



# Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

2. März 2023\*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Beförderung im Straßenverkehr – Verordnung (EG) Nr. 561/2006 – Geltungsbereich – Art. 2 Abs. 1 Buchst. a – Art. 3 Buchst. h – Begriff ‚Güterbeförderung im Straßenverkehr‘ – Begriff ‚zulässige Höchstmasse‘ – Fahrzeug, das als gelegentlicher privater Wohnbereich und für die Beladung mit Gütern zu nichtgewerblichen Zwecken eingerichtet ist – Verordnung (EU) Nr. 165/2014 – Fahrtenschreiber – Art. 23 Abs. 1 – Verpflichtung zur regelmäßigen Nachprüfung durch zugelassene Werkstätten“

In der Rechtssache C-666/21

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Hovrätt för Nedre Norrland (Berufungsgericht für Niedernorrland, Schweden) mit Entscheidung vom 25. Oktober 2021, beim Gerichtshof eingegangen am 5. November 2021, in dem Verfahren

**AI**

gegen

**Åklagarmyndigheten**

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin K. Jürimäe sowie der Richter M. Safjan, N. Piçarra (Berichterstatter), N. Jääskinen und M. Gavalec,

Generalanwalt: N. Emiliou,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der Europäischen Kommission, vertreten durch P. Messina, K. Simonsson und G. Tolstoy als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 24. November 2022

\* Verfahrenssprache: Schwedisch.

folgendes

## Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a 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 (ABl. 2006, L 102, S. 1) in der durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 (ABl. 2014, L 60, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 561/2006).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen AI und der Åklagarmyndighet (Staatsanwaltschaft, Schweden) wegen eines Verstoßes gegen die Vorschriften über die Verwendung von Fahrtenschreibern.

## Rechtlicher Rahmen

### *Unionsrecht*

#### *Verordnung Nr. 561/2006*

- 3 Im 17. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 561/2006 heißt es:  
  
„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.“  
...
- 4 Gemäß Art. 1 dieser Verordnung werden durch diese „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.“
- 5 Art. 2 Abs. 1 der Verordnung sieht vor:  
  
„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.“

6 Art. 3 dieser Verordnung bestimmt:

„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;

...“

7 Art. 4 der Verordnung Nr. 561/2006 sieht vor:

„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;

...

m) ‚zulässige Höchstmasse‘ die höchstzulässige Masse eines fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;

...“

*Verordnung Nr. 165/2014*

8 Art. 1 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr bestimmt:

„Diese Verordnung enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ... zu überprüfen ...“

9 Art. 3 („Anwendungsbereich“) der Verordnung Nr. 165/2014 sieht in seinem Abs. 1 vor:

„Der Fahrtenschreiber ist in Fahrzeugen einzubauen und zu benutzen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und für die die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt.“

10 Art. 23 („Nachprüfung der Fahrtenschreiber“) Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 bestimmt:

„Fahrtenschreiber werden regelmäßigen Nachprüfungen durch zugelassene Werkstätten unterzogen. Die regelmäßigen Nachprüfungen finden mindestens alle zwei Jahre statt.“

### ***Schwedisches Recht***

- 11 Kap. 9 § 6 der Förordning om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (2004:865) (Verordnung betreffend Lenk- und Ruhezeiten, Fahrtenschreiber u. a. [2004:865]) lautet:

„Fahrer, die vorsätzlich oder fahrlässig einen Fahrtenschreiber verwenden, der nicht gemäß den Bestimmungen von Art. 23 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 nachgeprüft wurde, werden mit einer Geldbuße belegt.“

