

Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Digitales Kontrollgerät sowie Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten nach nationalem und EU-Recht

- Herausgeber** Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0
Telefax 0711 2005-354
www.stuttgart.ihk.de
info@stuttgart.ihk.de
- Konzeption** Abteilung Industrie und Verkehr
- Autor** Götz Bopp
- Stand** 4. Auflage, September 2015
- © 2015** Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier
und elektronischen Datenträgern sowie
Einspeisungen in Datennetze nur mit
Genehmigung des Herausgebers.
Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt
erarbeitet und zusammengestellt. Für die
Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts
sowie für zwischenzeitliche Änderungen
übernimmt die Industrie- und Handels-
kammer Region Stuttgart keine Gewähr.



*Zertifizierte Qualität bei Service,
Beratung und Interessenvertretung*

Einleitung	5
1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten	6
1.1 Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten im Straßenverkehr nach dem Fahrpersonalrecht und dem Arbeitszeitgesetz	7
1.1.1 Die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie AETR	8
1.1.2 Das Fahrpersonalgesetz und die Fahrpersonalverordnung	10
1.1.3 Das Arbeitszeitgesetz	11
1.2 Übersicht zu den Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften	12
1.3 Erläuterung der Begriffe	13
1.3.1 Nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der FPersV	14
1.3.2 Nach Arbeitszeit- und Mindestlohngesetz	30
1.3.3 Anmerkung: Mehrfahrerbetrieb	38
1.4 Ausnahmen	40
1.5 Fahrpersonalrechtlicher Lückenschluss	50
1.6 Verstöße und Bußgelder, Aufhebung des Territorialitätsprinzips	52
2. Digitales Kontrollgerät	57
2.1 Chipkarten für das digitale Kontrollgerät	60
2.2 Pflichten für den Fahrer	63
2.3 Pflichten für den Unternehmer	69
2.4 Aufbewahrungsfristen	75
2.5 Mitführungspflichten des Fahrpersonals	76
2.6 Einsatz von Leih- und Mietfahrzeugen sowie Vorführwagen	78
3. Problemstellungen in Recht und Praxis	82
3.1 Thema: Schulungen	89
3.2 Anmerkung: Betriebspflicht versus Aufzeichnungspflicht	92
4. Anhang	94
4.1 Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage (ausgefülltes Muster der EU)	94
4.2 Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage (ausgefülltes Muster nur für D)	95
4.3 Tageskontrollblatt für handschriftliche Aufzeichnungen gemäß FPersV (Muster)	96
4.4 Tageskontrollblatt, ausgefülltes Muster	97

Inhaltsverzeichnis

4.5	Umsetzung der Ausnahmen nach Artikel 13 der VO (EG) Nr. 561/2006 im EU-Ausland	98
4.6	Schematische Darstellung des Mehrfahrerbetriebes	100
4.7	Literaturhinweise und Links, Onlineangebot der IHK	101
	Anschriften	103

Gewerbliche Gütertransporte und Personenbeförderungen unterliegen besonderen gesetzlichen Regelungen zur Aufzeichnung und Dokumentation von Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten. Im Bereich der Gütertransporte liegt die „kritische“ Marke bei ≥ 2.801 kg zulässigem Gesamtgewicht, bei der Personenbeförderung sind Fahrzeuge betroffen, die mehr als acht Fahrgastsitzplätze aufweisen.

Die vorliegende Broschüre dient dazu, die nahezu unüberschaubare Masse an Detailregelungen zu den Arbeitszeit- und Sozialvorschriften im [Werk](#)-, [Güterkraft](#)- und [Personenverkehr](#) verständlich und auch umfassend darzustellen. Da die Reichweite der Vorschriften beim kleinen Handwerks- oder Dienstleistungsbetrieb, der Waren ausliefert oder Werkzeuge und Maschinen transportiert, anfängt (bzw. anfangen kann) und bei der großen international tätigen Spedition, die zahlreiche schwere Lkw im Fernverkehr einsetzt, endet, ist dies eine nicht einfache aber interessante Herausforderung.

Allerdings muss einschränkend angemerkt werden, dass diesem Anspruch die Komplexität des betrieblichen Alltags (und natürlich auch der Gesetze und Verordnungen) entgegensteht. Die individuelle Beratung wird somit trotz dieser Broschüre vor allem bei Detailfragen und praxisorientierten Lösungen von großer Bedeutung sein.

Um den Informationsgehalt zu erweitern und auch der oft kurzfristigen Änderung von rechtlichen Vorgaben/Auslegungen Rechnung zu tragen, wurde die Broschüre mit zahlreichen „Links“ versehen. Deshalb bietet sich die Nutzung in elektronischer Form besonders an. Unter der Dokumentennummer (Dok.-Nr.) [19870](#) kann die Broschüre auf der IHK-Webseite www.stuttgart.ihk.de im pdf-Format heruntergeladen werden.

Viele fahrpersonalrechtliche Detailspekte, die den Umfang dieser Broschüre sprengen würden, finden sich unter der Dok.-Nr. [20097](#) auf der IHK-Webseite. Rechtsgrundlagen aus dem Bereich Transport und Verkehr finden Sie unter der Dok.-Nr. [20336](#). Um Sie mit aktuellen Informationen zu versorgen und auf Veranstaltungen hinzuweisen, bietet die IHK einen kostenlosen **Newsletter** zum Thema **Verkehrswirtschaft** an, den Sie über die Dok.-Nr. [12579](#) im E-Mail- oder RSS-Format abonnieren können.

Bei Fragen, Anmerkungen, Kritik und für die Bestellung der Druckfassung der Broschüre wenden Sie sich bitte an:

Götz Bopp, Telefon 0711 2005-1240, Telefax 0711 2005-601240

goetz.bopp@stuttgart.ihk.de

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Vorschriften, die die zeitliche Beschränkung und Regelung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals beinhalten, waren durch das starke Wachstum des Personen- und vor allem des Güterverkehrs in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts notwendig geworden. Eine erste rechtliche Regelung war mit dem Übereinkommen Nr. 67 des internationalen Arbeitsamtes in Genf entstanden, das jedoch nur von wenigen Staaten ratifiziert wurde. Zwischen 1959 und 1962 ist ein neues Regelwerk - das AETR¹ - geschaffen worden, welches von wesentlich mehr Staaten in nationales Recht umgesetzt wurde und regelmäßig weiterentwickelt wird. Auf Ebene der Europäischen Gemeinschaft stellt die [Verordnung Nr. 543 aus dem Jahr 1969](#) die erste grundsätzlich geltende Regelung dar, die auch Basis der mittlerweile aktuellen [Verordnung \(EG\) Nr. 561/2006](#) ist. Der Vollständigkeit halber sei noch die in der Zwischenzeit (1986 bis 2007) geltende [Verordnung \(EWG\) Nr. 3820/85](#) erwähnt.

So ist seit mehreren Jahrzehnten zur Steigerung des Arbeitsschutzes und der allgemeinen Straßenverkehrssicherheit auf dem Gebiet der EU ein weitestgehend einheitlicher Rechtsrahmen zur Regelung der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr gegeben. Das deutsche Fahrpersonalgesetz (FPersG), das (heute) insbesondere für Fahrzeuge über 2.800 kg zulässigem Gesamtgewicht Regelungen in diesem Kontext vorgibt, wurde Anfang der 1970er ausgefertigt.

