Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
NICHOLAS EMILIOU
vom 24. November 2022 [1]

Rechtssache C-666/21

AI
gegen
Åklagarmyndigheten

(Vorabentscheidungsersuchen des Hovrätten för Nedre Norrland [Berufungsgericht für Niedernorrland], Schweden)

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Transport – Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr – Verordnung (EG) Nr. 561/2006 – Geltungsbereich – Art. 2 Abs. 1 Buchst. a – Begriff der ‚Güterbeförderung im Straßenverkehr' – Fahrzeug mit gemischtem Verwendungszweck – Fahrzeug, das sowohl einen gelegentlich genutzten privaten Wohnbereich als auch einen Stauraum für den Transport von Motorschlitten enthält – Güterbeförderung zu nicht gewerblichen Zwecken – Fahrtenschreiber – Verpflichtung zur Nachprüfung solcher Fahrtenschreiber"

I. Einführung

1. AI – der Angeklagte des Ausgangsverfahrens – ist ein begeisterter Motorschlittenfahrer, der auf dem Weg zu einem Motorschlittenwettbewerb in Schweden von der Polizei angehalten wurde. Er fuhr ein Fahrzeug mit einem Gewicht von mehr als 17 Tonnen, das so eingerichtet worden war, dass es ihm und seiner Familie während ihrer Reisen als gelegentlich genutzter privater Wohnbereich diente, und das einen Stauraum umfasste, der groß genug war, um mindestens zwei Motorschlitten aufzunehmen.

2. In dem Rechtsstreit vor dem Hovrätten för Nedre Norrland (Berufungsgericht für Niedernorrland, Schweden) zwischen AI und Åklagarmyndigheten (Staatsanwaltschaft, Schweden) geht es um die Frage, ob AI verpflichtet war, den in seinem Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber [2] gemäß den in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festgelegten Anforderungen nachprüfen zu lassen [3]. Für diese Frage ist zunächst zu klären, ob das Fahrzeug von AI in den

[1] Originalsprache: Englisch.

[2] Ein Fahrtenschreiber ist ein in einem Fahrzeug angebrachtes Gerät, das u. a. Geschwindigkeit, zurückgelegte Fahrstrecke und Fahrtunterbrechungen aufzeichnet und das insbesondere dazu dient, die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeitszeit durch den Fahrer zu überprüfen.

[3] Verordnung 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).

Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006[4] fällt, da die verschiedenen in der Verordnung Nr. 165/2014 niedergelegten und sich auf Fahrtenschreiber beziehenden Verpflichtungen, einschließlich des Erfordernisses, solche Geräte ordnungsgemäß nachprüfen zu lassen, nur für Fahrzeuge gelten, die unter die Verordnung Nr. 561/2006 fallen[5].

3. In diesem Zusammenhang fragt sich das vorlegende Gericht, ob das Fahrzeug von AI unter Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 fällt, wonach diese Verordnung u. a. für die „Güterbeförderung mit Fahrzeugen [gilt], deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt". Insbesondere hat der Gerichtshof im Wesentlichen zu klären, ob diese Bestimmung Fahrzeuge erfasst, die zwar wie dasjenige von AI als „für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen" eingetragen sind, die aber als Wohnbereich für den Eigentümer des Fahrzeugs und seine Familie sowie zur Beförderung von beweglichen Sachen (hier von Motorschlitten) zu *nicht gewerblichen* Zwecken genutzt werden.

4. Zusammenfassend bin ich aus den im Folgenden darzulegenden Gründen der Ansicht, dass Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 auf solche Fahrzeuge Anwendung findet.

II. Rechtlicher Rahmen

A. Unionsrecht

1. Verordnung Nr. 561/2006

5. Der 17. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 561/2006 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 …"

6. Nach Art. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 bezweckt diese, „Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr [festzulegen], um die Bedingungen für den Wettbewerb … anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern", und verfolgt außerdem das Ziel, „zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen".

7. Art. 2 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 lautet:

„Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

a) Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, oder

[4] Verordnung 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).

[5] Siehe Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014.

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."

8. Art. 3 dieser Verordnung lautet, soweit einschlägig:

„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;

…"

9. Art. 4 der Verordnung Nr. 561/2006 bestimmt:

„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;

…"

2. Verordnung Nr. 165/2014

10. Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 bestimmt:

„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."

11. Art. 23 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 lautet:

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

B. Nationales Recht

12. Nach den nicht bindenden rechtlichen Leitlinien von Transportstyrelsen (Verkehrsbehörde, Schweden) kann es sich bei einem Wohnmobil um einen zugelassenen Pkw, Lkw oder Bus handeln. Aus diesem Dokument geht eindeutig hervor, dass die schwedische Verkehrsbehörde die Auffassung vertritt, dass alle Wohnmobile, die als Pkw, Lkw oder Bus zugelassen sind, den Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 im Hinblick auf die Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten unterliegen, solange die zulässige Höchstmasse 7,5 Tonnen übersteigt, unabhängig davon, ob es sich um eine „gewerbliche" Beförderung handelt oder nicht.

III. Sachverhalt, Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

13. Am 4. April 2019 wurde AI von der schwedischen Polizei auf einer öffentlichen Autobahn wegen überhöhter Geschwindigkeit angehalten. Anlässlich der Polizeikontrolle wurde festgestellt, dass für den in das Fahrzeug von AI eingebauten Fahrtenschreiber das von Art. 23 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 vorgeschriebene Zeitintervall für die Nachprüfungen nicht eingehalten worden war. Darüber hinaus enthielt der Fahrtenschreiber kein Fahrtenschreiberblatt. AI gab an, dass er im hinteren Teil seines Fahrzeugs zwei Motorschlitten mitführte und zu einem Motorschlittenwettkampf fahre.

14. Nach den Angaben des vorlegenden Gerichts war das Fahrzeug von AI im Vägtrafikregistret (Straßenverkehrsregister, Schweden) als Lastkraftwagen mit dem EU-Fahrzeugcode N_3 eingetragen[6], worunter auch „für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen“ fallen. Das Fahrzeug bietet Platz für sechs Fahrgäste. Es hat eine Höhe von 3,6 Metern und eine Länge von 14,7 Metern. Sein Leergewicht wird mit 17,68 Tonnen angegeben. Das äußere Erscheinungsbild des Fahrzeugs gleicht dem eines Busses. Der vordere (innere) Teil des Fahrzeugs besteht aus einem Wohnbereich für AI und seine Familie (den sie auf Reisen nutzt), während der hintere Teil als Stauraum für den Transport von Motorschlitten konzipiert ist.

15. Mit Entscheidung vom 7. September 2020 wurde AI vom Tingsrätt Sundsvall (Gericht erster Instanz Sundsvall, Schweden) wegen einer Geschwindigkeitsübertretung verurteilt. Von dem Vorwurf des Verstoßes gegen Kapitel 9 § 6 der Förordning (2004:865) om kör – och vilotider sam färdskrivare, m.m. (Verordnung [2004:865] betreffend u. a. Lenk- und Ruhezeiten und Überwachungsgeräte) wurde er jedoch später freigesprochen. Diese Bestimmung sieht die Verhängung einer Geldbuße gegen Fahrer vor, die vorsätzlich oder fahrlässig einen Fahrtenschreiber verwenden, der nicht gemäß Art. 23 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 einer Nachprüfung unterzogen wurde.

16. Sowohl AI als auch die Staatsanwaltschaft legten gegen dieses Urteil vor dem Hovrätten för Nedre Norrland (Berufungsgericht für Niedernorrland), dem vorlegenden Gericht in der vorliegenden Rechtssache, Berufung ein.

