

Brauchen Wohnmobile einen Fahrtschreiber?

Vermeintlicher Experte ignoriert Entscheidung des EuGH

Aufgrund aktueller Diskussionen in den Sozialen Medien, ob ein Wohnmobil mit einem Fahrtschreiber (Digitacho) ausgerüstet sein muss, soll diese Situation hier beleuchtet werden. Ziel dieses Beitrags ist es, den Betroffenen zuverlässige und rechtlich fundierte Aussagen zu liefern.

Anlass für die lebhafte und emotional geführte Diskussion in einem Video-Blog war wohl eine Verkehrskontrolle eines Wohnmobils mit Anhänger in Hessen. Dabei stellten die Beamten fest, dass in diesem Fahrzeugespann ein Fahrtschreiber hätte verbaut sein und auch benutzt werden müssen. Aber ist das wirklich so?

Inzwischen gibt es zu diesem Thema eine Stellungnahme eines Mitglieds des selbsternannten „Deutschen Fahrtschreiber Forum“. **Hierzu ist vorab jedoch folgendes festzustellen:**

Das **EU-Fahrtschreiberforum** ist eine auf Grundlage von Artikel 43 der Verordnung (EU) 165/2014 eingerichtete Institution. **Es gibt in Deutschland kein offizielles Pendant dazu!** Das als DFF bezeichnete Forum ist KEINE offizielle Institution und die dort gefassten "Beschlüsse" haben weder Auswirkungen noch interessieren sie irgendjemanden in der nationalen oder EU-Gesetzgebung. Lassen Sie sich nicht blenden und in die Irre führen!

Der selbsternannte Experte missachtet vorsätzlich die absolut eindeutige Rechtslage. Selbst wenn er die Situation mehr als unglücklich findet und die Rechtslage ggf. anders bewerten würde, so gibt es nicht zuletzt vom **höchsten europäischen Gericht (EuGH)** ein Urteil, das nicht einfach ignoriert werden kann. Wichtig dabei ist, die gesamte Herleitung, insbesondere die Argumentation des Generalanwaltes detailliert zu lesen. Anschließend ist eine anderweitige Auslegung und ganz besonders eine diese Tatsachen ignorierende und der Entscheidung des EuGH widersprechende Beurteilung des Sachstandes nicht mehr möglich.

Wie ist die Rechtslage tatsächlich?

Rechtsgrundlage ist Artikel 3 der VO (EU) 165/2014 (Tachographenverordnung) i.V.m. Artikel 2 der VO (EG) 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten).

- a) Fahrzeuge, die der Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen (können), mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3,5 t, sowie
- b) Fahrzeuge, die der Personenbeförderung mit Fahrzeugen dienen, die für die Beförderung von mehr als 9 Personen (einschließlich Fahrer) bestimmt sind,

unterliegen per se diesen beiden EU-Verordnungen.

Der Begriff „Fahrzeug“ ist in Artikel 4 der VO (EG) 561/2006 definiert. Ergänzend dazu muss auch auf die Definition des Begriffs „Beförderung“ eingegangen werden:

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;

b) „Fahrzeug“ - ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, einen Anhänger oder Sattelanhänger oder eine Kombination dieser Fahrzeuge [...].

Ein Wohnmobil ist zunächst ein Fahrzeug, das der Personenbeförderung von max. 9 Personen inkl. Fahrer dient. Somit unterliegt ein solches Fahrzeug nicht den o.g. Verordnungen.

Führt ein solches Fahrzeug jedoch einen **Anhänger mit, der der Güterbeförderung** dient, genauso wie ein PKW mit einem solchen Anhänger, ist es ein Fahrzeug (Fahrzeug-kombination) im Sinne der vorgenannten Definition, welches der **Güterbeförderung im Sinne der beiden o.g. EU-Verordnungen** dient. Das gleiche gilt, wenn ein Wohnmobil einen Laderaum besitzt, um z.B. Motorschlitten, PKW oder Pferde zu transportieren.