Bezogen auf das Transportgewerbe sind spezielle Regelungen zur **Arbeitszeit** hingegen jüngeren Datums. Zwar reicht die Entwicklung der deutschen Arbeitszeitgesetzgebung, die primär Regelungen für abhängig Beschäftigte umfasst, in das 19. Jahrhundert zurück - die besonderen Arbeitszeitbeschränkungen für das Fahrpersonal, insbesondere [§ 21 a des Arbeitszeitgesetzes](#) (ArbZG), müssen jedoch erst seit dem 1. September 2006 beachtet werden.

Die Vorschriften werden turnusmäßig weiterentwickelt. Die letzte Änderung in Sachen Kontrollgerät, die ihre Wirkung in den Jahren 2015 und 2016 entfaltet, ist die [VO \(EU\) Nr. 165/2014](#), die am 1. März 2014 veröffentlicht wurde und schrittweise die Vorgängerverordnung (EWG) Nr. 3821/85 ersetzt (aus Gründen der Übersichtlichkeit wird in der Folge bei der Nennung von Rechtsgrundlagen nur auf die neue Verordnung verwiesen). Aufgrund dieses beständigen Wandels der Vorschriften und der bei Verstößen durchaus gravierenden Bußgelder kann allen Betroffenen nur empfohlen werden, der Thematik „Sozialvorschriften“ die notwendige Aufmerksamkeit zukommen zu lassen und vor allem dafür zu sorgen, dass alle Beteiligten im Unternehmen regelmäßig in Theorie und Praxis geschult werden.

¹ AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals), [Mitgliedsstaaten](#) 2015: alle EG-Staaten und Albanien, Andorra, Armenien, Aserbaidschan, Bosnien und Herzegowina, Georgien, Kasachstan, Liechtenstein, Mazedonien, Moldawien,

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.1 Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten im Straßenverkehr nach dem Fahrpersonalrecht und dem Arbeitszeitgesetz

Im Zuge der Einführung des [digitalen Kontrollgerätes](#) und mit der [Verordnung \(EG\) Nr. 561/2006](#) hat der europäische Gesetzgeber neue Vorschriften rund um die Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten erlassen und im Frühjahr 2006 veröffentlicht. Während der Teil der Verordnung, der sich mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes befasst, zum 1. Mai 2006 in Kraft getreten ist, gelten die „neuen“ Vorschriften zu den **Lenk- und Ruhezeiten** „erst“ **seit dem 11. April 2007**.

Die Vorschriften des [§ 21 a ArbZG](#) gelten bereits **seit dem 1. September 2006**, allerdings nur für Fahrpersonal, das im Geltungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 eingesetzt wird. Für Fahrten mit Fahrzeugen, deren zGG² bei maximal 3.500 kg liegt, gelten die allgemeinen Vorschriften des ArbZG³. Auch für „**selbstständige Kraftfahrer**“ besteht seit November 2012 eine besondere Arbeitszeitregelung. Details dazu, insbesondere zum betroffenen Personenkreis, finden Sie unter der Dok.-Nr. [115857](#). Diese Regelungen gelten nicht für Unternehmer, die im Werkverkehr Fahrzeuge bewegen.

Die an die neuen EU-Vorschriften angepasste [Fahrpersonalverordnung](#) (FPersV), die insbesondere die Regelungen für Fahrzeuge zwischen 2.801 und 3.500 kg zGG enthält und die nationalen Ergänzungen wie Ausnahmen und Detailregelungen umfasst, ist in der aktuellen Fassung seit 27. Juni 2005 in Kraft und wurde seither regelmäßig angepasst (was auch in Zukunft noch häufig der Fall sein wird).

Kontrolliert wird die Einhaltung der fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen in Form von **Straßenkontrollen** durch das [Bundesamt für Güterverkehr](#) (BAG) oder die Polizei. **Betriebskontrollen** werden von den [örtlich zuständigen Landesbehörden](#) durchgeführt.

Monaco, Montenegro, Norwegen, Russische Föderation, San Marino, Schweiz, Serbien, Tadschikistan, Türkei, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan, Weißrussland, Zypern.

² zGG = zulässiges Gesamtgewicht. Dieses ist gleichzusetzen mit dem mittlerweile verstärkt verwendeten Begriff der zulässigen Gesamtmasse (zGM) oder der zulässigen Höchstmasse (zHM). In aller Regel sind immer nur die zGG der Fahrzeuge und Anhänger relevant, wenn es um die Beurteilung der Rechtsfolgen geht, Leergewichte und Zuladungen spielen keine Rolle. Ebenso ist es im Fahrpersonalrecht grundsätzlich irrelevant, ob ein Fahrzeug zur Güterbeförderung als Lkw oder Pkw zugelassen ist. Nur in Detailbereichen, etwa wenn Schausteller Güterbeförderungen durchführen, ist die zulassungsrechtliche Einordnung von Relevanz (z. B. Schaustellerfahrzeug, (Anhänger) Verkaufsfahrzeug, ...).

³ Dieser Umstand wird im Kapitel 1.3.2 näher erörtert.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.1.1 Die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie AETR

Die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt gemäß Artikel 2 grundsätzlich für alle Beförderungen **innerhalb der Mitgliedsstaaten und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten.**

Darüber hinaus gelten sie auch in den EWR-Mitgliedsstaaten Island, Liechtenstein und Norwegen. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der EG und einem Drittstaat, der nicht Mitglied des [AETR](#) ist, gelten die Vorschriften auch, sofern das Fahrzeug in einem EG/EWR-Mitgliedsstaat zugelassen ist - allerdings nur auf dem EG-Streckenanteil. Da in aller Regel eine Rückkehr des Fahrzeugs bzw. des Fahrer in den AETR- oder EU-Raum stattfindet, könnte man die grundsätzliche Empfehlung aussprechen, dass auch die Zeiten, die im Hoheitsgebiet des Drittstaates anfallen, entsprechend der AETR- oder EU-Regelungen aufgezeichnet werden.

Findet ein Transport von einem EG-Staat in einen AETR-Staat statt, der nicht EG-Mitglied ist, gilt auf der gesamten Strecke das AETR (zum Beispiel bei einem Transport von Deutschland in oder durch die [Schweiz](#)⁴).

Anwendung finden die EU-Verordnungen - sofern keine Ausnahme vorliegt - bei Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem gewerblichen **Gütertransport** ([gewerblicher Güterkraftverkehr](#) oder [Werkverkehr](#)) im Straßenverkehr⁵ **dienen** können und deren **zGG einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3.500 kg übersteigt**. Die zulassungsrechtliche Einordnung der Fahrzeuge (Lkw oder Pkw) ist dabei grundsätzlich irrelevant. Somit können auch Pkws und Pkw-Gespanne betroffen sein (Informationen dazu finden Sie unter der Dok.-Nr. [20721](#) auf der IHK-Webseite). Nur für spezielle Fahrzeuge (z. B. einige selbstfahrende Arbeitsmaschinen, manche Wohnmobile, diverse Verkaufsfahrzeuge, teilweise auch Sonder-Kfz etc.) entscheidet sich die Frage, ob die Fahrzeuge dem Fahrpersonalrecht unterliegen, auch (bzw. primär) an der zulassungsrechtlichen Einordnung, soweit die Fahrzeuge bestimmungsgemäß eingesetzt werden.