17. Vor dem vorlegenden Gericht macht die Staatsanwaltschaft geltend, dass AI verpflichtet sei, einen (ordnungsgemäß nachgeprüften) Fahrtenschreiber in sein Fahrzeug einbauen zu lassen, weil dieses zur Beförderung von „Gütern“ im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 genutzt wird. AI bestreitet dies und macht geltend, dass er nicht dazu verpflichtet sei, weil sein Fahrzeug nicht für die gewerbliche Beförderung von Gütern, sondern vielmehr als Wohnmobil für den privaten Gebrauch genutzt werde.

18. In diesem Zusammenhang möchte das vorlegende Gericht wissen, ob der Umstand, dass das Fahrzeug von AI vorwiegend als gelegentlich genutzter privater Wohnraum (für die private Nutzung durch AI) dient, dazu führen sollte, dass es vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 ausgeschlossen ist.

[6] Fahrzeuge mit dem EU-Fahrzeugcode N_3 werden in Art. 4 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. 2018, L 151, S. 1) definiert als „vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge … mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen“.

19. Insoweit weist das Gericht darauf hin, dass nichts im Wortlaut der Verordnung Nr. 561/2006 darauf hindeute, dass der Hauptzweck oder die tatsächliche Verwendung von Fahrzeugen unmittelbare Auswirkungen auf die Auslegung von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung habe, sofern nur das Fahrzeug für die „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ verwendet werden könne. Darüber hinaus gehe aus dem sechsten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 561/2006 hervor, dass der Geltungsbereich dieser Verordnung durch Bezugnahme auf „Arten [der erfassten Fahrzeuge]“ definiert werde. Folglich könne die Kategorie, unter der das Fahrzeug im Straßenverkehrsregister geführt werde, für die Feststellung, ob Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 auf ein bestimmtes Fahrzeug anwendbar sei, von Bedeutung sein.

20. Das vorlegende Gericht wirft jedoch die Frage auf, ob der Umstand, dass ein solches Fahrzeug „praktisch zur Güterbeförderung genutzt werden kann“, für die Anwendung dieser Bestimmung ausreiche. Wenn es für die Anwendbarkeit von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 ausreichte, dass ein Fahrzeug „Güter“ befördern könne, so ließe sich diese Bestimmung, um festzustellen, ob ein Fahrzeug in den Geltungsbereich der Verordnung falle, schwerlich anders auslegen als dahin gehend, dass es in der Praxis nur auf das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs ankäme (d. h. ob es ein Gewicht von 3,5 Tonnen übersteigt oder nicht).

21. Darüber hinaus stellt das Gericht fest, dass der Begriff „Güter“ in der Verordnung Nr. 561/2006 nicht definiert werde, und verweist darauf, dass private Gegenstände im allgemeinen Sprachgebrauch selten als „Güter“ bezeichnet würden. Der in Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 verwendete Ausdruck „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ scheine daher nahezulegen, dass diese Verordnung in erster Linie gewerbliche Beförderungen im Zusammenhang mit der Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit erfassen solle. Eine solche Auslegung fände eine Stütze im erklärten Zweck dieser Verordnung, der darin bestehe, die Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrsgewerbe anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern.

22. Das vorlegende Gericht weist jedoch darauf hin, dass aus Art. 3 Buchst. h und i der Verordnung Nr. 561/2006 eindeutig hervorgehe, dass bestimmte Fahrzeuge, die zur nicht gewerblichen Beförderung benutzt würden, in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen könnten. Deshalb sollte der Begriff „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ weit ausgelegt werden. Diese Auslegung werde u. a. durch die Definition des Begriffs „Fahrer“ in Art. 4 Buchst. c der Verordnung Nr. 561/2006 unterstrichen, aus der hervorgehe, dass eine Person das Fahrzeug nicht im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit zu führen braucht, um von dieser Definition erfasst zu werden.

23. In Anbetracht dieser Erwägungen hat das vorlegende Gericht 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 (EG) Nr. 561/2006 dahin auszulegen, dass er auch Beförderungen mit Fahrzeugen umfasst, deren Gesamtgewicht 3,5 Tonnen 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?

24. Das vom 25. Oktober 2021 datierende Vorabentscheidungsersuchen ist am 5. November 2021 in der Kanzlei eingetragen worden. Lediglich die Europäische Kommission hat schriftliche Erklärungen abgegeben. Ein mündliches Verfahren hat nicht stattgefunden.

IV. Würdigung

25. Die Verordnung Nr. 561/2006 enthält eine Reihe von Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, die von im Bereich der Güter- und Personenbeförderung tätigen Fahrern einzuhalten sind. Um die Einhaltung dieser Bestimmungen zu gewährleisten, legt die Verordnung Nr. 165/2014 einige Verpflichtungen in Bezug auf die Zulassung, den Einbau, die Nachprüfung und die Verwendung von Aufzeichnungsgeräten wie Fahrtenschreibern fest, die zur Aufzeichnung von Daten u. a. über die Tätigkeit des Fahrers und die zurückgelegte Strecke verwendet werden.

26. Der Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006, der mit demjenigen der Verordnung Nr. 165/2014 übereinstimmt[7], wird in deren Art. 2 Abs. 1 definiert, wonach diese Verordnung für die „Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt“ (Art. 2 Abs. 1 Buchst. a); und für die „Personenbeförderung mit Fahrzeugen [gilt], die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind“ (Art. 2 Abs. 1 Buchst. b). Die vorliegende Rechtssache betrifft die erste dieser beiden Fallgruppen.

27. Mit seinen beiden Fragen, die ich zusammen prüfen werde, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob ein Fahrzeug mit gemischtem Verwendungszweck wie das in der vorliegenden Rechtssache in Rede stehende, das sowohl einen gelegentlich genutzten privaten Wohnbereich für AI und seine Familie als auch einen Stauraum für die Beförderung von Motorschlitten für Freizeitzwecke umfasst, von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 erfasst wird, so dass der Fahrer eines solchen Fahrzeugs verpflichtet ist, die Bestimmungen dieser Verordnung und der Verordnung Nr. 165/2014 einzuhalten, und das Fahrzeug mit einem ordnungsgemäßer Nachprüfung unterzogenen Fahrtenschreiber gemäß der letztgenannten Verordnung ausgestattet sein muss.

28. In den folgenden Abschnitten werde ich darlegen, warum dies tatsächlich der Fall ist. Ich werde ausführen, dass der Umstand, dass ein solches Fahrzeug bewegliche Sachen (hier Motorschlitten) zu nicht gewerblichen Zwecken befördert, nicht zu verhindern vermag, dass für das Fahrzeug davon auszugehen ist, dass es „Güter“ im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 befördert und mithin in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt (A). Zweitens werde ich näher ausführen, dass, sofern bestimmte Kriterien erfüllt sind, der Umstand, dass ein solches Fahrzeug von seinen Insassen in erster Linie als Wohnraum genutzt wird, nicht ausschließt, dass es von dieser Bestimmung erfasst wird und in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fällt (B).

[7] Vgl. oben, Nr. 2. Wie oben in Fn. 5 angedeutet, geht aus Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 eindeutig hervor, dass der Geltungsbereich dieser Verordnung mit demjenigen der Verordnung Nr. 561/2006 übereinstimmt.

A. Kann ein Fahrzeug, das zur nicht gewerblichen Beförderung von Gütern genutzt wird, in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fallen?

29. Damit ein bestimmter Sachverhalt in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fällt, müssen zwei kumulative Voraussetzungen erfüllt sein: Erstens muss die in Rede stehende Beförderung entweder von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a oder von Art. 2 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung erfasst werden (positive Voraussetzung), und zweitens darf sie nicht unter einen der in Art. 3 dieser Verordnung aufgeführten Ausnahmetatbestände fallen (negative Voraussetzung)[8]. In dieser Bestimmung sind Transportvorgänge („Beförderungen“) aufgeführt, die zwar an sich unter Art. 2 Abs. 1 Buchst. a oder b der Verordnung Nr. 561/2006 fielen, jedoch ausdrücklich vom Geltungsbereich der in diesem Rechtsakt und in der Verordnung Nr. 165/2014 enthaltenen Bestimmungen ausgenommen sind, weil sie mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die bestimmte, dauerhafte Merkmale[9] aufweisen und/oder einer Verwendung[10] vorbehalten sind, von der nicht angenommen werden kann, dass sie die mit diesen Verordnungen verfolgten Ziele gefährdet[11].

30. Zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens ist unstreitig, dass AI Motorschlitten zu Freizeitzwecken befördert. Sie sind jedoch hinsichtlich der Frage uneins, ob der Umstand, dass solche Güter zu nicht gewerblichen Zwecken transportiert werden, dazu führt, dass die von AI vorgenommene Beförderung die in der vorstehenden Nummer erwähnte positive Voraussetzung nicht erfüllt. Insoweit möchte das vorlegende Gericht vom Gerichtshof wissen, ob der Begriff „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung dahin auszulegen ist, dass er nur bewegliche Sachen oder Gegenstände erfasst, die zu gewerblichen Zwecken transportiert werden. Sollte dies der Fall sein, wäre diese Bestimmung auf die von AI durchgeführte Beförderung nicht anwendbar, die wegen ihres nicht gewerblichen Charakters vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 ausgenommen wäre.

31. Meines Erachtens wäre eine solche Auslegung von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 nicht richtig. Denn es ist klar, dass sich diese Vorschrift nicht nur auf die gewerbliche „Güterbeförderung“ bezieht, sondern auch auf die Beförderung von beweglichen Sachen oder Gegenständen Anwendung finden kann, die ausschließlich einem privaten, nicht gewerblichen Zweck dienen (im vorliegenden Fall ausschließlich dem Hobby von AI).

32. Mehrere Gründe führen mich zu diesem Schluss.

33. Erstens ergibt sich aus dem Wortlaut von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006, dass nichts in dieser Bestimmung darauf hindeutet, dass die von ihr erfassten Beförderungen beruflicher oder gewerblicher Art sein müssten.

8 Ich stelle fest, dass die Mitgliedstaaten gemäß Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 für ihr Gebiet weitere Abweichungen von den allgemeinen (insbesondere den in den Art. 5 bis 9 enthaltenen) Bestimmungen dieser Verordnung, die sich auf Fahrpersonal, beziehen, vorsehen können. Diese Ausnahmen gelten für Beförderungen durch bestimmte Fahrzeuge (andere als die in Art. 3 aufgeführten).

9 Etwa „Spezialfahrzeuge“ gemäß Art. 3 Buchst. e und f.

10 So z. B. Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt (Art. 3 Buchst. a) oder Fahrzeuge, die in Notfällen oder bei Rettungsmaßnahmen verwendet werden (Art. 3 Buchst. d).

11 Zur Kombination beider Elemente (dauerhafte Merkmale und Art der Nutzung) vgl. Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006, der für Fahrzeuge gilt, die eine zulässige Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen haben *und* die zur nicht gewerblichen Güterbeförderung verwendet werden.

34. Zweitens lässt sich ein solches Erfordernis auch nicht aus dem in dieser Bestimmung verwendeten Begriff „Güter“ ableiten. Zwar enthält die Verordnung Nr. 561/2006 keine Definition dieses Begriffs [12], und wollte man, in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs [13], seine Bedeutung und Tragweite im Einklang mit dem Sinn, den er nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch hat, bestimmen, so könnte man tatsächlich zum Ergebnis kommen, dass unter „Gütern“ solche „Gegenstände“ verstanden werden könnten, die zum Verkauf im Rahmen von Handelsgeschäften hergestellt oder erzeugt werden [14].

35. Diese Feststellung muss jedoch damit in Einklang gebracht werden, dass die Mitgliedstaaten nach Art. 13 Abs. 1 dieser Verordnung berechtigt sind, (fakultative) Ausnahmen für die Beförderung von „Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt“ (Art. 13 Abs. 1 Buchst. d zweiter Gedankenstrich), oder von „Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes“ (Art. 13 Abs. 1 Buchst. j) vorzusehen. Beförderungen, die Gegenstände betreffen, die im Rahmen einer beruflichen Tätigkeit verwendet werden, aber *nicht* zum Verkauf bestimmt sind, fallen somit unter Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006, sofern sie nicht durch die nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten ausdrücklich davon ausgenommen sind. Meines Erachtens ergibt sich daraus in eindeutiger Weise, dass der Begriff „Güter“ in dieser Bestimmung nicht auf „Gegenstände“ beschränkt ist, die zum Verkauf bestimmt sind.

36. Ebenso wenig scheint mir dieser Begriff in einem weiteren Sinnzusammenhang auf „Gegenstände“ beschränkt zu sein, die mit Handelsgeschäften in Zusammenhang stehen. In der Verordnung Nr. 561/2006 wird der Begriff „Güter“ nämlich an mindestens zwei Stellen verwendet, ohne dass ein Bezug zu einem Handelsgeschäft besteht: Vielmehr wird dabei auf die „nichtgewerbliche [B]eförderung“ Bezug genommen [15].

37. Ich stelle ferner fest, dass der Begriff der „Güter“ im Rahmen einer anderen Verordnung auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, nämlich in der Verordnung 2018/858, als „in erster Linie [*jedwede*] bewegliche Sachen“ [16] erfassend definiert wird [17]. Ferner hat der Gerichtshof auch den Begriff der „Waren“ in seiner Rechtsprechung [18], insbesondere bei der Auslegung der Bestimmungen des AEU-Vertrags über den freien Warenverkehr, allgemein weit ausgelegt [19]. In diesem Zusammenhang hat er eindeutig festgestellt, dass es *nicht darauf ankommt*, ob die Waren zu Zwecken des Verkaufs oder zur persönlichen Verwendung bzw. zum persönlichen Verbrauch befördert werden [20].

[12] Insbesondere stelle ich fest, dass der Begriff „Güter“ in Art. 4 der Verordnung Nr. 561/2006 nicht definiert wird.

[13] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 3. Oktober 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, Rn. 18 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[14] Vgl. die Definition des Begriffs „goods“ im *Collins Dictionary* (https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods). In diesem Zusammenhang stelle ich fest, dass das *Cambridge Dictionary* offenbar einer weiter gefassten Definition folgt, die nicht nur „Gegenstände, die zum Verkauf stehen“, sondern auch „Gegenstände, deren Eigentümer man ist“ umfasst (https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods).

[15] So *expressis verbis* in Art. 3 Buchst. h und i der Verordnung Nr. 561/2006.

[16] Hervorhebung nur hier.

[17] In Ziff. 1.3 der Einleitung zu Anhang I dieser Verordnung mit der Überschrift „Allgemeine Begriffsbestimmungen, Kriterien für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen, Fahrzeugtypen und Arten des Aufbaus“.

[18] Vgl. Urteil vom 8. Juni 2017, Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, Rn. 53 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[19] Vgl. z. B. Urteil vom 10. Dezember 1968, Kommission/Italien (7/68, EU:C:1968:51).

[20] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. Januar 2018, Buhagiar u. a. (C-267/16, EU:C:2018:26, Rn. 67 und die dort angeführte Rechtsprechung). Der Gerichtshof hat in diesem Urteil klargestellt, dass zwar unter „Waren“ im Sinne der Bestimmungen des AEU-Vertrags „Erzeugnisse zu verstehen [sind], die einen Geldwert haben und deshalb als solche Gegenstand von Handelsgeschäften sein *können*“, es jedoch nicht erforderlich ist, dass sie für gewerbliche Zwecke genutzt werden oder auch nur zu einem solchen Gebrauch bestimmt sind.