### **Ausgangsverfahren und Vorlagefragen**

- 12 Am 4. April 2019 wurde bei einer Polizeikontrolle festgestellt, dass AI ein in Schweden zugelassenes Fahrzeug fuhr, das mit einem nicht fristgerecht nachgeprüften Fahrtenschreiber ausgestattet war. AI beförderte zwei Motorschlitten im Laderaum dieses Fahrzeugs und gab an, er sei auf dem Weg zu einem Motorschlittenwettkampf.
- 13 Mit Urteil vom 7. September 2020 verurteilte das Tingsrätt Sundsvall (erstinstanzliches Gericht Sundsvall, Schweden) AI wegen einer Geschwindigkeitsübertretung, sprach ihn jedoch von dem Vorwurf frei, er habe entgegen Kap. 9 § 6 der Verordnung (2004:865) den in seinem Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber nicht nachprüfen lassen. Da das fragliche Fahrzeug nur sechs Sitzplätze für Fahrgäste habe, falle es gemäß Art. 2 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung.
- 14 Sowohl AI als auch die Staatsanwaltschaft legten gegen dieses Urteil beim Hovrätt för Nedre Norrland (Berufungsgericht für Niedernorrland, Schweden), dem vorlegenden Gericht, Berufung ein.
- 15 Die Staatsanwaltschaft trägt vor, dass das Fahrzeug aufgrund seines Gewichts und seiner Nutzung zur Beförderung von Motorschlitten unter die Verordnung Nr. 561/2006 falle und daher mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet sein müsse.
- 16 AI ist der Ansicht, dies sei nicht der Fall, da dieses Fahrzeug nicht zur gewerblichen Güterbeförderung im Straßenverkehr verwendet werde. Zwar habe das Fahrzeug einen Laderaum, in dem er gelegentlich Motorschlitten befördere, doch verfüge es auch über einen zu Wohnzwecken ausgestatteten Bereich, den er und seine Familie nutzten, wenn sie zur Ausübung des Motorschlittensports auf Reisen seien, so dass er grundsätzlich als gelegentlicher privater Wohnbereich genutzt werde.
- 17 Das vorliegende Gericht weist darauf hin, dass das fragliche Fahrzeug im Vägtrafikregister (Straßenverkehrsregister) als Lastkraftwagen der Kategorie N<sub>3</sub> eingetragen sei und die Karosserie mit folgender Anmerkung beschrieben werde: „Vorderer Teil des Aufbaus dauerhaft als Wohnbereich eingerichtet, hinterer Teil Laderaum.“ Außerdem seien für das Fahrzeug, das von der Karosserie her einem Bus gleiche, ein Leergewicht von 17 680 Kilogramm (kg), eine zulässige Höchstlast von 5 120 kg, eine Höhe von 3,6 Metern (m) und eine Länge von 14,7 m angegeben.
- 18 Da das in Rede stehende Fahrzeug über einen Laderaum verfügt, der zur Güterbeförderung im Straßenverkehr geeignet ist, und das zulässige Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, fällt es nach Auffassung des vorlegenden Gerichts gemäß Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 in deren Geltungsbereich. Das Gericht fragt sich jedoch, wie der Begriff „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im Sinne dieser Bestimmung auszulegen ist, und möchte

insbesondere wissen, ob für die Auslegung dieses Begriffs die Hauptfunktion oder die tatsächliche Nutzung des betreffenden Fahrzeugs, wie schwer es beladen werden darf und wie es im nationalen Straßenverkehrsregister eingetragen ist, maßgeblich ist.

- 19 Nach Auffassung des vorlegenden Gerichts betrifft Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vor allem die Güterbeförderung im Straßenverkehr im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit. Diese Auslegung finde eine Stütze in den mit dieser Verordnung verfolgten Zielen, nämlich einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrsgewerbe sowie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Straßenverkehrssicherheit.
- 20 Unter Bezugnahme auf das Urteil vom 3. Oktober 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), weist das vorlegende Gericht allerdings darauf hin, dass die Beförderung durch schwere Fahrzeuge, die von Privatpersonen ausschließlich im Rahmen ihrer Hobbys oder ihrer Freizeit und ohne Bezug zu einer gewerblichen Tätigkeit verwendet werden, schwerlich als eine Beeinträchtigung der Ziele einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrsgewerbe sowie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen angesehen werden könnten. Außerdem sei fraglich, ob die Anwendung der Regelungen der Verordnung Nr. 561/2006 über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten auf solche Fahrzeuge in einem angemessenen Verhältnis zu diesen Zielen stehe.
- 21 Unter diesen Umständen hat das Hovrätt för Nedre Norrland (Berufungsgericht für Niedernorrland) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
  1. Ist der Begriff „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ in Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen, dass er auch Beförderungen mit Fahrzeugen umfasst, deren Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt und die hauptsächlich als gelegentlicher privater Wohnbereich genutzt werden?
  2. Ist insoweit von Bedeutung, wie schwer das Fahrzeug beladen werden darf oder wie das Fahrzeug im nationalen Straßenverkehrsregister zugelassen ist?

### **Zu den Vorlagefragen**

- 22 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof im Hinblick auf eine zweckdienliche Antwort an das vorlegende Gericht veranlasst sein kann, unionsrechtliche Vorschriften zu berücksichtigen, die das nationale Gericht in seinen Fragen nicht angeführt hat, indem er aus der Begründung der Vorlageentscheidung diejenigen Elemente des Unionsrechts herausarbeitet, die angesichts des Gegenstands des Rechtsstreits einer Auslegung bedürfen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 12. Dezember 1990, SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, Rn. 8, und vom 27. Juni 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, Rn. 36).
- 23 Im vorliegenden Fall ist für die Feststellung, ob ein Sachverhalt wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fällt, nicht nur zu prüfen, ob die Voraussetzungen gemäß deren Art. 2 Abs. 1 Buchst. a erfüllt sind, sondern auch, ob die in Art. 3 Buchst. h dieser Verordnung genannten Bedingungen nicht erfüllt sind.