⁴ In der Schweiz wurden durch gesetzliche Anpassungen ab dem 1. Januar 2011 die Regelungen der EU-Sozialvorschriften übernommen. Bei Fahrten durch AETR-Staaten muss zudem berücksichtigt werden, dass die auf dieser Fahrt aufgezeichneten Zeiten zu einem späteren Zeitpunkt Gegenstand einer Kontrollen auf „EU-Gebiet“ sein können. Hier kann es mit den Kontrollbeamten aufgrund der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen zu Diskussionen kommen (z. B. Fahrt von D über CH nach F).

⁵ In Artikel 4 Buchstabe a) der VO (EG) Nr. 561/2006 wird die „Beförderung im Straßenverkehr“ als jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines leeren oder beladenen Fahrzeugs definiert (Güter- oder Personenbeförderung). In gewisser Weise heikel ist dabei das Thema „Privatgelände“. Zu bedenken ist hier etwa, dass ein für Dritte ohne größere Hindernisse „begehbare“ Gelände oder wenn etwa mit einem Schild darauf hingewiesen wird, dass hier die StVO gälte, klare Hinweise darauf sind, dass es sich nicht um ein nicht-öffentliches Gelände handelt. Klar ist dabei auch, dass Fahrten, die in direktem Zusammenhang sowohl auf öffentlichen wie auch nicht-öffentlichen Geländen stattfinden, aufzeichnungspflichtig sind. Der BGH hat sich unter Aktenzeichen 4 StR 527/12 mit dem Begriff des öffentlichen Straßenverkehrs auseinandergesetzt. Weitere Informationen beim Autor oder [hier](#).

Im Bereich der **Personenbeförderung** gelten die Vorschriften ausschließlich beim Einsatz von Fahrzeugen, die zur Beförderung von **mehr als 9 Personen einschließlich des Fahrers** zugelassen sind. Für den Linienverkehr mit einer Linienstrecke von bis zu 50 km (ÖPNV) gelten ausschließlich die Regelungen des FPersG und der FPersV (die in Teilen wiederum auf die EU-Rechtsgrundlagen verweisen).

Bezüglich der Frage, wann das Fahrpersonalrecht einzuhalten ist, kommt es nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug in leerem oder beladenem Zustand befindet bzw. mit Fahrgästen besetzt ist. Ausschlaggebend ist vielmehr, ob das Fahrzeug grundsätzlich zur Beförderung von Gütern oder Personen geeignet ist. Daraus ergibt sich auch, dass Fahrzeuge, die die rechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllen, den Sozialvorschriften in aller Regel nicht unterliegen (im Zweifel Einzelfallprüfung notwendig).

Die aktuelle Fassung des [AETR](#) wurde in Deutschland am 10. November 2011 in Kraft gesetzt. Die Anpassungen an die EU-Sozialvorschriften betreffen die maximalen Lenkzeiten, die Regelungen zur Fahrtunterbrechung und zu den täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten. Abweichungen gibt es weiterhin etwa im Ausnahmenkatalog, beim Mehrfahrerbetrieb (wöchentliche Ruhezeit) oder bei der grenzüberschreitenden Ahndung von Verstößen. Weiterführende Informationen beim Autor. Auch digitale Kontrollgeräte sind seit 1. Januar 2011 im AETR-Raum bei Neuzulassungen verpflichtend einzubauen.

Die [VO \(EU\) Nr. 165/2014](#), die ihre [Vorgänger-VO \(EWG\) Nr. 3821/85](#) schrittweise ablöst, gilt im Kern ab dem 2. März 2016. Obwohl sie bereits am 1. März 2014 in Kraft getreten ist, bleiben die Vorschriften der VO (EWG) Nr. 3821/85 aufgrund der Bestimmungen im Artikel 46 zunächst bis zum 2. März 2016 bestehen. Hintergrund ist, dass die technischen Spezifikationen in Form von Durchführungsrechtsakten zum „Intelligenten Fahrtenschreiber“, der mit der VO (EU) Nr. 165/2014 ja eingeführt wird, zum Datum des Inkrafttretens der neuen VO noch nicht formuliert bzw. erlassen worden sind (vgl. Artikel 11). Erst wenn diese Regelungen feststehen kann die Vorgänger-VO endgültig „versenkt“ werden. Der Verordnungsgeber hat sogar für den Fall vorgesorgt, dass die Durchführungsrechtsakte nicht rechtzeitig zum 2. März 2016 erlassen werden. Dann gilt die VO (EWG) Nr. 3821/85 vorübergehend über dieses Datum hinaus weiter. Lediglich die Artikel 24 („Zulassung der Einbaubetriebe Werkstätten und Fahrzeughersteller“), 34 („Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern“) und 45 („Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006“) der VO (EU) Nr. 165/2014 gelten bereits seit dem 2. März 2015. Die sich aus den Artikeln 34 und 45 ergebenden Änderungen werden in den jeweiligen Folgekapiteln bzw. auf der IHK-Webseite beschrieben.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Die neue Kontrollgerätverordnung „enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrten-schreibern im Straßenverkehr“ und gilt somit für alle, die Fahrzeuge einsetzen, die der VO (EG) Nr. 561/2006 unterliegen und nicht von deren Bestimmungen ausgenommen sind.

1.1.2 Das Fahrpersonalgesetz und die Fahrpersonalverordnung

Das [Fahrpersonalgesetz](#) (FPersG) und die [Fahrpersonalverordnung](#) (FPersV) gelten ausschließlich im nationalen Kontext, also **nur bei Beförderungen auf dem deutschen Hoheitsgebiet**. Somit gelten sie auch für Fahrer/Unternehmen aus dem Ausland, die innerhalb Deutschlands oder im Transit Personen- oder Güterbeförderungen durchführen (wobei insbesondere die deutsche Besonderheit einer Aufzeichnungspflicht ab einem zGG von 2.801 kg beim Gütertransport häufiger für Verwirrung sorgt). Hauptsächlich dienen sie dazu, das EU-Recht durch spezielle nationale Vorschriften zu konkretisieren und auch die dort enthaltenen Öffnungsklauseln umzusetzen. Als „lex specialis“ sind FPersG und FPersV vorrangig vor dem ArbZG (vgl. § 1 Absatz 1 FPersG)!

Gegenüber der VO (EG) Nr. 561/2006 regeln FPersG und FPersV im Besonderen die einzuhaltenden Vorgaben bei der **Güterbeförderung** mit Fahrzeugen, deren zGG einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger zwischen 2.801 und 3.500 kg liegt.

Im Rahmen der **Personenbeförderung**⁶ gelten besondere Vorschriften, wenn das Fahrzeug für mehr als acht Fahrgäste zugelassen ist und im Linienverkehr mit einer maximalen Linienstrecke von 50 km eingesetzt wird. Die inhaltliche Darstellung dieser Besonderheiten wird im Kapitel 1.3.1 unter den Schlagworten „Fahrtunterbrechung“ sowie „wöchentliche Ruhezeit“ vorgenommen.

Im Allgemeinen (also auch für Fahrzeuge, die den EU-Verordnungen unterliegen) sind durch die FPersV und das FPersG beispielsweise Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht der Lenk- und Ruhezeiten oder die mit Bußgeld belegten Tatbestände geregelt.