Dem Einwand des o.g. vermeintlichen Experten „Aus einem Wohnmobil (Fahrzeugklasse M1) wird durch Mitführen eines Anhängers kein Fahrzeug zur Güterbeförderung.“ **kann mit den Argumenten des Generalanwaltes des Europäischen Gerichtshofs NICHOLAS EMILIOU in der Rechtssache C-666/21 begegnet werden:**

*77. An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass die **EU-Fahrzeugklasse**, unter der das Fahrzeug im nationalen Straßenverkehrsregister eingetragen ist, meines Erachtens **ein Indiz, aber nicht der entscheidende Anhaltspunkt ist**. Es bedarf noch der Feststellung, ob das Fahrzeug „normalerweise“ zur Beförderung von Gütern verwendet wird, also ob die von mir oben aufgeführten Kriterien erfüllt sind.*

*66. Ich bin nämlich der Ansicht, dass ein Fahrzeug mit gemischter Nutzung wie dasjenige von AI, das sowohl einen Wohnbereich als auch einen Stauraum enthält, **als ein Fahrzeug anzusehen ist, das „normalerweise ... Güter“ im Sinne der Verordnung Nr. 561/2006 befördert** und das in den Geltungsbereich dieser Verordnung fällt, wenn der Stauraum eines solchen Fahrzeugs erstens vom Wohnbereich getrennt oder anderweitig körperlich unterscheidbar (und nicht in diesen integriert) ist, zweitens nach vernünftiger Betrachtung nicht dafür konzipiert zu sein scheint, lediglich das Gepäck der Fahrzeuginsassen zu verstauen, und drittens ein dauerhaftes Merkmal des Fahrzeugs in dem Sinne darstellt, dass dieses entweder dafür konstruiert oder dauerhaft angepasst ist, um einen solchen Stauraum zu enthalten, **unbeschadet dessen, ob das Fahrzeug die Voraussetzungen eines „Wohnmobils“ im Sinne der Verordnung 2018/858 erfüllt**.*

73. [...] Im Falle eines Anhängers, der an ein Wohnmobil gekoppelt ist, wäre deshalb von einem einzigen „Fahrzeug“ als Einheit auszugehen. Die dauerhaften Merkmale des Anhängers (wie z. B. dass er als Stauraum konstruiert oder dafür dauerhaft angepasst ist) können meines Erachtens dem „Fahrzeug“ als Ganzem zugerechnet werden.

75. Meines Erachtens ist davon auszugehen, dass ein Fahrzeug mit gemischtem Verwendungszweck „normalerweise“ zur Beförderung von Gütern verwendet wird, wenn es (i) so konstruiert oder dauerhaft dafür angepasst ist, dass es einen Stauraum enthält, der (ii) deutlich erkennbar ist(52) und (iii) von dem vernünftigerweise angenommen werden kann, dass er nicht nur zur Beförderung des Gepäcks der Fahrgäste bestimmt ist.

Gewerblich oder privat wird zunächst nicht unterschieden!

Grundsätzlich unterscheidet der vorgenannte Geltungsbereich nicht zwischen privat und gewerblich. Europaweit gültige Ausnahmen von den o.g. Verordnungen werden in Artikel 3 der o.g. EU-Verordnung 561/2006 gelistet:

Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Straßenverkehr mit folgenden Fahrzeugen:

h) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;

Somit wird ein Wohnmobil oder ein PKW, jeweils mit Anhänger, nur dann von diesem Ausnahmetatbestand erfasst, wenn die zulässige Höchstmasse der Fahrzeugkombination (Fahrzeug im Sinne der o.g. Verordnung) **nicht mehr als 7,5 t** beträgt. Das gleiche gilt für ein Wohnmobil ohne Anhänger aber dafür mit Laderaum.

Eine sogenannte Privatfahrt darf keinen beruflichen oder geschäftlichen Zusammenhang aufweisen! (Artikel 4 Buchstabe r) VO (EG) 561/2006).

Diese Auslegung des europäischen Rechts wird auch vom Generalanwalt in der vorgenannten Rechtssache geteilt:

52. Nach alledem ist für mich klar, dass Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 nicht auf die Beförderung von Gütern gewerblicher Natur beschränkt ist. Die in dieser Bestimmung enthaltene Definition erfasst nämlich auch Beförderungen, die mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die Güter zu privaten, nicht gewerblichen Zwecken transportieren, etwa im Rahmen eines Hobbys, und die Vorschriften dieser Verordnung und der Verordnung Nr. 165/2014 finden auf derartige Beförderungen Anwendung, es sei denn, diese fielen in den Anwendungsbereich des in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 165/2014 ausdrücklich vorgesehenen Ausnahmetatbestands (oder einer anderen Abweichung oder Ausnahme nach dieser Verordnung).

56. Die Kommission ist ihrerseits der Ansicht, dass nichts in der Verordnung Nr. 561/2006 darauf hindeutet, dass der Umstand, dass ein Fahrzeug nicht nur zur Beförderung von Gütern, sondern in erster Linie als gelegentlicher privater Wohnbereich genutzt werde, der Beurteilung, dass es der „Güterbeförderung“ im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung diene, entgegenstehe.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die vorgenannten Fahrzeuge vollumfänglich den Pflichten der beiden EU-Verordnungen unterliegen, wenn die zul. Höchstmasse die 7,5 t übersteigt oder die Definition der Privatfahrt nicht zutrifft.

