

**Thomas Döhler**

**Personenzertifizierter Sachverständiger für Fahrpersonalrecht und digitale  
Fahrtenschreiber im Landverkehr (Euro-Zert)**

**Personenzertifizierter Trainer und Berater für die Ladungssicherung im Land- und  
Seeverkehr (Euro-Zert)**

---



# Analyse und Beurteilung

grundlegender Fragestellungen zur Verwendung von  
Fahrtenschreibern in Wohnmobilen

erstellt von

Thomas Döhler

Personenzertifizierter Sachverständiger für Fahrpersonalrecht  
und digitale Fahrtenschreiber im Landverkehr (Euro-Zert)  
Personenzertifizierter Trainer und Berater für die  
Ladungssicherung im Land- und Seeverkehr (Euro-Zert)

Thomas Döhler  
Bergweg 4  
84172 Buch am Erlbach

Telefon 08709 / 507 99 46  
Mobil 0175 / 599 2505  
info@bkfschule.de  
www.bkfschule.de

Steuer-Nr. 132-211-80512

## Inhaltsverzeichnis

Seite 2	Inhaltsverzeichnis
Seite 3	Zur Analyse herangezogene Rechtsvorschriften
Seite 3	Zweck der Bestimmung
Seite 4	Geltungsbereich der Verordnung
Seite 5	Ausnahmen von der Verordnung
Seite 6	Ergebnis und Bewertung
Seite 6	Zu klärende Punkte
Seite 9	Schlußfolgerung

Es soll geprüft werden, ob Wohnmobile, die auf Privatpersonen zugelassen sind und ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden – unabhängig davon, ob ein Anhänger mitgeführt wird –, gesetzlich verpflichtet sind, einen Fahrtenschreiber zu verwenden. Grundlage dieser Prüfung sind sowohl europäische als auch nationale Rechtsnormen.

Die folgende Untersuchung beschränkt sich auf die Rechtslage innerhalb Deutschlands. Eine Betrachtung, wie andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union die entsprechenden EU-Vorschriften auslegen oder anwenden, ist nicht Bestandteil dieses Dokuments.

## 1. Zur Analyse herangezogene Rechtsvorschriften

### Europäische Rechtsvorschriften

- **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
- **VERORDNUNG (EU) Nr. 165/2014** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr
- **VERORDNUNG (EWG) Nr. 3820/85** DES RATES vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

### Nationale Rechtsvorschriften

- **Fahrpersonalgesetz** in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), das zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist
- **Fahrpersonalverordnung** vom 27. Juni 2005 (BGBl. I S. 1882), die zuletzt durch Artikel 37 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist

## 2. Zweck der Bestimmungen

VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 Kapitel 1, einleitende Bestimmungen, Artikel 1:

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

---

*die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des  
Straßenverkehrsgewerbes beizutragen.*

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 findet insbesondere, aber nicht ausschließlich, Anwendung auf Fahrer und Unternehmen, die gewerblichen Güterkraft- oder Personenverkehr auf der Straße betreiben und dabei unternehmerisch am Markt tätig sind.

In der Präambel der Verordnung wird ausdrücklich klargestellt, dass sie mehreren, gleichrangig nebeneinanderstehenden Schutzzwecken dient. Zum einen soll sie die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen der im Transportsektor tätigen Arbeitnehmer sichern und verbessern, insbesondere durch Begrenzung von Lenk- und Arbeitszeiten sowie durch die Sicherstellung ausreichender Ruhezeiten. Zum anderen bezweckt sie die Herstellung und Wahrung einer wettbewerbsrechtlichen Gleichbehandlung, indem für alle erfassten Unternehmen einheitliche Rahmenbedingungen geschaffen werden und Wettbewerbsverzerrungen infolge unterschiedlicher sozialer Standards verhindert werden. Darüber hinaus soll die Verordnung einen eigenständigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Dieser Sicherheitszweck liegt im Interesse der Allgemeinheit und entfaltet Schutzwirkungen zugunsten sämtlicher Verkehrsteilnehmer; er erfasst daher nicht nur die am gewerblichen Straßenverkehr unmittelbar Beteiligten, wie Fahrer und Unternehmer, sondern auch Personen, die am Straßenverkehr teilnehmen.