Fazit: In der Praxis führt dieses **Nebeneinander des EU-Rechts und der nationalen Vorschriften** oftmals zu der Verwirrung der Betroffenen, da beispielsweise die unterschiedliche Pausengestaltung bei der Personenbeförderung (Linienverkehr im Wechsel mit Gelegenheitsverkehr) die Nachweispflicht erheblich verkompliziert oder im Kontext Gütertransport ein leichtes Nutzfahrzeug („Sprinter“) durch das Mitführen eines Anhängers in einen anderen Rechtsrahmen fällt (Überschreitung der 3.500 kg-

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Grenze), woraus sich etwa bezüglich der Aufzeichnungsmodalitäten oder der arbeitszeitrechtlichen Vorschriften (Geltung des § 21 a ArbZG) Änderungen ergeben.

Für Unternehmen, deren Transporte und Beförderungen nicht unter eine Ausnahme fallen (siehe [Kapitel 1.4](#)) und deren betriebliche Organisation es zulässt, liegt der einzige Weg, um diesen besonderen Vorschriften zu entkommen, im Einsatz von Fahrzeugen mit einem **zGG von maximal 2.800 kg** (einschließlich Anhänger) oder die für **maximal acht Fahrgäste zugelassen** sind. Für Fahrten mit diesen Fahrzeugen bestehen **keinerlei Pflichten** im Sinne des Fahrpersonalrechtes, die Fahrer unterliegen „stattdessen“ den Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes (siehe Folgekapitel)!

1.1.3 Das Arbeitszeitgesetz

Per Definition gelten die Vorschriften des [ArbZG](#) nur für abhängig Beschäftigte (= Arbeitnehmer), wobei Ausnahmen für einige wenige Beschäftigtengruppen gelten, die für die hiesigen Ausführungen aber irrelevant sind. (Echte) Selbstständige unterliegen dem ArbZG nicht! Die arbeitszeitrechtlichen Vorschriften für „Kraftfahrer“, die auch auf der [Richtlinie 2002/15/EG](#) basieren, sind parallel zu den spezifischen fahrpersonalrechtlichen Gesetzen und Verordnungen einzuhalten, was in Einzelfallkonstellationen zu recht seltsam anmutenden Folgen führen kann, insbesondere aufgrund des Umstandes, dass das Fahrpersonalrecht dem Arbeitszeitrecht „übergeordnet“ ist (lex specialis, siehe auch § 1 FPersG). Liegt eine fahrpersonalrechtliche Ausnahme vor und müssen folglich keine Lenk- und Ruhezeiten eingehalten bzw. dokumentiert werden, ist (durch Arbeitnehmer im weiteren Sinne) „ersatzweise“ das ArbZG einzuhalten. Da insbesondere in Folge der oben genannten Richtlinie Spezialregelungen für „Beschäftigte im Straßentransport“ getroffen wurden, denen aber nicht alle im Straßentransport Beschäftigten unterliegen, müssen für die arbeitszeitrechtlichen Praxisbetrachtungen Differenzierungen vorgenommen werden, die sich primär davon ableiten, was für Fahrzeuge vom jeweiligen Arbeitnehmer bewegt werden. Die detaillierten Informationen sowie Zahlen, Daten und Fakten zu arbeitszeitrechtlichen Fragestellungen finden Sie im [Kapitel 1.3.2](#).

⁶ Die Beförderung von Personen ist in vielen Fällen genehmigungspflichtig. Weitere Informationen unter der Dok.-Nr. [11071](#) auf der IHK-Webseite. Nehmen Sie im Zweifel Kontakt mit dem Autor auf.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.2 Übersicht zu den Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften

	EU-Regelung Fahrzeug zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger über 3.500 kg zGG bzw. mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen im Personenverkehr	Nationale Vorschriften Fahrzeug zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger über 2.800 bis 3.500 kg zGG bzw. bei Linienlängen bis 50 km im Personenlinienverkehr ⁸
Mindestalter Fahrer (Achtung: Sonderregelungen im Personenverkehr)		
bis 7.500 kg zGG	18 Jahre	
über 7.500 kg zGG	21 Jahre (Achtung: Abweichungen durch das BKrFQG)	
Lenkzeit		
täglich	max. 9 Stunden , 2 x wöchentlich max. 10 Stunden ⁷	
wöchentlich	maximal 56 Stunden (zwischen Montag 00:00 Uhr und Sonntag 24:00 Uhr)	
Doppelwoche	maximal 90 Stunden (jede freie Kombination von zwei Wochen)	
Fahrtunterbrechung		
nach einer Lenkzeit von maximal	4 ½ Stunden	
Dauer der Fahrtunterbrechung	mindestens 45 Minuten , aufteilbar in zwei Unterbrechungen von mindestens 15 Minuten (1. Abschnitt) und mindestens 30 Minuten (2. Abschnitt).	
tägliche Ruhezeit		
Ein Fahrer	Regelmäßig 11 Std. mit dreimaliger Verkürzungsmöglichkeit zwischen zwei Wochenruhezeiten auf 9 Std. (keine Ausgleichspflicht). 12 Std. bei Aufteilung in zwei Abschnitte von mindestens 3 Std. (1. Abschnitt) und mindestens 9 Std. (2. Abschnitt), jeweils innerhalb von 24 Std. nach der letzten Ruhezeit.	
Zwei oder mehr Fahrer	9 Stunden innerhalb von 30 Stunden nach einer Ruhezeit.	
wöchentliche Ruhezeit		
Nach spätestens sechs ^{8,9} 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende der vorangegangenen wöchentl. Ruhezeit	Regelmäßig 45 Stunden inkl. einer Tagesruhezeit. Verkürzung auf 24 Stunden möglich, unabhängig ob am Standort oder unterwegs. Innerhalb von zwei Wochen: zwei regelmäßige Ruhezeiten oder eine regelmäßige und eine verkürzte. Eine Verkürzung muss durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der 3. Folgewoche erfolgt sein muss.	
Arbeitszeit		
täglich	Ø 8 Stunden, höchstens 10 Stunden	Ø 8 Stunden, höchstens 10 Stunden
wöchentlich	Ø 48 Stunden, höchstens 60 Stunden	Ø 48 Stunden, höchstens 60 Stunden
Ausgleich	innerhalb von 4 Monaten (mit Tarifvertrag u.U. 6 Monate), § 21 a ArbZG	innerhalb von 6 Monaten , § 3 ArbZG
Rechtliche Grundlagen (nicht abschließend)		
	VO (EG) Nr. 561/2006	Fahrpersonalgesetz (FPersG)
	VO (EU) Nr. 165/2014	Fahrpersonalverordnung (FPersV)
	VO (EG) Nr. 2135/98	Arbeitszeitgesetz (ArbZG)
	speziell § 21 a ArbZG , nur Arbeitnehmer und Scheinselbstständige	
Arbeitszeitznachweise		
	analoges oder digitales Kontrollgerät	analoges oder digitales Kontrollgerät, wenn kein Kontrollgerät eingebaut ist und keine Nachrüstpflicht besteht: handschriftliche Aufzeichnungen (s. S. 96).

