folgenden Fragen vor:

1. *Zu Art. 13 Abs. 1 lit. m der Verordnung (EG) Nr. 561/2006:*

a) *Bezieht sich diese Bestimmung auch auf „Leerfahrten“ der dort erwähnten Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte, d. h. auf Fahrten solcher Fahrzeuge zum Zwecke des Abholens von Geld oder Wertgegenständen bzw. auf Rückfahrten nach dem Abliefern von Geld oder Wertgegenständen?*

b) *Bezieht sich diese Bestimmung auch auf Begleitfahrzeuge für Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte?*

2. *Ist es aufgrund der Bestimmung des Art. 19 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erforderlich bzw. verhältnismässig, dass ein Mitgliedstaat für Verstösse gegen diese Verordnung Sanktionen verhängt, wenn es sich um Fahrten mit Spezialfahrzeugen für Geld- oder Werttransporte handelt, die auf dem Gebiet anderer Mitgliedstaaten durchgeführt wurden, und diese Mitgliedstaaten von der Ausnahmeregelung des Art. 13 Abs. 1 lit. m dieser Verordnung Gebrauch gemacht haben, sodass nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht der betroffenen Mitgliedstaaten gar keine Verstösse vorliegen?*

3. *Ist Art. 6 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dahingehend auszulegen, dass auch dann, wenn ein Mitgliedstaat von der Ausnahmebestimmung des Art. 13 Abs. 1 lit. m dieser Verordnung Gebrauch gemacht hat, die Zeiten im Sinne von Art. 4 lit. e dieser Verordnung und die Lenkzeiten (jeweils in Bezug auf Fahrten mit Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte) als „andere Arbeiten“ gemäss Art. 6 Abs. 5 der angeführten Verordnung festzuhalten sind?*

Für den Fall der Bejahung dieser Frage: Ist Art. 6 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch dann anzuwenden, wenn der entsprechende Mitgliedstaat eine Freistellung der betroffenen Fahrzeuge gemäss Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 (nunmehr Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014) vorgenommen hat?

32 Für eine ausführliche Darstellung des rechtlichen Hintergrunds, des Sachverhalts, des Verfahrens sowie eine Zusammenfassung der beim Gerichtshof eingereichten schriftlichen Erklärungen wird auf den Sitzungsbericht verwiesen. Auf die Erklärungen wird im Folgenden nur insoweit eingegangen, wie es für die Begründung des Gerichtshofs erforderlich ist.

III Antworten des Gerichtshofs

Frage 1 a) – Leerfahrten

- 33 Mit dieser Frage ersucht das vorlegende Gericht im Wesentlichen um Klärung, ob sich die Ausnahmebestimmung für Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung auch auf Leerfahrten bezieht. Das vorlegende Gericht erläutert, dass es sich bei Leerfahrten um Fahrten vor der Beladung bzw. nach der Entladung des Fahrzeugs handelt.
- 34 Wie in Artikel 1 ausgeführt, wird mit der Verordnung eine Angleichung der Bedingungen für den Wettbewerb und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen sowie der Verkehrssicherheit angestrebt. Zu diesen Zwecken sind in der Verordnung u. a. Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Strassengüter- und -personenverkehr festgelegt. In den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung sind insbesondere die Anforderungen an das Fahrpersonal, die maximale tägliche Lenkzeit sowie Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten aufgeführt.
- 35 Gemäss Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung kann ein EWR-Staat jedoch für bestimmte Arten der Beförderungen im eigenen Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung des betreffenden Mitgliedstaats im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung zulassen. Nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m kann ein EWR-Staat die Beförderung in Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte von den Artikeln 5 bis 9 ausnehmen.
- 36 Vor diesem Hintergrund – als Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Artikel 5 bis 9 der Verordnung – sind die Bedingungen für die Anwendung der Ausnahmen in Artikel 13 Absatz 1 eng auszulegen (vgl. das Urteil in *NK*, C-231/18, EU:C:2019:103, Randnr. 21, betreffend Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe p). Eine weite Auslegung würde dazu führen, dass den Fahrern der durch die Verordnung gewährleisteten Schutz der Arbeitsbedingungen entzogen würde, was die Ziele der Verordnung entsprechend beeinträchtigen würde (vgl. das Urteil in *Seeger*, C-554/09, EU:C:2011:523, Randnrn. 35 und 36, betreffend Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d). Der Umfang der in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung festgehaltenen Ausnahme muss überdies anhand der mit der Verordnung verfolgten Ziele bestimmt werden (vgl. das Urteil in *A. Karuse*, C-222/12, EU:C:2014:142, Randnr. 42, betreffend Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe h).
- 37 Aus dem Wortlaut geht nicht hervor, ob die Ausnahme nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung nur anwendbar ist, während ein Spezialfahrzeug Geld- und/oder Werttransporte durchführt, oder ob sie auch für „Leerfahrten“, also Fahrten vor der Beladung bzw. nach der Entladung des Fahrzeugs, gilt. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass es sich laut Artikel 4 Buchstabe a bei jeder Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten Fahrzeugs, unabhängig ob „leer oder beladen“, um eine „Beförderung im Straßenverkehr“ handelt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass davon