### **3. Geltungsbereich der Verordnung**

VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 Kapitel 1, einleitende Bestimmungen, Artikel 2:

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

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

In Artikel 4 Buchstabe a ist die Definition von Beförderungen im Straßenverkehr bezeichnet:

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

Eine „Beförderung“ im Sinne der Verordnung liegt insbesondere vor, wenn mit einem Fahrzeug Güter auf der Straße transportiert werden, unabhängig davon, ob dies entgeltlich oder unentgeltlich erfolgt. Maßgeblich ist dabei die tatsächliche Verwendung des Fahrzeugs für Transportzwecke, also seine Nutzung im Rahmen des Verkehrs, nicht seine technische Einstufung oder Einordnung in eine bestimmte Fahrzeugklasse. Auch aus dem Urteil des EuGH in der Rechtssache C-666/21 ergibt

sich keine abweichende Bewertung: Der Gerichtshof knüpft ebenfalls an die konkrete Nutzung des Fahrzeugs an, sodass eine Einteilung in Fahrzeugklassen für die Auslegung des Begriffs der Beförderung und die Anwendbarkeit der Verordnung nicht entscheidend ist.

#### **4. Ausnahmen von der Verordnung**

VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 Kapitel 1, einleitende Bestimmungen, Artikel 3:

*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.*

Weiterhin wird in Buchstabe r die nichtgewerbliche Güterbeförderung erklärt:

*r) „nichtgewerbliche Beförderung“ jede Beförderung im Straßenverkehr, 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.*

Nach Art. 2 Abs. 1 Buchst. a i. V. m. Art. 4 Buchst. a VO (EG) Nr. 561/2006 wird „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ als „jede Fahrt“ definiert, ohne die nichtgewerbliche Güterbeförderung auszunehmen. Art. 3 Buchst. h VO (EG) Nr. 561/2006 stellt lediglich klar, dass nichtgewerbliche Güterbeförderungen mit Fahrzeugen bis einschließlich 7,5 t zulässiger Höchstmasse vom Anwendungsbereich ausgenommen sind. Im Umkehrschluss bedeutet dies: Nichtgewerbliche Güterbeförderungen mit Fahrzeugen über 7,5 t fallen unter die Verordnung Nr. 561/2006 und unterliegen damit den Regelungen zu Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten sowie den sich aus der VO (EU) Nr. 165/2014 ergebenden Pflichten zum Einbau, zur Benutzung und zur Kontrolle von Fahrtenschreibern.

Dies wurde auch nochmals im Urteil des EuGH in der Rechtssache C-666/21 dargestellt:

*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.*

## **5. Ergebnis und Bewertung**

**Nichtgewerbliche Güterbeförderungen mit Wohnmobilen bis 7,5 t zGM einschließlich mitgeführter Anhänger** sind ausdrücklich von der Verordnung ausgenommen.

**Nichtgewerbliche Güterbeförderungen mit Wohnmobilen über 7,5 t einschließlich mitgeführter Anhänger** fallen hingegen unter die Verordnung.

In diesen Fällen greifen sämtliche Vorschriften zu **Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten** sowie die Pflichten nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich **Einbaus, Nutzung und Kontrolle von Fahrtenschreibern**. Damit steht fest, dass auch private Transporte mit schweren Fahrzeugen den unionsrechtlichen Regelungen unterliegen, sobald die maßgeblichen Gewichtsschwellen überschritten und die Fahrzeuge tatsächlich zur Güterbeförderung eingesetzt werden.

## **6. Zu klärende Punkte**

### **➤ Was ist Güterbeförderung**

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass für die Anwendbarkeit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 maßgeblich auf die tatsächliche Verwendung des Fahrzeugs zur Güterbeförderung im Straßenverkehr abzustellen ist. Hierunter fallen insbesondere auch Gegenstände, die auf einem mitgeführten Anhänger transportiert werden, wenn dieser seiner Zweckbestimmung nach der Beförderung von Sachen dient. In einem

solchen Fall sind die auf dem Anhänger befindlichen Gegenstände regelmäßig als „Güter“ im Sinne der Verordnung zu qualifizieren, unabhängig davon, ob sie privat oder gewerblich genutzt werden.