⁷ Beachte Ausführungen zu „Tageslenkzeit“ auf Seite 19

⁸ Sonderregelung im ÖPNV-Linienvverkehr mit Bussen, siehe insb. „Sechstelregelung“ auf Seite 16/17

⁹ Sonderregelung im grenzüberschreitenden Personenverkehr ab 4. Juni 2010, siehe Seite 24/25

1.3 Erläuterung der Begriffe

Einige Begrifflichkeiten, die in der VO (EWG) Nr. 3820/85 nicht klar abgegrenzt waren, sind durch die VO (EG) Nr. 561/2006 erstmalig bzw. neu gefasst worden. Konsequenterweise bezieht sich die FPersV auf die dort festgehaltenen Definitionen. Lediglich das ArbZG macht die Angelegenheit durch abweichende oder nicht bestehende Definitionen wieder etwas unübersichtlicher. Jedenfalls ist es für die korrekte Umsetzung der Vorschriften von großer Bedeutung, auf eine genaue Definition und auch Erläuterung der Begriffe zurückgreifen zu können. Die oben genannten [Rechtsgrundlagen](#) sollten deshalb in jedem Fall eingesehen werden. Um hier eine bessere Übersichtlichkeit zu gewährleisten, sind die Definitionen getrennt nach EU-Recht/FPersV und ArbZG dargestellt. Als Spezialfall wird im [Kapitel 1.3.3](#) der Mehrfahrerbetrieb angesprochen.

Da im Fahrpersonalrecht unter zeitlichen Gesichtspunkten nicht nur in den Kategorien **Kalendertag, Kalenderwoche und Kalenderdoppelwoche** „gedacht“ werden muss, sondern auch der sogenannte **„24-Stunden-Zeitraum“** (oder im Mehrfahrerbetrieb der „30-Stunden-Zeitraum“) in der Einzelbetrachtung und auch in der Kombination miteinander (etwa mehrere zusammenhängende 24-Stunden-Zeiträume) relevant sind, finden Sie weiter unten bei den Ausführungen zum Thema „Tageslenkzeit“ sowie auf der IHK-Webseite unter Dok-Nr. [121017](#) zusätzliche Erläuterungen zu der Koexistenz dieser beiden Zeitrechnungen.

Damit aber nicht genug. Die digitalen Kontrollgeräte steigern die Komplexität zusätzlich dadurch, dass vom Anwender im Zweifel auch noch verschiedene Zeitzonen berücksichtigt werden müssen. Grundsätzlich arbeiten die Kontrollgeräte mit der **„Universal Time Coordinated“ (UTC)** - also „Koordinierte Weltzeit“ - die verkürzt ausgedrückt die Zeitzone am Längengrad „Null“ bestimmt (Ortszeit in Island, Großbritannien, Irland und Portugal). Dadurch ist es möglich, Daten, die in verschiedenen Zeitzonen erfasst wurden, über eine „Bezugsuhrzeit“ vergleichbar zu machen. In der Praxis kann diese Thematik zu weiteren Problemen führen. Grundsätzlich arbeiten alle Kontrollgeräte „auf der Oberfläche“ mit der Ortszeit, also im Herbst und Winter mit UTC + 1 Stunde, im Frühling und Sommer mit UTC + 2 Stunden. Evident ist dies in aller Regel aufgrund des im Display des Kontrollgerätes angezeigten ausgefüllten Punktes (ein Blick in die Bedienungsanleitung oder eine [Piktogramm-Tabelle](#) hilft). Die aufgezeichneten oder manuell nachgetragenen Daten werden durchgängig „in“ UTC im Massenspeicher oder der Fahrerkarte hinterlegt. In Einzelfällen kann es dadurch zu Differenzen bezüglich der maximalen wöchentlichen Lenkzeit oder der der Doppelwoche kommen, etwa wenn bei Arbeitsbeginn nach Ortszeit bereits eine neue Kalenderwoche begonnen hat, nach UTC aber noch die vorherige Kalenderwoche „ist“.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.3.1 Nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der FPersV

(Arbeits- bzw. Kalender-) Woche:

Die Woche beginnt am Montag um 00:00 Uhr und endet am darauffolgenden Sonntag um 24:00 Uhr. Doppelwochen umfassen folglich zwei zusammenhängende Kalenderwochen.

Fahrer:

Ein Fahrer ist jede Person, die das Fahrzeug lenkt oder sich im Fahrzeug befindet, um es (als Bestandteil ihrer Pflichten) gegebenenfalls lenken zu können. Fahrer können beispielsweise Arbeitnehmer, selbstfahrende Unternehmer, Unternehmer/Geschäftsführer, Aushilfen, geringfügig Beschäftigte, Beifahrer, Auszubildende oder Praktikanten sein.

In Straßenkontrollen kommt es hin und wieder zu Fällen, in denen eine an Bord befindliche Person zum Fahrer „gemacht“ wird, obwohl der Unternehmer (und meistens auch der „Mitfahrer“ selbst) dies gar nicht will, etwa bei Einfühlungsverhältnissen oder Probe-Arbeitstagen potentieller neuer Mitarbeiter oder im Werkverkehr, z. B. wenn mehrere Arbeitskollegen gemeinsam zu einer „Baustelle“ unterwegs sind. Da den Unternehmer eine Dispositionspflicht trifft, er also zu bestimmen hat, was wann durch wen mit seinen Fahrzeugen zu geschehen hat, hilft in diesen Fällen im Zweifel ein formloses Schreiben, das eindeutig klarstellt, dass der oder die „Bei- oder Mitfahrer“ nicht als Fahrer angesehen werden darf/dürfen, da ihr/ihnen das Führen des Fahrzeuges untersagt ist. Eine Pflicht, ein solches Dokument mitzuführen, besteht nicht.

Lenkzeit:

Maximal 4,5 Stunden am Stück.

Was eine Lenkzeit ist und was nicht, kann (ausführlichst) diskutiert werden, muss es aber nicht. Im Zweifel gilt: Lenkzeit ist, was das Kontrollgerät als solche aufzeichnet (vgl. Artikel 4 Buchstabe j) der VO (EG) Nr. 561/2006). Fahrern, die Tageskontrollblätter ausfüllen, ist mit dieser Definition zwar nicht geholfen - da die Aufzeichnung über „Lügenblätter“ aber insbesondere durch Ungenauigkeit und Gestaltbarkeit gekennzeichnet ist, bedarf es hierzu keines weiteren Kommentars.

Bezüglich der Aufzeichnungsmodalitäten haben sich über die „Evolutionsstufen“ des digitalen Kontrollgerätes hinweg Änderungen ergeben. Anfangs wurden auch längere Zeitabschnitte, in denen nur eine geringfügige Fahrzeugbewegung registriert wurde, als Lenkzeit verbucht. Mit der sogenannten „Ein-Minuten-Regel“ bei neueren Geräten wurde dieses Defizit bereinigt und nun bestimmt sich die Aufzeichnung im Wesentli-

chen danach, welche „Tätigkeit“ während einer Kalenderminute überwogen hat. Dadurch lassen sich vor allem im Verteilerverkehr deutliche Lenkzeiteinsparungen erreichen. Welche Zeiten als Lenkzeiten vom Kontrollgerät erfasst werden, kann der Fahrer nicht wirklich beeinflussen. Ebenso besteht keine Möglichkeit, Lenkzeiten nachzutragen - diese können nur direkt aufgezeichnet werden. Fahrten mit ausgenommenen Fahrzeugen sind in Form von Arbeitszeit nachzutragen.