auszugehen ist, dass die Ausnahmen nach Artikel 13 Absatz 1 in allen Fällen sowohl auf leere als auch auf beladene Fahrzeuge anzuwenden sind. Vielmehr ist diese Frage für jede in Artikel 13 Absatz 1 genannte Ausnahme einzeln zu beurteilen.

- 38 Der Gerichtshof hält fest, dass sich Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung auf Fahrzeuge bezieht, die „von den zuständigen Stellen“ für verschiedenste Tätigkeiten, einschliesslich Kanalisation sowie Radio und Fernsehen, eingesetzt werden, und dass Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe l ausdrücklich die „Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke“ beinhaltet. Dies lässt jedoch nicht den Rückschluss zu, dass das Fehlen eines ausdrücklichen Verweises auf Leerfahrten in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m verhindert, dass solche Fahrten in den Anwendungsbereich der Ausnahme gemäss dieses Artikels fallen. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe h dahingehend ausgelegt, dass auch Leerfahrten von Fahrzeugen, die bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit Strassenerhaltung eingesetzt werden, und Fahrten zur Vorbereitung dieser Transporte, unter diesen Artikel fallen (vgl. das Urteil in *A. Karuse*, oben erwähnt, Randnr. 47). Der spezifische Charakter der Ausnahmen nach Artikel 13 Absatz 1 erfordert daher eine Auseinandersetzung mit den jeweiligen zugrundeliegenden Zielsetzungen.
- 39 Wie von der EFTA-Überwachungsbehörde und der Kommission vorgebracht, beruht die Ausnahme nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung auf bestimmten Sicherheitserwägungen bei Geld- und/oder Werttransporten mit Spezialfahrzeugen sowie auf das Risiko für das Personal in diesen Fahrzeugen. Die Erwägungen hinsichtlich der Strassenverkehrssicherheit bei Geld- und/oder Werttransporten finden auch auf Leerfahrten Anwendung. Überdies ist unabhängig davon, ob die Fahrzeuge be- oder entladen sind, von einem Risiko für das Personal in diesen Fahrzeugen auszugehen. Daher sind Fahrten vor der Beladung bzw. nach der Entladung für die Zwecke dieser Ausnahme als Fahrten zu betrachten.
- 40 Die Möglichkeit, Ausnahmen nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung zuzulassen, gilt nur insoweit, als dadurch die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird. Eines dieser Ziele ist die Beseitigung von Ungleichheiten, die den Wettbewerb im Transportgewerbe verfälschen könnten (vgl. das Urteil in *A. Karuse*, oben erwähnt, Randnr. 37), wie von der Regierung des Fürstentums Liechtenstein hervorgehoben. Da die Ausnahme ohne Unterschied auf alle Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte anzuwenden ist, muss sie auch gleichermassen für alle Unternehmen gelten, die auf dem Markt für Geld- und/oder Werttransporte tätig sind.
- 41 Zudem sind nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m von der Verordnung ausgenommene Spezialfahrzeuge einzig und allein für die bestimmungsgemässen Transporte zu verwenden (vgl. die Urteile in *A. Karuse*, oben erwähnt, Randnr. 35, und *British Gas*, C-116/91, EU:C:1992:227, Randnr. 21).