38. Dass sich der Geltungsbereich von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 nicht nur auf die „Güterbeförderung“ gewerblicher Natur beschränkt, bestätigt drittens meines Erachtens eine kontextbezogene Auslegung dieser Vorschrift im Licht von Art. 3 und insbesondere von Art. 3 Buchst. h der genannten Verordnung, der im Wesentlichen vorsieht, dass diese Verordnung nicht für die nichtgewerbliche Güterbeförderung von Fahrzeugen unter 7,5 Tonnen gilt.

39. Klarstellend ist hinzuzufügen, dass ein Fahrzeug nur dann in den Genuss der in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 enthaltenen Ausnahme kommt, wenn zwei Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind. Erstens muss das Fahrzeug zur „nichtgewerblichen Güterbeförderung“ verwendet werden [21], und zweitens darf seine zulässige Höchstmasse 7,5 Tonnen nicht überschreiten. Dass auch diese zweite Voraussetzung erfüllt sein muss, kann zweifellos nur bedeuten, dass Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung tatsächlich auf die Beförderung von „Gütern“ zu nicht gewerblichen Zwecken Anwendung finden kann, falls die zulässige Höchstmasse des betreffenden Fahrzeugs diese Schwelle überschreitet [22].

40. Für Beförderungen mit Fahrzeugen, die für die *nicht gewerbliche* Güterbeförderung verwendet werden, kann, worauf auch das vorlegende Gericht hinweist, noch ein weiterer Ausschlusstatbestand in Betracht kommen, nämlich derjenige von Art. 3 Buchst. i der Verordnung Nr. 561/2006, der für „Nutzfahrzeuge [gilt], die nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur *nichtgewerblichen* Güter- oder Personen*beförderung* verwendet werden“ [23]. Auch hier sind die Grenzen des Ausschlusstatbestands klar definiert. Der Unionsgesetzgeber hat offenbar auch in diesem Fall den Umstand, dass das Fahrzeug Güter zu nicht gewerblichen Zwecken befördert, als nicht ausreichend angesehen, um eine solche Beförderung vom Geltungsbereich dieser Verordnung auszunehmen, und ist mithin offenbar davon ausgegangen, dass Art. 2 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung auf die nicht gewerbliche Güterbeförderung Anwendung finden kann.

41. Dass Art. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 nicht nur einen, sondern zwei eng gefasste Ausschlusstatbestände enthält, die sich auf bestimmte Situationen der nicht gewerblichen Beförderung von „Gütern“ beziehen, ist nach meinem Dafürhalten bei einer Gesamtbetrachtung ein Beleg dafür, dass eine solche Beförderung aus dem Geltungsbereich dieser Verordnung nicht gänzlich ausgenommen ist.

42. Jede andere Lesart wäre meines Erachtens *contra legem*. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs kann nämlich Art. 3 dieser Verordnung nicht in einer Weise ausgelegt werden, die ihre Wirkung über das zum Schutz der Interessen, die sie gewährleisten soll, Erforderliche hinaus ausdehnt, und die Tragweite der Ausnahmen ist unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der fraglichen Regelung zu bestimmen [24]. Hätte der Unionsgesetzgeber für alle Fahrzeuge, die Güter nicht gewerblicher Art transportieren, eine allgemein geltende Ausnahme schaffen wollen, so

[21] In der letzten konsolidierten Fassung der Verordnung Nr. 561/2006 (in der durch die Verordnung [EU] 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 [ABl. 2020, L 249, S. 1] geänderten Fassung) wird die „nichtgewerbliche Beförderung“ (in Art. 4 Buchst. r) als „jede Beförderung im Straßenverkehr [definiert], außer Beförderungen auf eigene oder fremde Rechnung[,] die weder direkt noch indirekt entlohnt wird und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht“.

[22] Anders verhält es sich selbstverständlich dann, wenn der fragliche Sachverhalt unter eine andere der in Art. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 aufgeführten Ausnahmen (wie z. B. Art. 3 Buchst. i) oder unter eine der in Art. 13 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen Ausnahmen fällt.

[23] Hervorhebung nur hier.

[24] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 9. September 2021, Ministère public (Extraterritoriale Sanktionen) (C-906/19, EU:C:2021:715, Rn. 33 und die dort angeführte Rechtsprechung).

hätten Art. 3 Buchst. h und i dieser Verordnung die von ihnen vorgesehenen Ausnahmen nicht auf bestimmte Kategorien von beförderten Gütern beschränkt, sondern schlicht auf nicht gewerbliche Güterbeförderung abgestellt [25].

43. Daraus folgt meiner Auffassung nach, dass Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 grundsätzlich [26] für die Beförderung von „Gütern" gilt, unabhängig davon, ob es sich um eine gewerbliche oder eine nicht gewerbliche Beförderung handelt. Bei einer Beförderung von Gütern zu nicht gewerblichen Zwecken fallen jedoch nur Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 7,5 Tonnen unter diese Bestimmung (da Fahrzeuge mit einer geringeren Höchstmasse nach Art. 3 Buchst. h dieser Verordnung ausgeschlossen sind).

44. Eine solche Auslegung von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 wird durch die in dieser Verordnung verfolgten Ziele gestützt.

45. Insoweit erinnere ich daran, dass die Verordnung Nr. 561/2006 drei Ziele verfolgt: die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrsgewerbe, die Verbesserung der sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer und die Verbesserung der *allgemeinen* Straßenverkehrssicherheit (für alle Fahrzeuge) [27]. Der Gerichtshof hat bereits früher festgestellt, dass die Beförderung von Gütern zu nicht gewerblichen Zwecken weder den Wettbewerb im Straßenverkehrsgewerbe beeinträchtigt noch der Verwirklichung des Ziels, die Arbeitsbedingungen in diesem Sektor zu verbessern, entgegensteht [28]. Ich stimme jedoch mit der Kommission darin überein, dass der Unionsgesetzgeber offenbar der Auffassung war, dass solche Transporte sehr wohl ein Risiko für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellen können, und zwar insbesondere dann, wenn die zulässige Höchstmasse der Fahrzeuge mehr als 7,5 Tonnen beträgt (oder, wie im Fall des Fahrzeugs von AI, sogar mehr als 17 Tonnen). In der Tat hat das Europäische Parlament in seiner ersten Lesung [29] zum Vorschlag der Kommission für den Erlass der Verordnung Nr. 561/2006 [30] betont, dass „der Aspekt der Sicherheit" seines Erachtens nach nicht auf den gewerblichen Sektor begrenzt werden könne und auch bei nicht gewerblicher Güterbeförderung zum Tragen kommen solle.

[25] Vgl. entsprechend Urteil vom 28. Juli 2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, Rn. 30), zur Auslegung des Begriffs „Material" im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. d zweiter Gedankenstrich der Verordnung Nr. 561/2006 (mittlerweile geändert).

[26] Auch hier gilt, ausgenommen sind Transportvorgänge, die unter eine der in Art. 3 oder Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 aufgeführten Ausnahmen fallen.

[27] Vgl. 17. Erwägungsgrund und Art. 1 der Verordnung Nr. 561/2006. Vgl. auch Urteil vom 9. September 2021, Ministère public (Extraterritoriale Sanktionen) (C-906/19, EU:C:2021:715, Rn. 29). Wie ich in meinen Schlussanträgen in der Rechtssache Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, Fn. 7) ausgeführt habe, sind diese drei Ziele in gewissem Maße miteinander verbunden. Die Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 sorgen dafür, dass sich Lenk- und Ruhezeiten abwechseln, und schützen so die Fahrer und das Fahrpersonal von Straßenfahrzeugen vor den schädlichen Auswirkungen übermäßig langer und schlecht verteilter Lenkzeiten. Da Übermüdung und mangelnde Ruhe der Fahrer solcher Fahrzeuge bekanntermaßen die Ursache für Verkehrsunfälle sind, dienen diese Vorschriften gleichzeitig dem Schutz der Verkehrssicherheit. Da die Arbeitspraktiken, die auf einer unangemessenen Ausbeutung der Fahrer und des Fahrpersonals beruhen, den Wettbewerb im Verkehrssektor verzerren, gewährleisten diese Vorschriften in dieser Hinsicht schließlich auch gleiche Wettbewerbsbedingungen.