Vor der ersten Lenktätigkeit eines Arbeitstages muss auf der Fahrerkarte, der Tachoscheibe oder dem Tageskontrollblatt grundsätzlich eine mehrminütige Arbeitszeit dokumentiert sein! Der direkte Wechsel von einer Ruhezeit in eine Lenkzeit suggeriert, dass der Fahrer keine [Abfahrtskontrolle](#) gemacht hat und es stellt sich die Frage, wann der Fahrer sich z. B mit der [Ladungssicherung](#) beschäftigt (sofern das Fahrzeug nicht leer ist oder die Ladung bereits von anderen Personen oder am Vortag gesichert wurde) oder die Betriebssicherheit des Fahrzeugs „geprüft“ hat. Weitere Hinweise dazu auch auf Seite 19.

Fahrtunterbrechung:

Nach oder innerhalb von 4,5 Stunden Lenkzeit mindestens 45 Minuten, aufteilbar in 2 Abschnitte, wobei der 1. Abschnitt mindestens 15 Minuten (also besser 16), der 2. Abschnitt mindestens 30 (bzw. 31) Minuten umfassen muss.
Motto: kurz - lang

Jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausübt und keine andere Arbeiten, die im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit stehen ausführen darf und der **ausschließlich zur Erholung** genutzt wird. Fahrtunterbrechungen müssen innerhalb der 4,5 Stunden Lenkzeit oder unmittelbar danach erfolgen.

Während einer Fahrtunterbrechung darf der Fahrer **keine anderen Arbeiten** (zum Beispiel Be- oder Entladetätigkeiten oder auch deren Überwachung, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, „Papierkram“, Fahrgäste betreuen, ...) ausführen. Dagegen zählen Wartezeiten als Fahrtunterbrechung, sofern sie nach allgemeiner Verkehrsanschauung nicht dem Fahrvorgang zuzurechnen sind. Hierzu können beispielsweise **Wartezeiten** bei der Grenzabfertigung oder beim Be- oder Entladen des Fahrzeugs durch Dritte gerechnet werden (wird das Be- oder Entladen durch den Fahrer überwacht, handelt es sich natürlich um Arbeitszeit). Das gleiche gilt für die Zeiten auf dem Beifahrersitz im Mehrfahrerbetrieb sowie während Fähr- und Eisenbahnfahrten, wenn ein Liege- oder Schlafplatz außerhalb des Fahrzeugs zur Verfügung steht. Nach jeder Unterbrechung von insgesamt mindestens 45 Minuten (zusammenhängend oder in Teilen) beginnt ein neuer, für die Unterbrechung relevanter Lenkzeitabschnitt von maximal 4,5 Stunden. Dies bedeutet, dass auch nach einer beispielsweise

nur 2-stündigen Lenkzeit mit anschließender 46-minütiger Unterbrechung ein neuer Lenkzeitabschnitt von maximal 4,5 Stunden beginnt. Insofern gibt es bezüglich der Anzahl der zwischen zwei Ruhezeiten möglicherweise beginnenden Lenkzeitblöcken von 4,5 Stunden keine Beschränkung - man könnte also nach jeweils einer Minute Lenkzeit in eine vollständige Fahrtunterbrechung übergehen und diesen Ablauf von Tätigkeiten so lange wiederholen, bis eine entsprechende Ruhezeit beginnen muss, um die diesbezüglichen Vorschriften (Stichwort 24-Stunden-Zeitraum) einzuhalten.

Wird die Fahrtunterbrechung aufgeteilt, ist darauf zu achten, dass die eingelegten Einzelzeiträume der gesetzlichen Vorgabe genügen. Nur wenn der erste Part mindestens 15 (also sicherheitshalber 16) Minuten andauert hat und die zweite Unterbrechung mit mindestens 30 (31) Minuten aufgezeichnet wurde, hat die Fahrtunterbrechung korrekt stattgefunden. Unter dem Symbol „Bett“ können natürlich auch kürzere Pausenzeiträume verbucht werden - diese werden dann aber nicht für die im Zweifel notwendige Fahrtunterbrechung herangezogen und natürlich darf nur auf „Ruhe“ gestellt werden, wenn tatsächlich eine Pause im oben beschriebenen Sinne vorliegt. Arbeitszeitrechtlich bestehen zu Kurzpausen unter 15 Minuten ggf. abweichende Einstufungen. Fahrtunterbrechungen und Pausen zählen nicht zur Arbeitszeit. Eine ordnungsgemäße Fahrtunterbrechung erfüllt auch die Anforderungen an eine Pause nach dem Arbeitszeitgesetz.

Fahrtunterbrechungen dürfen nicht der täglichen Ruhezeit zugerechnet werden. Auch ist zu beachten, dass (außer in Notfällen) **zu keiner Zeit und unter keiner Konstellation von Lenkzeiten und Fahrtunterbrechungen länger als 4,5 Stunden am Stück** (im Sinne von ununterbrochen) **gelenkt werden darf**. (Vgl. Artikel 7 Satz 2 der VO (EG) Nr. 561/2006, wobei die Ausnahmeregelungen des Artikel 12 zur Anwendung kommen kann.)

Die **Ersetzung einer Fahrtunterbrechung durch eine Ruhezeit** ist nach Artikel 7 Satz 1 der VO (EG) Nr. 561/2006 grundsätzlich möglich. Dabei ist allerdings zu beachten, dass nur dann eine **Ruhezeit** vorliegt, wenn diese **mindestens drei Stunden andauert** und der **Fahrer** in diesem Zeitraum **frei über seine Zeit verfügen kann** (= erster Abschnitt einer gesplitteten Tagesruhezeit). Somit ist eine längere Standzeit, die weniger als drei Stunden andauert, lediglich als Fahrtunterbrechung anzusehen, vor allem wenn das Merkmal der freien Zeitverfügung seitens des Fahrers fehlt, wodurch diese Zeiten Arbeitszeiten sind bzw. sein können.

Wie eingangs angemerkt gelten im ÖPNV für **Personenlinienverkehre bis 50 km Linienstrecke** bezüglich der Pausengestaltung Abweichungen vom Artikel 7 der VO (EG) Nr. 561/2006. Die im Linienverkehr typischen Wendezeiten am Endpunkt einer Linie können für die Pausen bzw. Fahrtunterbrechungen herangezogen werden. So