Der Generalanwalt hat in der o.g. Rechtssache hat seine Auslegung dahingehend noch einmal begründet:

47. Meiner Auffassung nach würde das Ziel der Verbesserung der Sicherheit des Straßenverkehrs, das der Unionsgesetzgeber mit dem Erlass der Verordnung Nr. 561/2006 verwirklichen wollte, beeinträchtigt, wenn alle Beförderungen, die den Transport von Gütern zu nicht gewerblichen Zwecken zum Gegenstand haben, vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 ausgenommen wären.

Dass diese Art der Beförderung seltener vorkommt als diejenige, die im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit erfolgt, ist meines Erachtens unerheblich. AI könnte sehr wohl eines Tages auf die Idee kommen, sein mehr als 17 Tonnen schweres Fahrzeug 20 Stunden ohne Unterbrechung zu fahren, was erhebliche negative Auswirkungen auf die allgemeine Straßenverkehrssicherheit haben könnte (nicht zuletzt wegen des Gewichts eines solchen Fahrzeugs).

76. [...] Er steht auch mit dem Ziel der Verbesserung der allgemeinen Straßenverkehrssicherheit in Einklang, das der Unionsgesetzgeber mit der Verordnung Nr. 561/2006 verwirklichen wollte. Er stellt nämlich sicher, dass schwere Fahrzeuge, die nach Ansicht des Unionsgesetzgebers eine echte Gefahr für die allgemeine Sicherheit des Straßenverkehrs darstellen, in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen und dass die in ihr enthaltenen Verpflichtungen nicht allein schon deshalb, weil die Fahrzeuge teilweise als Wohnmobil dienen, nicht auf sie anwendbar sind.

Entscheidung des EuGH in der Rechtssache C-666-21:

Der EuGH ist der Argumentation in den Schlussanträgen des vorgenannten Generalanwaltes vollumfänglich gefolgt. Die Randnummer 35 aus vorgenanntem Urteil kann als Leitsatz verstanden werden:

35 Nach alledem ist auf die Vorlagefragen zu antworten, dass Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 in Verbindung mit deren Art. 3 Buchst. h dahin auszulegen ist, dass der Begriff „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im Sinne der erstgenannten Bestimmung die Beförderung im Straßenverkehr umfasst, die mit einem Fahrzeug erfolgt, dessen zulässige Höchstmasse im Sinne von Art. 4 Buchst. m der Verordnung 7,5 t übersteigt, und zwar auch dann, wenn das Fahrzeug seiner Ausstattung nach nicht nur als gelegentlicher privater Wohnbereich, sondern auch der Beladung mit Gütern zu nichtgewerblichen Zwecken dienen soll, ohne dass es dabei auf die Frage ankommt, wie schwer das Fahrzeug beladen werden darf und unter welcher Kategorie es im nationalen Straßenverkehrsregister eingetragen ist.

Fazit:

Ein Wohnmobil fällt dann unter die o.g. EU-Verordnungen, wenn es (auch) der Güterbeförderung dient und die zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination mehr als 7,5 t beträgt. Dabei ist es unerheblich, ob das Fahrzeug gewerblich oder privat genutzt wird. Sollte die Nutzung des Fahrzeugs nicht der vorgenannten Definition „nicht gewerbliche Güterbeförderung“ entsprechen, weil es sich möglicherweise um eine berufliche Tätigkeit handelt, so unterliegt ein solches Fahrzeug bereits bei einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3,5 t den genannten EU-Verordnungen. Und selbst über 2,8 t bis max. 3,5 t Höchstmasse käme dann die deutsche Fahrpersonalverordnung zur Anwendung.

Autor:

Olaf Horwarth

Offizielles **Mitglied im Tachographen-Forum der EU** gemäß Art. 43 VO (EU) 165/2014

Zertifizierter **Sachverständiger für Fahrpersonalrecht und Digitale Fahrtenschreiber** nach DIN EN ISO/IEC 17024:2012

Zertifizierter Trainer und Berater nach DIN EN ISO/IEC 17024:2012

SBS Fleet-Competence | SchulungBeratungService

Anerkannte Ausbildungsstätte nach §9 BKrFQG

Im unteren Weingarten 6 | 88682 Salem | Tel.: +49- (0)7553 / 2 19 40 04

Fax: +49- (0)7553 / 2 19 40 05 | www.sbs-info.de | post@sbs-info.de

Fachpublikationen von Autor Olaf Horwarth: <https://www.sbs-info.de/fachmedien-shop>