Demgegenüber ist bislang nicht abschließend geklärt, wo die Grenze zwischen einer noch vom Begriff der Güterbeförderung erfassten Nutzung und einer bloßen Mitnahme von Gegenständen im Rahmen der typischen Freizeit- und Wohnfunktion eines Wohnmobils verläuft, insbesondere soweit es um Stauräume, Schränke und sonstige integrierte Ablagen geht. Campingausrüstung, die erkennbar dem bestimmungsgemäßen Gebrauch des Wohnmobils als Freizeit- und Aufenthaltsort dient (z. B. Zelt, Campingstühle, Kochutensilien), dürfte regelmäßig nicht als „Güter“ im Sinne einer eigenständigen Güterbeförderung anzusehen sein, sondern als Teil der üblichen Nutzung des Wohnmobils.

Dogmatisch schwierig ist jedoch die Grenzziehung hinsichtlich solcher Gegenstände, die einerseits als „Bedarf“ zum Betreiben oder bestimmungsgemäßen Gebrauch des Wohnmobils verstanden werden können, andererseits aber objektiv den Charakter eigenständiger Transportgüter annehmen können. Eine starre Abgrenzung birgt das Risiko diskriminierender Ergebnisse, da der individuelle Bedarf stark variieren kann: Während für die eine Person ein Fahrrad zur Fortbewegung am Urlaubsort ausreicht, kann eine andere Person aufgrund körperlicher Einschränkungen auf ein zusätzliches (Klein-)Fahrzeug angewiesen sein. Eine sachgerechte Auslegung wird daher auf objektive Kriterien abzustellen haben (etwa Zweckbezug zum Aufenthalt mit dem Wohnmobil, Umfang und Intensität der Transporttätigkeit, typischer Freizeitbezug), ohne dabei individuelle gesundheitliche oder persönliche Bedürfnisse in einer Weise zu werten, die zu einer mittelbaren Diskriminierung führen könnte.

Vor diesem Hintergrund ist in besonderem Maße der Gesetzgeber gefordert, durch klarstellende gesetzliche oder untergesetzliche Regelungen eine präzisere Definition des Begriffs der Güterbeförderung im Kontext von Wohnmobilen und vergleichbaren Fahrzeugen zu schaffen. Insbesondere bedarf es eindeutiger Kriterien dafür, welche mitgeführten Gegenstände als integraler Bestandteil des bestimmungsgemäßen Gebrauchs eines Wohnmobils anzusehen sind und welche als eigenständige „Güter“ im Sinne der Verordnung zu qualifizieren sind. Nur durch eine solche normative Konkretisierung lässt sich eine einheitliche Rechtsanwendung gewährleisten und zugleich vermeiden, dass die Auslegung im Einzelfall zu Wertungen führt, die Personen mit besonderen Bedürfnissen oder atypischen Nutzungsprofilen faktisch benachteiligen.

### ➤ **Lenk- und Ruhezeiten**

Ausgehend vom tragenden Grundsatz, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten, ist die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch als Instrument zur Vermeidung von Übermüdung und Überlastung der Fahrer zu verstehen. Die in Art. 6 geregelte tägliche Lenkzeit, die in Art. 7 normierten Fahrtunterbrechungen sowie die in Art. 8 vorgesehenen täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten dienen ihrem Zweck nach auch im Zusammenhang mit Wohnmobilen dem legitimen Ziel, die physische und psychische Leistungsfähigkeit der Fahrer zu erhalten und damit das Risiko von Unfällen infolge von Ermüdung, Konzentrationsmängeln oder Überbeanspruchung zu reduzieren. Auch im Bereich der Wohnmobilmutzung stellen diese Bestimmungen zentrale Bausteine einer präventiven Verkehrssicherheitsordnung dar, indem sie eine strukturelle Begrenzung des Fahrpensums und eine Mindeststruktur an Regenerationszeiten vorgeben.