- 42 Somit muss die Antwort auf Frage 1 a) angesichts der vorangegangenen Erwägungen lauten, dass sich eine Abweichung für Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung auch auf Leerfahrten, also Fahrten vor der Beladung bzw. nach der Entladung, beziehen muss.

Frage 1 b)

- 43 Mit Frage 1 b) ersucht das vorlegende Gericht um Klärung, ob Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung auch auf Begleitfahrzeuge von Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte anwendbar ist.
- 44 Einleitend hält der Gerichtshof fest, dass die Verordnung gemäss Artikel 2 für Güterbeförderungen im Strassenverkehr mit „Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse ... 3,5 t übersteigt“ und die Personenbeförderung im Strassenverkehr mit „Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschliesslich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind“ gilt. Das vorlegende Gericht hat zu prüfen, ob das Gewicht des zur Begleitung des Spezialfahrzeugs verwendeten Fahrzeugs 3,5 t übersteigt bzw. ob es zur Beförderung von mehr als neun Personen einschliesslich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst ist. Fällt das fragliche Fahrzeug nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung, sind die Verpflichtungen der Verordnung nicht auf das Fahrzeug anwendbar.
- 45 Hinsichtlich Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse, die 3,5 t übersteigt, werden Begleitfahrzeuge weder in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m noch in einem anderen Artikel der Verordnung angeführt. Bei der Anhörung der mündlichen Ausführungen stellte die Kommission die Frage, ob ein Begleitfahrzeug, selbst wenn seine zulässige Höchstmasse 3,5 t übersteigt, an der Güterbeförderung im Strassenverkehr im Sinne von Artikel 2 beteiligt ist, da Geld und/oder Wertsachen nicht in diesem Fahrzeug transportiert werden. Die Kommission brachte jedoch ebenfalls vor, dass die Rolle eines Begleitfahrzeugs bei Geld- und/oder Werttransporten als unverzichtbar aufgefasst werden kann, wenn es für den Transport mit dem Spezialfahrzeug eine integrale und notwendige Aufgabe übernimmt. In diesem Fall muss das Begleitfahrzeug in jeder Hinsicht gemeinsam mit und auf dieselbe Art wie das Spezialfahrzeug für Geld- und/oder Werttransporte betrachtet werden.
- 46 Ebenso gelten für das Begleitfahrzeug, wenn es bei Geld- und/oder Werttransporten eine so unverzichtbare Rolle spielt, dieselben bestimmten Erwägungen hinsichtlich der Strassenverkehrssicherheit wie für den Transport mit Spezialfahrzeugen. Das Risiko für das Personal in diesen Fahrzeugen gilt für beide Arten von Fahrzeugen gleichermassen. Daraus folgt, dass das Begleitfahrzeug denselben Erwägungen unterliegt wie das Spezialfahrzeug und daher unter die Abweichung gemäss Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung fällt.

- 47 Es ist Aufgabe des vorlegenden Gerichts zu beurteilen, ob das Begleitfahrzeug für den Geld- und/oder Werttransport des Spezialfahrzeugs eine integrale und notwendige Aufgabe übernimmt.
- 48 Die Antwort auf Frage 1 b) lautet, dass die Abweichung nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung auf ein Begleitfahrzeug anwendbar ist, wenn das Begleitfahrzeug für den Geld- und/oder Werttransport des Spezialfahrzeugs eine integrale und notwendige Aufgabe übernimmt.