[28] Vgl. Urteil vom 3. Oktober 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, Rn. 35 und 36).

[29] Vgl. die „Begründung" zu Änderungsantrag 22 der „Legislativen Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (KOM[2001] 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241[COD])" (verfügbar unter: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_DE.html?redirect#_section2).

[30] Vgl. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (KOM[2001] 573 final).

46. Erwähnenswert ist außerdem, dass der Gerichtshof in einer Vielzahl von Urteilen, die die Auslegung der in der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Abweichungen und Ausnahmen betrafen, die Bedeutung des Ziels, die allgemeine Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, hervorgehoben hat [31].

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 [32]. Dass diese Art der Beförderung seltener vorkommt als diejenige, die im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit [33] 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).

48. Ich bin der Ansicht, dass der Unionsgesetzgeber an eine solche Konstellation dachte, als er beschloss, die in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehene Ausnahme auf die „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ durch Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen zu beschränken [34]. Insoweit stimme ich der Kommission zu, dass ein systematischer Ausschluss solcher Transportvorgänge vom Geltungsbereich dieser Verordnung mit dem Erreichen dieses Ziels unvereinbar wäre.

49. Im Übrigen bin ich nicht der Ansicht, dass das Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache Lundberg [35] eine gegenteilige Auslegung stützt. Auf den ersten Blick könnte man zwar annehmen, dass dem Rechtsstreit vor den nationalen Gerichten in dieser Rechtssache ein ähnlicher Sachverhalt wie derjenige des vorliegenden Ausgangsverfahrens zugrunde liegt. Wie AI war Herr Lundberg nämlich Eigentümer und Fahrer eines Fahrzeugs, das er zum Transport eines anderen Kraftfahrzeugs, nämlich eines Rallyewagens (in einem mit dem erstgenannten Fahrzeug verbundenen Anhänger) verwendete. Er war ein Amateur-Rallyefahrer, der in seiner Freizeit an Autorallyes teilnahm. Anders jedoch als im Fall von AI (dessen Fahrzeug mehr als 17 Tonnen wiegt) hatte das Fahrzeug von Herrn Lundberg ein Gesamtgewicht von *nicht* mehr als 7,5 Tonnen.

50. Meines Erachtens ließ dieses spezifische Merkmal und nicht allein die Tatsache, dass Herr Lundberg seinen Rallyewagen zu außerberuflichen und nicht gewerblichen Zwecken beförderte, den Gerichtshof zu der Schlussfolgerung gelangen, dass diese Beförderung eindeutig in den Anwendungsbereich der in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 enthaltenen

[31] Vgl. z. B. Urteile vom 9. September 2021, Ministère public (Extraterritoriale Sanktionen) (C-906/19, EU:C:2021:715, Rn. 38), zur Auslegung von Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006, und vom 13. März 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, Rn. 40 bis 42), zur Auslegung von Art. 13 Abs. 1 Buchst. h dieser Verordnung. Ich stelle fest, dass der Gerichtshof in Rn. 42 des letztgenannten Urteils ausdrücklich darauf hingewiesen hat, dass „anhand der mit … [der] Verordnung [Nr. 561/2006] verfolgten *Ziele einschließlich des Ziels der Straßenverkehrssicherheit* zu bestimmen ist“, welcher Anwendungsbereich Art. 13 Abs. 1 Buchst. h beizumessen ist (Hervorhebung nur hier).

[32] Darüber hinaus würden die in Art. 3 Buchst. h und i der Verordnung vorgesehenen Ausnahmetatbestände einen Anwendungsbereich erhalten, der weit über ihren klaren Wortlaut hinausgeht.

[33] AI verbringt wahrscheinlich mit seinem Lastkraftwagen und zwei Motorschlitten weniger Zeit auf der Straße als ein professioneller Spediteur, der an jedem zweiten Tag der Woche von Stockholm (Schweden) nach Göteborg (Schweden) fährt.

[34] Unter der früher geltenden Rechtslage waren „Fahrzeuge …, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden“, *insgesamt* ausgeschlossen (vgl. Art. 4 Nr. 12 der Verordnung [EWG] Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [ABl. 1985, L 370, S. 1]). Der Unionsgesetzgeber hat diesen Ausschlusstatbestand jedoch bei der Verabschiedung der Verordnung Nr. 561/2006 ausdrücklich geändert und als zusätzliche Anforderung festgelegt, dass die zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs 7,5 Tonnen nicht überschreiten darf.

[35] Urteil vom 3. Oktober 2013 (C-317/12, EU:C:2013:631) (im Folgenden: Urteil Lundberg).

Ausnahmebestimmung fiel und somit dem Geltungsbereich dieses Rechtsakts entzogen war [36]. Ich stelle außerdem fest, dass der Gerichtshof in dieser Rechtssache über den Anwendungsbereich von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung gar nicht zu entscheiden hatte, sondern nur über den Umfang der in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006/enthaltenen Ausnahme.

51. Meines Erachtens sollte man nicht der Versuchung erliegen, die rechtliche Lösung, zu der der Gerichtshof im Urteil Lundberg gelangt ist, *nur deshalb* auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens zu übertragen, weil auch AI Güter befördert, die er für seine eigene Freizeitgestaltung benötigt [37]. Insoweit erinnere ich daran, dass die Parteien des Ausgangsverfahrens nicht bestreiten, dass die zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs von AI 7,5 Tonnen überschreitet und es daher als solches nicht unter die Ausnahme des Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 fällt.

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).

B. Fahrzeuge mit gemischtem Verwendungszweck, die sowohl zur Beförderung von „Gütern" als auch als gelegentlicher privater Wohnbereich für die Insassen dienen

53. Nachdem ich festgestellt habe, dass unter den Umständen des Ausgangsverfahrens die Tatsache, dass das Fahrzeug von AI Güter (hier Motorschlitten) zu nicht gewerblichen Zwecken transportiert, es nicht ausschließt, es als Fahrzeug zur Beförderung von „Gütern" im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 anzusehen, werde ich im Folgenden prüfen, ob aus dem Umstand, dass es sich hier um ein Fahrzeug mit gemischtem Verwendungszweck handelt, das von AI und seiner Familie nicht nur zur Beförderung von Gütern, sondern auch als gelegentlicher Wohnbereich für sie verwendet wird, folgt, dass es vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen ist. Ich werde erläutern, warum dies nicht der Fall ist.

54. Wie ich oben in Nr. 26 ausgeführt habe, gilt die Verordnung Nr. 561/2006 erstens für die „Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt" (Art. 2 Abs. 1 Buchst. a), und zweitens für die „Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und [die] zu diesem Zweck

[36] Zwar hat der Gerichtshof in Rn. 32 dieses Urteils festgestellt, dass der Zweck von Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 darin besteht, „Güterbeförderungen, die Privatpersonen außerhalb jeder beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit durchführen, dem Geltungsbereich der Verordnung zu entziehen", diese Feststellung aber erst getroffen, nachdem er betont hatte, dass diese Bestimmung nur auf Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen Anwendung findet.