Kritisch zu hinterfragen ist vor diesem Hintergrund Art. 8 Abs. 8 der Verordnung, wonach die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug genommen werden darf. Diese Regelung ist im Kontext von Wohnmobilen, deren wesentliche Zweckbestimmung gerade darin besteht, Schlaf-, Aufenthalts- und Versorgungsmöglichkeiten an Bord bereitzustellen, aus einer strikt sicherheitsorientierten Perspektive nicht nachvollziehbar.

Entsprechende Erwägungen gelten für die in Art. 8 Abs. 8a statuierte Rückkehrpflicht, wonach der Fahrer spätestens alle vier Wochen zum Niederlassungsort des Unternehmens oder an seinen Wohnort zurückkehren soll.

Insgesamt zeigt sich, dass die Verordnung im Grundsatz ein kohärentes, auf Verkehrssicherheit ausgerichtetes System von Lenk- und Ruhezeiten bereitstellt, dessen Umsetzung im Bereich der Wohnmobile jedoch an systemische Grenzen stößt, sobald deren spezifische Nutzungs- und Ausstattungsmerkmale unberücksichtigt bleiben. Es ist daher Aufgabe des Gesetzgebers, durch präzisere, differenzierende und an der besonderen Funktion von Wohnmobilen ausgerichtete Regelungen für Rechtsklarheit zu sorgen und sicherzustellen, dass die verkehrssicherheitsrechtlichen Schutzziele nicht durch formalistische Vorgaben unterlaufen oder konterkariert werden.

### ➤ **Einbaupflicht des Fahrtenschreibers**

Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verpflichtet dazu, in solchen Fahrzeugen einen Fahrtenschreiber 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. Die Pflicht zum Einbau und zur Verwendung des Fahrtenschreibers knüpft damit tatbestandlich an die Anwendbarkeit der VO (EG) Nr. 561/2006 an und ist systematisch als adressatenbezogene Verpflichtung an Verkehrsunternehmen ausgestaltet.

Nach deutschem Recht wird ein Verstoß gegen Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b FPersG (bzw. der einschlägigen nationalen Bußgeldvorschrift) als Ordnungswidrigkeit sanktioniert. Adressat dieser Bußgeldnorm ist jedoch – ihrem Wortlaut und ihrer Systematik nach – ausschließlich der Unternehmer. Unternehmer im Sinne des Fahrpersonalrechts ist dabei im Lichte des unionsrechtlichen Begriffs auszulegen. Gemäß Art. 4 Buchst. p VO (EG) Nr. 561/2006 ist „Verkehrsunternehmen“ jede natürliche oder juristische Person sowie jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede eigene Rechtspersönlichkeit besitzend e oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt.

Private Halter oder Nutzer von Fahrzeugen, die keine Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr durchführen, fallen damit nicht unter den unionsrechtlichen Begriff des Verkehrsunternehmens und werden folglich auch von der nationalen Bußgeldnorm nicht als Adressaten erfasst. Eine Privatperson ist als solche nicht Normadressat der in Art. 3 VO (EU) Nr. 165/2014 angeordneten Verpflichtung und ebenso wenig Adressat der darauf bezogenen Bußgeldvorschrift des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b.

Daraus folgt, dass in Deutschland gegenüber Privatpersonen, die nicht als Verkehrsunternehmen im Sinne des Art. 4 Buchst. p VO (EG) Nr. 561/2006 einzuordnen sind, eine Ahndung wegen des Nichteinbaus eines Fahrtenschreibers auf Grundlage der derzeit geltenden Regelungen nicht möglich ist.

## **7. Schlußfolgerung**

Wird ein Fahrzeug zur Güterbeförderung verwendet und fällt es in den sachlichen Anwendungsbereich des europäischen Fahrpersonalrechts, ist ein Fahrtenschreiber einzubauen und ordnungsgemäß zu benutzen. In Deutschland ist der bloße Nichteinbau eines Fahrtenschreibers durch eine Privatperson derzeit nicht bußgeldbewehrt. Allerdings kann die Rechtslage in anderen europäischen Staaten abweichen; dort können sowohl die Nichtbenutzung als auch der Nichteinbau eines erforderlichen Fahrtenschreibers mit Bußgeldern sanktioniert werden, sodass grenzüberschreitende Fahrten ein entsprechendes Risiko bergen.