Frage 2

- 49 Mit Frage 2 ersucht das vorlegende Gericht im Wesentlichen um Klärung, ob es aufgrund der Bestimmung von Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung erforderlich bzw. verhältnismässig ist, für Verstösse gegen die Verordnung Sanktionen zu verhängen, wenn die entsprechenden Fahrten mit Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte auf dem Gebiet eines EWR-Staats durchgeführt wurden, der von der Ausnahmeregelung nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung Gebrauch gemacht hat.
- 50 Gemäss Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung sind die EWR-Staaten verpflichtet, für Verstösse gegen die Verordnung und die Verordnung 3821/85 wirksame, verhältnismässige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen festzulegen und alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um deren Durchführung zu gewährleisten. Artikel 19 Absatz 2 sieht weiter vor, dass unter Berücksichtigung von Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung ein EWR-Staat seine zuständigen Behörden ermächtigt, bei einem in seinem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen die Verordnung Sanktionen zu verhängen, sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen EWR-Staats oder eines Drittstaats begangen wurde. Verstösse können von einem Staat festgestellt und sanktioniert werden, selbst wenn sie in einem anderen Staat begangen wurden.
- 51 Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung bietet jedem EWR-Staat die Möglichkeit, für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung des betreffenden EWR-Staats für das Hoheitsgebiet des anderen EWR-Staats, Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung zuzulassen und solche Abweichungen an individuelle Bedingungen zu knüpfen. Die oben ausgeführte Situation kann sich ergeben, wenn der erste EWR-Staat die Möglichkeit von Ausnahmen nach Artikel 13 Absatz 1 ausgeübt hat, der zweite EWR-Staat jedoch nicht. Mittels Zustimmung kann der erste EWR-Staat sicherstellen, dass die in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Transportunternehmen bei der Fahrt durch den zweiten EWR-Staat von der Ausnahmeregelung Gebrauch machen können.
- 52 Der Gerichtshof hält fest, dass die fehlende Zustimmung anderer EWR-Staaten in der vorliegenden Rechtssache nicht strittig zu sein scheint. In seinem Antrag verweist das vorlegende Gericht darauf, dass alle betroffenen EWR-Staaten eine Ausnahmeregelung für Spezialfahrzeuge nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung getroffen haben.

Vorausgesetzt, dass die relevanten Fahrten in EWR-Staaten stattfanden, die von der Ausnahmeregelung gemäss Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m Gebrauch gemacht haben, wurde auf dem Hoheitsgebiet der betroffenen EWR-Staaten kein Verstoss begangen.

- 53 Gelangt das vorliegende Gericht zu der Schlussfolgerung, dass die Fahrten in den betroffenen EWR-Staaten von den Abweichungen gemäss Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung abgedeckt sind, und sofern alle individuellen Bedingungen dieser Abweichungen eingehalten werden, liegt kein Verstoss vor, und können keine Sanktionen nach Artikel 19 verhängt werden. Unter diesen Umständen ist für die Beurteilung nicht massgeblich, was „erforderlich bzw. verhältnismässig“ ist.
- 54 Die Antwort auf die zweite Vorlagefrage muss lauten, dass Sanktionen nach Artikel 19 der Verordnung weder verhängt werden dürfen noch erforderlich bzw. verhältnismässig sind, wenn es sich um Fahrten mit Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte handelt, die auf dem Gebiet anderer EWR-Staaten durchgeführt wurden, und diese EWR-Staaten eine Abweichung gemäss Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m dieser Verordnung zugelassen haben sowie alle individuellen Bedingungen dieser Abweichungen eingehalten werden, da kein Verstoss vorliegt.

Frage 3

- 55 Mit dem ersten Teil der dritten Frage ersucht das vorliegende Gericht im Wesentlichen um Klärung, ob Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung so auszulegen ist, dass alle Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e sowie alle Lenkzeiten von Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte als „andere Arbeiten“ gemäss Artikel 6 Absatz 5 festgehalten werden müssen, selbst wenn ein EWR-Staat eine Abweichung nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m zugelassen hat. Zu solchen „anderen Arbeiten“ zählen insbesondere im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e verbrachte Zeiten. Darunter fallen jegliche anderen Arbeiten für denselben Arbeitgeber sowie Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs und der Ladung zu gewährleisten, alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke ausserhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung verwendet wird, sowie Bereitschaftszeiten.
- 56 Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein hat vorgebracht, dass obwohl sich Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung zwar ausdrücklich nur auf Fahrzeuge ausserhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung bezieht, die Gesetzesmaterialien zur Entstehung der Verordnung eine Auslegung stützen, die sowohl Fahrzeuge ausserhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung als auch Fahrzeuge, die nach Artikel 13 ausgenommen sind, abdeckt. Entsprechend geht die Regierung des Fürstentums Liechtenstein davon aus, dass Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung erfordert, dass auch dann, wenn ein EWR-Staat von der Ausnahmebestimmung von Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m Gebrauch gemacht hat, die Zeiten im Sinne von Artikel 4 Buchstabe e und die Lenkzeiten bei Fahrten mit

Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte als andere Arbeiten aufzuzeichnen sind.