[37] Meiner Meinung nach sollte man sich auch davor hüten, einzelne Feststellungen des Gerichtshofs im Urteil Lundberg aus dem Zusammenhang zu reißen. So trifft es z. B. zu, dass der Gerichtshof (in Rn. 28 dieses Urteils) ausgeführt hat, dass die Bestimmungen der Verordnung Nr. 561/2006 *im Wesentlichen* für Berufskraftfahrer gelten, nicht aber für Privatpersonen als Fahrer. Der Gerichtshof hat indessen *nicht* entschieden, dass diese Bestimmungen *ausschließlich* auf Berufskraftfahrer Anwendung finden. Ferner geht dieser Randnummer unmittelbar ein Satz voraus, der in Erinnerung ruft, dass Art. 4 Buchst. c dieser Verordnung den Begriff „Fahrer" als „*jede* Person [definiert], die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt", woraus – worauf das vorlegende Gericht selbst hingewiesen hat – ersichtlich wird, dass die Verordnung Nr. 561/2006 nicht nur auf Berufskraftfahrer Anwendung findet.

bestimmt sind“ (Art. 2 Abs. 1 Buchst. b). Aus dieser Bestimmung ergibt sich folgerichtig, dass diese Verordnung *nicht* für Beförderungen im Straßenverkehr gilt, die zum einen mit Fahrzeugen zur Beförderung von Gütern mit einer zulässigen Höchstmasse, die *nicht* 3,5 Tonnen übersteigt, oder zum anderen mit Fahrzeugen zur Personenbeförderung durchgeführt werden, die für die Beförderung von *nicht mehr als* neun Personen (einschließlich des Fahrers) konstruiert oder dauerhaft angepasst sind.

55. Vor dem vorlegenden Gericht macht AI im Wesentlichen geltend, dass neben diesen zwei Arten von „Beförderungen“ sowie denjenigen, die von den in der Verordnung Nr. 561/2006 (wie Art. 3 Buchst. h) ausdrücklich vorgesehenen Ausnahmen erfasst werden, noch weitere Beförderungsvorgänge den Bestimmungen dieser Verordnung entzogen sein könnten. Dies trifft nach Ansicht von AI auf „Beförderungen“ zu, die mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die *in erster Linie* dafür konstruiert oder dauerhaft dazu angepasst sind, um als *Wohnraum* für ihre Insassen und nicht nur zur Beförderung von Gütern zu dienen. AI macht geltend, dass derartige Beförderungen nicht von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 erfasst würden. Er ist der Ansicht, dass sein Fahrzeug vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen sein müsse (ungeachtet dessen, dass es zur „Güterbeförderung“ verwendet werde und eine zulässige Höchstmasse von mehr als 7,5 Tonnen habe), weil es *in erster Linie* als gelegentlicher Wohnbereich für ihn und seine Familie genutzt werde.

56. Die Kommission ist ihrerseits der Ansicht, dass nichts in der Verordnung Nr. 561/2006 darauf hindeute, 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.

57. Insoweit ist erstens festzustellen, dass Art. 2 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 zwar ausdrücklich eine Beurteilung darüber verlangt, wie das Fahrzeug konstruiert oder dauerhaft angepasst ist (bevor festgestellt werden kann, dass ein solches Fahrzeug Personen im Sinne dieser Bestimmung befördert), dies jedoch für Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung nicht gilt.

58. Aus der Definition des Begriffs „Kraftfahrzeug“ in Art. 4 Buchst. b erster Gedankenstrich der Verordnung Nr. 561/2006 ergibt sich jedoch, dass die in dieser Verordnung enthaltenen Bestimmungen für „jedes … Fahrzeug mit Eigenantrieb, das *normalerweise* zur … Güterbeförderung verwendet wird,“ gelten sollen, wenn die von ihm vorgenommenen Beförderungen unter Art. 2 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung fallen [38]. Darüber hinaus geht aus Art. 4 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 hervor, dass das Fahrzeug nicht „beladen“ sein muss.

59. Daraus folgt meines Erachtens, dass eine Beförderung, die unter Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 fällt und den darin enthaltenen Bestimmungen unterliegt, nicht der Voraussetzung unterliegt, dass das Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt *tatsächlich* Güter befördert. Es ist auch nicht erforderlich, wie AI vor dem vorlegenden Gericht geltend macht, dass ein solches Fahrzeug *in erster Linie* zur Beförderung von Gütern verwendet wird. Vielmehr ist es ausreichend, wenn das Fahrzeug „*normalerweise* zur … Güterbeförderung verwendet“ wird [39]. Nach meinem Verständnis muss das Fahrzeug daher dauerhafte (und nicht nur für einen bestimmten Zeitraum) Merkmale aufweisen, aus denen hervorgeht, dass es „normalerweise zur

[38] Hervorhebung nur hier.

[39] Hervorhebung nur hier.

… Güterbeförderung verwendet“ wird. Solche Merkmale sind meines Erachtens entsprechend der in Art. 2 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung aufgestellten Anforderung unter Berücksichtigung dessen zu beurteilen, wie das Fahrzeug konstruiert oder dauerhaft angepasst ist [40].

60. Zweitens scheint mir die Unterscheidung, die Art. 2 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 zwischen der „Güterbeförderung“ (Art. 2 Abs. 1 Buchst. a) und der „Personenbeförderung“ (Art. 2 Abs. 1 Buchst. b) trifft, (zumindest bis zu einem gewissen Grad) der Unterscheidung zu folgen, die in anderen Unionsrechtsakten im Bereich des Straßenverkehrs und insbesondere in der Verordnung 2018/858 (in der die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung und das Inverkehrbringen aller neuen Fahrzeuge festgelegt werden) getroffen wird [41]. Nach Art. 4 der letztgenannten Verordnung fallen nämlich Kraftfahrzeuge, die „vorwiegend für die Beförderung von Personen *und deren Gepäck* [ausgelegt und gebaut]“ [42] sind, unter die eine bestimmte Klasse (Klasse M), während Kraftfahrzeuge, die „vorwiegend für die Beförderung von *Gütern*“ ausgelegt und gebaut sind [43], einer anderen, davon unterschiedenen Klasse unterfallen (Klasse N).

61. „Wohnmobile“ werden in Anhang I Teil A Nr. 5.1 der Verordnung 2018/858 [44] als Fahrzeuge der Klasse M mit *Platz für die Unterbringung von Personen* bezeichnet. Dieser Platz muss *mindestens* über die folgende Ausstattung verfügen: a) Sitze und Tisch, b) Sitze, die zu Schlafgelegenheiten geändert werden können, c) Kochmöglichkeit, d) Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen. Daraus, dass „Wohnmobile“ unter die Klasse M der Verordnung 2018/858 fallen, folgt, dass sie im Rahmen dieser Verordnung als Fahrzeuge angesehen werden, die „vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck [und nicht für die Beförderung von Gütern] ausgelegt und gebaut“ sind. Dass sie Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen enthalten, steht ihrer Einordnung in diese Klasse nicht entgegen, sofern diese Einrichtungen in den Wohnraum *integriert* und fest mit diesem verbunden sind [45].

62. In Anbetracht dieser Feststellungen habe ich keine Bedenken, anzunehmen, dass im Rahmen der Anwendung der Verordnung Nr. 561/2006 bei Wohnmobilen, die die oben in Nr. 61 aufgeführten Merkmale aufweisen, grundsätzlich, wie auch für die Verordnung 2018/858, davon ausgegangen werden muss, dass sie eher zur Beförderung von Personen als von Gütern verwendet werden und somit nur dann in den Geltungsbereich dieses Rechtsakts fallen, wenn sie die in Art. 2 Abs. 1 Buchst. b genannten Kriterien erfüllen (also nur dann, wenn sie für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind).

[40] Vgl. oben, Nr. 57.

[41] Natürlich muss die Auslegung der verschiedenen Verordnungen grundsätzlich autonom erfolgen. Mir scheint jedoch klar, dass der Unionsgesetzgeber die Absicht hatte, die Fahrzeuge in der Verordnung Nr. 561/2006 in ähnlicher Weise wie in der Verordnung 2018/858 zu klassifizieren (d. h. entweder als Fahrzeuge zur Beförderung von Gütern oder von Personen).

[42] Hervorhebung nur hier.

[43] Hervorhebung nur hier.