- 24 Somit sind die Fragen, die zusammen zu prüfen sind, dahin zu verstehen, dass das vorliegende Gericht im Wesentlichen wissen möchte, ob 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, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Frage, wie schwer das Fahrzeug beladen werden darf und unter welcher Kategorie es im nationalen Straßenverkehrsregister eingetragen ist.
- 25 Nach Art. 2 Abs. 1 Buchst. a und Art. 4 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 gilt diese u. a. für die Güterbeförderung im Straßenverkehr mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt.
- 26 Der Begriff „Beförderung im Straßenverkehr“ wird in Art. 4 Buchst. a dieser Verordnung definiert als „jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs“. In Art. 4 Buchst. m der Verordnung wird der Begriff „zulässige Höchstmasse“ definiert als „die höchstzulässige Masse eines fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast“.
- 27 Der Wortlaut von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 in Verbindung mit deren Art. 4 Buchst. a, in dem der Begriff „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ unter Bezugnahme auf „jede ... Fahrt“ definiert wird, nimmt die nichtgewerbliche Güterbeförderung im Straßenverkehr nicht vom Geltungsbereich dieser Verordnung aus.
- 28 Diese wörtliche Auslegung wird durch den Kontext bestätigt, in den sich Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 einfügt. Art. 3 Buchst. h der Verordnung schließt Beförderungen im Straßenverkehr mit Fahrzeugen „mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden“ nämlich ausdrücklich vom Geltungsbereich der Verordnung aus. Wie der Generalanwalt in Nr. 39 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, ergibt sich aus dieser Bestimmung in Verbindung mit Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung, dass die nichtgewerbliche Güterbeförderung im Straßenverkehr nur dann vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 ausgenommen ist, wenn die zulässige Höchstmasse des betreffenden Fahrzeugs 7,5 t nicht übersteigt.
- 29 Übersteigt hingegen die zulässige Höchstmasse des fraglichen Fahrzeugs 7,5 t, fällt die nichtgewerbliche Güterbeförderung im Straßenverkehr aufgrund einer Zusammenschau dieser beiden Bestimmungen unter die Verordnung Nr. 561/2006 und muss daher deren Regelungen über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten der Fahrer sowie die sich aus der Verordnung Nr. 165/2014 ergebenden Pflichten und Vorschriften betreffend den Einbau, die Benutzung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern beachten.
- 30 Der Umstand, dass wie im Ausgangsverfahren ein Fahrzeug seiner Ausstattung nach nicht nur gelegentlich als privater Wohnbereich, sondern auch der Beladung mit Gütern zu nichtgewerblichen Zwecken dienen soll, ist nicht geeignet, die in der vorstehenden Randnummer getroffene Feststellung in Frage zu stellen.

- 31 Was die Güterbeförderung im Straßenverkehr angeht, wird der Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 sowohl gemäß deren Art. 2 Abs. 1 Buchst. a als auch gemäß deren Art. 3 Buchst. h nämlich durch die „zulässige Höchstmasse“ des betreffenden Fahrzeugs bestimmt, ohne dass hierfür Ausstattungen wie die in der vorstehenden Randnummer beschriebene, die Frage, wie schwer das Fahrzeug beladen werden darf, oder die Kategorie, unter der es im nationalen Straßenverkehrsregister eingetragen ist, relevant wären.
- 32 Für diese Auslegung sprechen auch die mit der Verordnung Nr. 561/2006 verfolgten Ziele, etwa die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sowie die Förderung einer besseren Kontrolle und Durchsetzung der Vorschriften im Sinne von Art. 1 der Verordnung in Verbindung mit deren 17. Erwägungsgrund durch die Mitgliedstaaten. Die Erreichung dieser Ziele würde nämlich gefährdet, wenn für Fahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht 7,5 t übersteigt, die durch diese Verordnung auferlegten Verpflichtungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit deshalb nicht gälten, weil diese Fahrzeuge gelegentlich als privater Wohnbereich und zur Beladung mit Gütern zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden.
- 33 Überdies ist nicht ersichtlich, dass die etwaigen Unannehmlichkeiten, die mit den Verpflichtungen verbunden sind, die sich daraus ergeben, dass ein Fahrzeug, dessen „zulässige Höchstmasse“ im Sinne von Art. 4 Buchst. m der Verordnung Nr. 561/2006 7,5 t übersteigt, auch dann unter diese Verordnung fällt, wenn seine Verwendung der nichtgewerblichen Güterbeförderung im Straßenverkehr dient, außer Verhältnis zum Ziel der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit stünden. Dieses Ziel kann sich nämlich nicht auf die gewerbliche Güterbeförderung im Straßenverkehr beschränken. Wie der Generalanwalt in Nr. 47 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, würde das vom Unionsgesetzgeber mit dem Erlass der Verordnung Nr. 561/2006 verfolgte Ziel einer Verbesserung der Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt, wenn alle nichtgewerblichen Güterbeförderungen im Straßenverkehr vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen würden.
- 34 Dasselbe gilt in Bezug auf das Ziel gemäß Art. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 einer besseren Kontrolle und Durchsetzung der in dieser sowie der in der Verordnung Nr. 165/2014 festgelegten Regelungen durch die Mitgliedstaaten.
- 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.

## **Kosten**

- 36 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 Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

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

**Art. 2 Abs. 1 Buchst. a 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 in der durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 geänderten Fassung in Verbindung mit Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 in geänderter Fassung**

**ist dahin auszulegen, dass**

**der Begriff „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im Sinne der erstgenannten Bestimmung die Beförderung umfasst, die mit einem Fahrzeug erfolgt, dessen zulässige Höchstmasse im Sinne von Art. 4 Buchst. m der Verordnung Nr. 561/2006 in geänderter Fassung 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.**

Unterschriften