kann bei einem durchschnittlichen **Haltestellenabstand von nicht mehr als als 3 km** der Dienst- und Fahrplan nach der sogenannten „**Sechstelregelung**“ (§ 1 Absatz 3 Nr. 2 FPersV) gestaltet sein: Hierbei dürfen auch Arbeitsunterbrechungen von mindestens 10 Minuten Dauer (mit tarifvertraglicher Regelung auch mindestens 8 Minuten, Ausgleich ist im Tarifvertrag zu regeln) als Pause verbucht werden. Dies gilt aber nur, wenn die Gesamtdauer der Pausen am gesamten Arbeitstag mindestens ein Sechstel der vorgesehenen/geplanten (und somit in der Realität nicht unbedingt tatsächlich „zusammengefahrenen“) Lenkzeit am gesamten Arbeitstag beträgt. Falls Verspätungen (und somit kürzere oder keine Pausenzeiten) auftreten, ist das nach vorherrschender Meinung nur dann zu dulden, wenn die Verspätungen gelegentlich, aber nicht regelmäßig auftreten. Ansonsten muss der Fahrplan geändert werden. Dabei ist jedoch unklar, ab welchem Ausmaß bzw. welcher Häufigkeit der Verspätungen die Schwelle erreicht ist, ab der eine Fahrplanänderung notwendig wird. In der Praxis führt dies auch dazu, dass manche Linienverkehrsfahrer nahezu ohne oder mit nur sehr kurzen Unterbrechungen „durchfahren“. Planungen, die die Sechstelregelung umsetzen, sollten sicherstellen, dass die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen in den Schichtplänen sachgerecht aufgelistet sind und auch eingehalten werden. Daneben sollten keine ununterbrochenen Lenkzeitblöcke von 4,5 Stunden Dauer entstehen - dieser lange Lenkzeitblock müsste infolge der Überarbeitung der FPersV Anfang 2015 dann mit einer am Stück einzulegenden Pause von mindestens 45 Minuten unterbrochen werden.

Daneben bestehen für Linienverkehre, bei denen der **durchschnittliche Haltestellenabstand 3 km übersteigt**, abweichende Sonderregelungen bei den Fahrtunterbrechungen (§ 1 Absatz 3 Nr. 1 FPersV). Binnen bzw. nach 4,5 Stunden Lenkzeit genügen als ausreichende Fahrtunterbrechung entweder mindestens 1 x 30 Minuten, 2 x 20 Minuten oder 3 x 15 Minuten. Diese Regelung kann alternativ auch bei Haltestellenabständen von nicht mehr als 3 km zur Anwendung kommen.

Durch die Aufhebung des § 57 a Absatz 1 StVZO (für Neufahrzeuge) war der Einbau eines „Fahrtsschreibers“ in neue Linienbusse, die im ÖPNV eingesetzt werden, nicht mehr vorgeschrieben. Damit dennoch die Fahreraktivitäten im Rahmen von Betriebskontrollen geprüft werden können, wurden zum März 2015 in den § 1 FPersV die Absätze 8, 9 und 10 aufgenommen, die Mitführungs- und Aufzeichnungspflichten regeln.

WICHTIG: Wurde die Lenkzeit nur für (insgesamt) 44 Minuten anstatt (mindestens) 45 Minuten unterbrochen, hat diese Unterbrechung rechtlich gesehen nicht stattgefunden. Gleiches gilt für nicht vollständig genommene Ruhezeiten, wobei hierbei (seitens der Ahndungsbehörden) die Einschränkungen des [Durchführungsbeschlusses](#)

[K\(2011\) 3759](#) der EU-Kommission vom 7. Juni 2011 beachtet werden sollten¹⁰. Obwohl einige, wenn nicht gar die Mehrheit der Bußgeldstellen dafür bekannt sind, hier mit Augenmaß und vor allem „gesundem Menschenverstand“ vorzugehen werden weiterhin Einzelfälle berichtet, in denen das in keiner Weise behauptet werden kann und jegliche Kulanz vermisst werden muss. Dieses Thema bedarf besonderer Betonung, da die Realität der Bußgelderhebung zeigt, dass zwischen den Bundesländern (und auch innerhalb dieser) deutliche Abweichungen in der Ahndung „gleicher“ Verstöße bestehen. Es sind Fallkonstellationen bekannt, in denen die Ahndung um den Faktor 40 (!) abweicht.

Tägliche Lenkzeit:

Grundsätzlich maximal 9 Stunden - zwei Mal kalenderwöchentlich Verlängerung auf maximal 10 Stunden möglich.

Tageslenkzeit ist die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit. Als Tageslenkzeit gilt somit nur die Summe der tatsächlich geleisteten Lenkzeiten, die vom Kontrollgerät im „24-Stunden-Zeitraum“ aufgezeichnet wurden.

Der Begriff *tägliche* Lenkzeit oder *Tageslenkzeit* bezieht sich nur auf den genannten Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten und darf nicht mit der Lenkzeit an einem Kalendertag verwechselt werden. Dies rührt daher, dass an ein und demselben Kalendertag bereits eine zweite Tageslenkzeit bzw. ein zweiter Arbeitstag beginnen kann, wodurch eine kalendertägliche Lenk- bzw. Arbeitszeit von mehr als 10 Stunden entstehen kann.

Beispiel: Arbeitsbeginn am Montag um 00:01 Uhr. Der Fahrer hat seine Abfahrtskontrolle erledigt und fährt neun Stunden, die er durch eine einstündige Pause nach vier- einhalb Stunden Lenken unterbrochen hat. Gegen 10:15 Uhr beginnt er auf dem Rastplatz seine tägliche Ruhezeit von rund 11,5 Stunden. Gegen 21:45 Uhr setzt er nach einer erneuten Abfahrtskontrolle seine Fahrt fort, da er den rechtlichen Anforderungen (des Fahrpersonal- und Arbeitszeitrechts) genüge getan hat. Bis zum Beginn des neuen Kalendertages kann er noch rund zwei Stunden fahren bzw. arbeiten. An diesem Kalendertag ergeben sich somit (legal) Werte von rund 11 Stunden Lenkzeit, 0,5 Stunden Arbeitszeit, 11,5 Stunden Ruhezeit und eine Stunde Pause bzw. Fahrtunterbrechung.

¹⁰ Laut BMVI handelt es sich bei dem Durchführungsbeschluss um einen Rechtsakt, der zwar formal eine Bindungswirkung für die EU-Mitgliedsstaaten entfaltet, inhaltlich aber lediglich Empfehlungscharakter

Der Verordnungsgeber hat eine Klarstellung unterlassen, wie mit einer über 9 Stunden hinausgehenden täglichen Lenkzeit umzugehen ist, die zwei Kalenderwochen „berührt“. Beginnt ein Fahrer an einem Sonntag um 18:00 Uhr mit seiner Arbeits- bzw. Lenktätigkeit und dauert diese inklusive Fahrtunterbrechungen und sonstigen Arbeitstätigkeiten bis Montag um 06:00 Uhr an, so ist nicht geregelt, welcher der beiden Kalenderwochen diese verlängerte tägliche Lenkzeit zuzuordnen ist. Dieses Regelungsdefizit ist auch deshalb besonders ärgerlich, weil hier ohne Not auf die Kalenderwoche abgehoben wird. Würde wie bei der dreimalig erlaubten Reduzierung der täglichen Ruhezeit als Bezugszeitraum die Zeitspanne zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten herangezogen, würde sich die Frage der Kalenderwochenzuordnung gar nicht stellen. Es war dem Verordnungsgeber aber wohl nicht kompliziert genug, weshalb hier ein abweichender Bezugszeitraum installiert werden musste. Eine EU-weite Klärung dieser Fragestellung kann wohl erst erfolgen, wenn eine Änderung der VO (EG) Nr. 561/2006 erfolgt. Auf Seite 83, Fußnote 52 finden Sie Hinweise, wie die Thematik aus Sicht des BMVI beurteilt wird.