[44] Anhang I trägt die Überschrift „Allgemeine Begriffsbestimmungen, Kriterien für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen, Fahrzeugtypen und Arten des Aufbaus“. In diesem Anhang trägt Teil A die Überschrift „Kriterien für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen“. Nr. 5 von Teil A beschreibt die Merkmale von „Fahrzeuge[n] mit besonderer Zweckbestimmung“ wie z. B. von Wohnmobilen.

[45] Die zur Mindestausrüstung gehörenden Teile (einschließlich der Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen) eines „Wohnmobils“ sind nach Anhang I Teil A Nr. 5.1 der Verordnung 2018/858 nämlich „*im Wohnbereich* fest anzubringen“ (indessen kann der Tisch so konstruiert sein, dass er leicht zu entfernen ist).

63. Nach dieser Klarstellung möchte ich darauf hinweisen, dass im Ausgangsverfahren eine besondere Art von Fahrzeug in Rede steht, nämlich ein Fahrzeug, das nach seinem äußeren Erscheinungsbild einem Bus gleicht und das einem gemischten Verwendungszweck dient, da es *sowohl* einen Wohnbereich *als auch* einen Stauraum enthält, der so groß ist, dass AI darin mindestens zwei Motorschlitten unterbringen kann.

64. Den Akten und den Angaben, die das vorlegende Gericht in seinem Vorabentscheidungsersuchen unterbreitet hat, entnehme ich, dass der Stauraum des Fahrzeugs von AI nicht in den Wohnbereich integriert, sondern davon getrennt ist [46]. Außerdem scheint er nicht dazu bestimmt zu sein, lediglich als Gepäckraum für die Fahrzeuginsassen zu dienen (anders als der Gepäckraum eines Omnibusses oder die Dachbox eines Wohnmobils). Schließlich scheint dieser Stauraum ein dauerhaftes Merkmal des Fahrzeugs von AI zu sein. Anders als ein Fahrradträger oder eine Dachbox kann er nicht ohne Weiteres entfernt werden.

65. Kann in einem solchen Fall noch davon ausgegangen werden, dass das Fahrzeug Personen und deren Gepäck befördert? Ich bin nicht dieser Ansicht [47]. Ist davon auszugehen, dass es „normalerweise … Güter" befördert und von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 erfasst wird? Meiner Ansicht nach ist dies der Fall.

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.

67. Diese dreiteilige Prüfung, die die nationalen Gerichte fallbezogen vornehmen müssen, scheint mir in der überwiegenden Mehrheit der Fälle zu angemessenen Ergebnissen zu führen.

68. Zum einen stellt diese Prüfung im Extremfall sicher, dass der Berufskraftfahrer eines Lastkraftwagens, der sich den Innenraum des Fahrzeugs so eingerichtet hat, dass es dauerhaft einen Wohn- und Schlafraum enthält, weiterhin den Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 unterliegt (weil entweder der Wohnraum nicht alle in der Verordnung 2018/858 aufgestellten Anforderungen erfüllt, um als „Wohnmobil" zu gelten, oder weil der Stauraum jedenfalls weiterhin die drei oben beschriebenen Anforderungen erfüllt).

[46] Vgl. oben, Nr. 14. Ausgehend von den in den Akten enthaltenen Informationen entsteht der Eindruck, als bestehe das Fahrzeug von AI aus zwei verschiedenen Teilen. Der vordere (innere) Teil des Fahrzeugs besteht aus einem Wohnraum für AI und seine Familie (den sie auf ihren Reisen nutzen), während der hintere Teil als Stauraum konzipiert ist, in dem AI Motorschlitten für sich und seine Familie transportiert. Ich kann mir jedenfalls nur schwerlich vorstellen, dass die beiden Motorschlitten (angesichts ihrer Größe) im Wohnbereich des Fahrzeugs von AI Platz finden würden.

[47] Wäre immer noch davon auszugehen, dass ein Fahrzeug wie dasjenige von AI zur Beförderung von Personen und ihrem Gepäck verwendet wird, läge es außerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung Nr. 561/2006. Es erfüllte nämlich nicht die Voraussetzung, die in Art. 2 Abs. 1 Buchst. b aufgestellt wird, da es ausweislich der in den Akten enthaltenen Informationen offenbar nicht für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst ist.

69. Im anderen Extremfall führt diese Prüfung auch zu dem Ergebnis, dass ein Wohnmobil *nicht* schon deshalb als ein Fahrzeug angesehen wird, in dem „Güter" im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 befördert werden, weil die Schränke seines Wohnbereichs mit Tellern, Tassen oder anderen Utensilien oder Gegenständen gefüllt sind, die typischerweise in einer „Wohnung" zu erwarten sind, oder weil ein solches Fahrzeug über einen Kofferraum oder Stauraum verfügt, der offensichtlich nur zur Beförderung des Gepäcks von Reisenden bestimmt ist, oder weil es einen abnehmbaren Fahrradträger oder eine Dachbox aufweist.

70. Zweitens führt die oben in Nr. 66 dargestellte Prüfung auch in weit komplexeren, weniger eindeutigen Fällen zu einem brauchbaren Ergebnis (oder zumindest vermeidet sie widersinnige Ergebnisse). Zur Veranschaulichung dessen möchte ich drei (hypothetische) Beispiele anführen.

71. Erstes Beispiel: Ein Amateursurfer besitzt einen Transporter mit einem Gewicht von mehr als 7,5 Tonnen, in dem 50 Surfbretter für sich und seine Freunde transportiert werden können und in dem er auch eine Matratze aufbewahrt, auf der er gelegentlich schläft. Befördert der Surfer „Güter"? Ja, weil sein Fahrzeug *nicht* alle in der Verordnung 2018/858 aufgeführten Merkmale aufweist, die es als „Wohnmobil" kennzeichnen und nach denen es als ein Fahrzeug eingestuft werden kann, das vorwiegend für die Beförderung von „Personen und deren Gepäck" ausgelegt und gebaut ist, und weil es in jedem Fall so konstruiert und dauerhaft dafür angepasst ist, dass es einen deutlich unterscheidbaren Stauraum enthält, der nicht lediglich zur Beförderung seines Gepäcks bestimmt zu sein scheint. Mit anderen Worten: Der Amateursurfer befindet sich in einer Lage, die sich von derjenigen des oben in Nr. 68 beschriebenen Berufskraftfahrers nicht unterscheidet.

72. Zweites Beispiel: Wie wäre der Fall zu beurteilen, wenn der Surfer ein richtiges „Wohnmobil" hätte und die Surfbretter seiner Freunde oder Familie in einem Stauraum transportierte, der nicht größer als ein zur Beförderung von Gepäck bestimmter Kofferraum wäre? Der Surfer würde *keine* „Güter" befördern. Er befände sich in der gleichen Lage wie der Fahrer des oben in Nr. 69 beschriebenen „klassischen" Wohnmobils.

73. Drittes Beispiel (hier wird es komplizierter): Wie wäre der Fall zu beurteilen, wenn dieselben Surfbretter (oder auch die Motorschlitten von AI) in einem sehr großen[48] Anhänger untergebracht würden, der heckseitig an ein Wohnmobil gekoppelt wäre? Würde die Tatsache, dass der Anhänger von dem Wohnmobil abgekoppelt werden kann, einer Betrachtung, wonach das Fahrzeug Güter befördert, entgegenstehen? Meines Erachtens wäre dies nicht der Fall: Denn im Sinne der Verordnung Nr. 561/2006 kann ein „Fahrzeug" auch aus einer Kombination von Fahrzeugen bestehen[49]. 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[50].

[48] Es ließe sich immer noch vertreten, dass dann, wenn der Anhänger nicht größer ist als der Kofferraum eines normalen Autos, keine „Güterbeförderung" vorliegt.

[49] Vgl. Art. 4 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006.