- 57 Allerdings nimmt Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung den in seinen Anwendungsbereich fallenden Transport mit Fahrzeugen von den Verpflichtungen nach den Artikeln 5 bis 9 aus, es sei denn ein EWR-Staat entscheidet sich für die Anwendung einer Ausnahmeregelung mit individuellen Bedingungen auf seinem Hoheitsgebiet. Somit wäre ein Fahrer nicht verpflichtet, die Lenkzeiten in Bezug auf ein solches Fahrzeug aufzuzeichnen. Dies würde sich auf ein Spezialfahrzeug für Geld- und/oder Werttransporte und etwaige Begleitfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des Artikels 13 Absatz 1 Buchstabe m fallen, beziehen.
- 58 Wie von der EFTA-Überwachungsbehörde und der Kommission ausgeführt, sind Lenkzeiten in Fahrzeugen, für die Abweichungen nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung gelten, nur dann als „andere Arbeiten“ gemäss Artikel 6 Absatz 5 aufzuzeichnen, wenn der Fahrer innerhalb desselben 24-Stunden-Zeitraums andere Fahrzeuge lenkt, die nicht von den Artikeln 5 bis 9 ausgenommen sind. Ebenso sind Lenkzeiten in Fahrzeugen, für die Abweichungen nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m gelten, zu berücksichtigen, dass die in Artikel 6 Absätze 1 bis 3 festgelegten Lenkzeiten eingehalten werden, sofern der Fahrer auch andere Fahrzeuge lenkt, die nicht von den Artikeln 5 bis 9 ausgenommen sind. Andernfalls könnten diese Fahrer lange Lenkzeiten ohne Ruhepause absolvieren, was die Ziele der Verordnung beeinträchtigen würde (vgl. das Urteil in *A. Karuse*, C-222/12, oben erwähnt, Randnr. 41, und die zitierte Rechtsprechung).
- 59 Die Antwort auf den ersten Teil der dritten Frage muss lauten, dass Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung nicht vorsieht, dass der Fahrer eines Spezialfahrzeugs für Geld- und/oder Werttransporte alle Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e der Verordnung sowie alle Lenkzeiten von Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte als „andere Arbeiten“ aufzeichnet, wenn der EWR-Staat eine Abweichung nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung zugelassen hat. Angesichts der Verneinung des ersten Teils der dritten Frage kann die Beantwortung des zweiten Teils durch den Gerichtshof entfallen.

IV Kosten

- 60 Die Auslagen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, der EFTA-Überwachungsbehörde und der Kommission, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Da es sich bei diesem Verfahren um einen Zwischenstreit in einem beim nationalen Gericht anhängigen Rechtsstreit handelt, ist die Kostenentscheidung betreffend die Parteien dieses Verfahrens Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen erstellt

DER GERICHTSHOF

in Beantwortung der ihm vom Fürstlichen Obergericht vorgelegten Fragen folgendes Gutachten:

1. a) **Die Abweichung für Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 muss sich auch auf Leerfahrten, also Fahrten vor der Beladung bzw. nach der Entladung, beziehen.**
- b) **Die Abweichung nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist auf ein Begleitfahrzeug anwendbar, wenn es für den Geld- und/oder Werttransport des Spezialfahrzeugs eine integrale und notwendige Aufgabe übernimmt.**
2. **Sanktionen nach Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dürfen weder verhängt werden noch sind sie erforderlich bzw. verhältnismässig, wenn es sich um Fahrten mit Spezialfahrzeugen für Geld- und/oder Werttransporte handelt, die auf dem Gebiet anderer EWR-Staaten durchgeführt wurden, und diese EWR-Staaten eine Abweichung gemäss Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zugelassen haben sowie alle individuellen Bedingungen dieser Abweichung eingehalten werden, da kein Verstoss vorliegt.**

- 3. Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sieht nicht vor, dass der Fahrer eines Spezialfahrzeugs für Geld- und/oder Werttransporte alle Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie alle Lenkzeiten als „andere Arbeiten“ aufzeichnet, wenn der EWR-Staat eine Abweichung nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe m der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zugelassen hat.**

Páll Hreinsson

Per Christiansen

Bernd Hammermann

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 4. Mai 2020.

Birgir Hrafn Búason
Geschäftsführender Kanzler

Páll Hreinsson
Präsident