[50] Meiner Ansicht nach lassen sich so Anhänger von Fahrradträgern, Dachboxen oder anderen reinen Zubehörteilen, die keinen Einfluss auf die Definition des Fahrzeugs haben, unterscheiden.

74. Wie ich bereits oben in Nr. 59 ausgeführt habe, ist zu berücksichtigen, dass für eine Beförderung im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 nicht vorausgesetzt wird, dass das Fahrzeug, das diese Beförderung durchführt, *vorwiegend* zur Beförderung von Gütern (wie in der Verordnung 2018/858 gefordert) verwendet wird. Es genügt, dass das Fahrzeug „*normalerweise*“ [51] zur Beförderung von Gütern verwendet wird.

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. Unter diesen Voraussetzungen braucht nicht geprüft zu werden, ob die Güterbeförderung Vorrang vor der Personenbeförderung hat [53]. Der Fahrer muss meines Erachtens die in der Verordnung Nr. 561/2006 enthaltenen Vorschriften über die Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten einhalten, und er unterliegt der Verpflichtung, einen ordnungsgemäß geprüften Fahrtenschreiber mitzuführen, sofern die zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs mehr als 3,5 Tonnen (im gewerblichen Güterverkehr) bzw. 7,5 Tonnen (im nicht gewerblichen Güterverkehr) beträgt [54].

76. Dieser Ansatz stimmt meines Erachtens mit der von mir dem Gerichtshof oben vorgeschlagenen Definition des Begriffs der „Güter“ überein, der jede körperliche Sache umfasst und nicht lediglich Gegenstände, die zum Verkauf im Rahmen eines Handelsgeschäfts bestimmt sind [55]. Er steht auch mit dem Ziel der Verbesserung der allgemeinen Straßenverkehrssicherheit in Einklang, das der Unionsgesetzgeber mit der Verordnung Nr. 561/2006 verwirklichen wollte [56]. 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.

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. Das vorlegende Gericht hat in seinem Vorabentscheidungsersuchen dargelegt, dass das Fahrzeug von AI in der Fahrzeugklasse N_3 der Verordnung 2018/858 zugelassen ist, die „vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge“ mit einer Gesamtmasse über 12 Tonnen erfasst. Meines Erachtens deutet die Tatsache, dass das Fahrzeug in dieser Klasse zugelassen ist, gewiss darauf hin, dass es

[51] Hervorhebung nur hier.

[52] Wie bereits in Nr. 66 ausgeführt, muss bei Fahrzeugen mit integriertem Wohnraum der Stauraum vom Wohnraum getrennt oder körperlich unterscheidbar sein.

[53] Etwa durch die Prüfung, ob ein größerer Teil des Fahrzeugs für die Personen- als für die Güterbeförderung verwendet wird, oder ob das Fahrzeug häufiger dafür Verwendung findet, Personen zu befördern als Güter.

[54] Gemäß Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 in Verbindung mit Art. 3 Buchst. h dieser Verordnung. Ob das Fahrzeug für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst ist (Art. 2 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006), spielt dann keine Rolle mehr.

[55] Nach der von mir vorgeschlagenen Lösung könnten die Teller, Gabeln oder Decken eines Wohnmobils durchaus als „Güter“ angesehen werden. Das Fahrzeug als Ganzes könnte jedoch immer noch als der Personenbeförderung im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 dienend angesehen werden, und es wäre nicht schon allein deshalb als „normalerweise“ für die Beförderung von Gütern im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Buchst. a dieser Verordnung verwendet anzusehen.

[56] Vgl. oben, Nrn. 45 bis 48.

„normalerweise“ zur Beförderung von Gütern verwendet wird [57]. Dies kann jedoch, was die Beurteilung durch die nationalen Gerichte betrifft, keine entscheidende Rolle spielen. Wäre dies die Absicht des Unionsgesetzgebers gewesen, hätte er in der Verordnung Nr. 561/2006 einfach auf diese Klassen verwiesen [58].

78. Meine Ausführungen möchte ich mit einigen Bemerkungen zu den praktischen Folgen der von mir vorgeschlagenen Lösung abschließen. Keineswegs bedeutet sie, dass alle Fahrzeuge mit gemischtem Verwendungszweck wie das im vorliegenden Fall in Rede stehende, die sowohl über einen Wohnbereich als auch einen Stauraum für den Transport von Gütern zu nicht gewerblichen Zwecken verfügen, mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet sein müssen oder dass der Fahrer eines solchen Fahrzeugs die Bestimmungen der Verordnung Nr. 561/2006 über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten einhalten muss.

79. Wie ich oben ausgeführt habe, fallen die Fahrer solcher Fahrzeuge nämlich nur dann unter Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 und sind nur dann verpflichtet, die Vorschriften dieser Verordnung und der Verordnung Nr. 165/2014 (einschließlich der Verpflichtung, über einen ordnungsgemäß nachgeprüften Fahrtenschreiber zu verfügen) einzuhalten, wenn ihr Fahrzeug „normalerweise“ zur Beförderung von Gütern verwendet wird und die zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs 7,5 Tonnen übersteigt. Eine erhebliche Anzahl von Wohnmobilen, Wohnwagen und ähnlichen Fahrzeugen mit gemischtem Verwendungszweck liegt unterhalb dieses Schwellenwerts. Beförderungen durch solche Fahrzeuge liegen daher schlicht und einfach außerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung Nr. 561/2006 [59].

V. Ergebnis

80. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die vom Hovrätten för Nedre Norrland (Berufungsgericht für Niedernorrland, Schweden) zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen wie folgt zu beantworten:

1. Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung 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 ist in Verbindung mit Art. 4 Buchst. b erster Gedankenstrich und Art. 3 dieser Verordnung

[57] Ich stelle allerdings fest, dass der Unionsgesetzgeber in der Verordnung 2018/858 eine etwas andere Prüfung als in der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehen hat, da er verlangt, dass das Fahrzeug „vorwiegend“ zur Beförderung von Gütern benutzt wird (und nicht „normalerweise“).

[58] Nach den in der Verordnung (EWG) 2018/858 definierten Fahrzeugklassen wurde bereits vor dem Erlass dieser Verordnung unterschieden (siehe Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge [Rahmenrichtlinie] [ABl. 2007, L 263, S. 1] und in noch früherer Zeit Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger [ABl. 1970, L 42, S. 1]).

[59] Um es ganz deutlich zu sagen: AI müsste weder die in dieser Verordnung enthaltenen Bestimmungen über die Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten noch die Verpflichtung zum Einbau eines ordnungsgemäß nachgeprüften Fahrtenschreibers in sein Fahrzeug einhalten, wenn das vorlegende Gericht feststellen kann, dass die zulässige Höchstmasse seines Fahrzeugs unter 7,5 Tonnen liegt.

dahin auszulegen, dass ein Fahrzeug, das die Beförderung vornimmt, „normalerweise“ zur Beförderung von Gütern verwendet wird. Die Klasse, unter der ein Fahrzeug im nationalen Straßenverkehrsregister eingetragen ist, ist hierfür nicht entscheidend. Dass die Güter nicht zu gewerblichen, sondern zu nicht gewerblichen Zwecken befördert werden, schließt nicht aus, dass die Beförderung unter diese Bestimmung fällt und vom Geltungsbereich dieser Verordnung erfasst wird.

2. Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 ist in Verbindung mit Art. 4 Buchst. b erster Gedankenstrich dieser Verordnung

dahin auszulegen, dass bei einem Fahrzeug mit gemischtem Verwendungszweck, das sowohl über einen Wohnbereich für seine Insassen als auch über einen Stauraum für die Beförderung von Gütern verfügt, davon auszugehen ist, dass es „normalerweise“ zur Beförderung von Gütern verwendet wird. Ein solches Fahrzeug fällt daher unter Art. 2 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006, sofern der Stauraum 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.