Anmerkung zu 10 Stunden Lenkzeit: Auch wenn eine zehnstündige Lenkzeit vom Gesetz her erlaubt ist, begeht ein Fahrer, der tatsächlich 10 Stunden Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten zusammenbringt, im Zweifel einen Rechtsverstoß. Wie das? Das hier zu bemühende Stichwort lautet: **Abfahrtskontrolle!** Diese ist aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (insb. [§ 23 StVO](#)) sinngemäß nach jeder längeren Fahrtunterbrechung durchzuführen. Und die Durchführung selbiger beansprucht natürlich die dem Fahrer zur Verfügung stehende Arbeitszeit von maximal 10 Stunden¹¹. Wer die Abfahrtskontrolle halbwegs gewissenhaft durchführt, benötigt dafür vielleicht 10 Minuten Zeit. Diese Arbeitstätigkeit muss übrigens in den Aufzeichnungen dokumentiert sein - ansonsten wurde die Abfahrtskontrolle offensichtlich nicht durchgeführt, was im Zweifel etwa im Zusammenhang mit einem Unfall zu einer Haftungsverschiebung zu Lasten des Fahrers und/oder anderer Verantwortlicher im Unternehmen führen kann. Deshalb entsteht zwischen zwei Ruhezeiten ein arbeitszeitrechtlicher Verstoß, wenn eine Abfahrtskontrolle durchgeführt wurde und dennoch eine Lenkzeit von 10 Stunden in Anspruch genommen wird. Dessen ungeachtet stellt sich in derartigen Fällen natürlich auch die Frage, wer in wessen Arbeitszeit die Be- und Entladung und die Ladungssicherung vorgenommen hat.

Anmerkung zur Rechtsauslegung in Deutschland: Ein weiteres Regelungsdefizit (oder vielleicht eher eine nicht abschließend klare Aussage) im Fahrpersonalrecht

hat. Offensichtlich wird die Empfehlung seitens des BAG berücksichtigt - wie die einzelnen Bundesländer und deren untere Ahndungsbehörden mit der Fragestellung umgehen, bleibt bis auf weiteres ungeklärt.

¹¹ Über einen Tarifvertrag kann auf Grundlage des § 7 ArbZG ein höherer Wert für das Maximum der „täglichen“ Arbeitszeit zwischen zwei Ruhezeiten fixiert werden.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

wird deutlich, wenn die Frage aufkommt, wie viele Tageslenkzeiten hintereinander zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten erbracht werden dürfen (siehe ergänzend auch die Ausführungen unter Dok.-Nr. [121017](#)). In den beiden unabhängig voneinander zu betrachtenden Zeitrechnungen im Fahrpersonalrecht (kalendertag- bzw. - (doppel)wochenbezug vs. „24-Stunden-Zeitraum“) gibt es keinen Hinweis darauf, wie häufig ein Fahrer zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten mit Lenktätigkeiten beginnen darf, die dann wiederum durch ausreichende Tagesruhezeiten unterbrochen werden müssen¹². Zur Verdeutlichung ein (eher theoretisches) Beispiel:

46	Stunden Wochenruhezeit (Ende der WRZ Montag 03:00 Uhr)
2	Stunden Lenkzeit
11	Stunden Ruhezeit
3	Stunden Lenkzeit
10	Stunden Ruhezeit
1	Stunden Lenkzeit
11	Stunden Ruhezeit
4	Stunden Lenkzeit
10	Stunden Ruhezeit
1	Stunden Lenkzeit
12	Stunden Ruhezeit
2	Stunden Lenkzeit
9	Stunden Ruhezeit
1	Stunden Lenkzeit
11	Stunden Ruhezeit
3	Stunden Lenkzeit
11	Stunden Ruhezeit
4	Stunden Lenkzeit
11	Stunden Ruhezeit
2	Stunden Lenkzeit
11	Stunden Ruhezeit
3	Stunden Lenkzeit
46	Stunden Wochenruhezeit (Beginn der WRZ Samstag 16:00 Uhr)

Summen:

Lenkzeiten	26 Stunden
Tagesruhezeiten	107 Stunden
gesamt	133 Stunden

Nach aktuellem Stand besteht zwischen den obersten Behörden des Bundes und der Länder (in Deutschland!) Einigkeit, dass aus dem Einlegen von Tagesruhezeiten in der hier beispielhaft dargestellten Form, also so, dass der jeweils für Tageslenk- und -

¹² Es wird nur festgelegt, wie viele Stunden pro Kalenderwoche (56 Stunden) und Kalenderdoppelwoche (90 Stunden) gelenkt werden darf, was sich wiederum damit „beißt“ (im Sinne von unnützer Verkomplizierung), dass die Arbeitswoche eines Fahrers, also der Zeitraum zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten, nicht mit einer Kalenderwoche identisch sein muss.

ruhezeiten zur Verfügung stehende 24-Stunden-Zeitraum bei weitem nicht ausgeschöpft wird, nicht geschlussfolgert werden darf, dass dadurch auch der bezüglich des Einlegens der Wochenruhezeit zur Verfügung stehende Zeitraum (maximal sechs 24-Stunden-Zeiträume, rechnerisch also maximal 144 Zeitstunden) „reduziert“ wird. Während also bezüglich des einzelnen Arbeitstages eines Fahrers der 24-Stunden-Zeitraum als recht variabler Verfügungsrahmen angesehen werden kann, innerhalb dessen eine Maximalzahl von Lenk- und Arbeitsstunden und eine Minimalzahl von Ruhestunden eingehalten werden muss, sind die maximal sechs 24-Stunden-Zeiträume zwischen zwei Wochenruhezeiten in einem anderen Licht zu betrachten: hier dominiert der Zeitstunden-Charakter von rechnerisch 144 Stunden als übergeordnetes Gerüst, das sozusagen den Details des einzelnen Arbeitstages übergeordnet wird. Das heißt, es dürfen unter Einhaltung der Vorgabe, dass eine (erneute) Wochenruhezeit spätestens 144 Stunden nach Ende der vorigen Wochenruhezeit beginnen muss, zwischen zwei Wochenruhezeiten auch mehr als sechs Tageslenkzeiten mit zugehörigen Tagesruhezeiten liegen. Diese Auslegung deckt sich auch mit der Tatsache, dass in der VO (EG) Nr. 561/2006 nicht festgelegt wird, wie viele Tageslenkzeiten bzw. Tagesruhezeiten zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten maximal liegen dürfen. Ob diese Sichtweise auch im europäischen Ausland geteilt wird, kann nicht abschließend beurteilt werden. Da aber auch dort die einschlägigen Verordnungen gelten, dürfte derartige Fallkonstellationen auch in den anderen EU-Mitgliedstaaten (bzw. im AETR-Raum) nicht beanstandet werden.

Wöchentliche Lenkzeit:

Kalenderwöchentlich darf eine Lenkzeit von **56 Stunden** (rechnerisch aus zwei Mal 10 Stunden und vier Mal 9 Stunden) nicht überschritten werden. Durch die Festlegung der maximalen Arbeitszeit auf 60 Stunden in der Kalenderwoche, bleibt bei maximaler Ausnutzung der Lenkzeiten für sonstige Arbeiten nur noch ein Zeitraum von 4 Stunden.

Da die Lenkzeit für die **Doppelwoche** wie bisher auf **90 Stunden** begrenzt ist, führt eine Ausnutzung der maximalen Lenkzeit in der einen Woche zu einer Reduzierung der maximalen Lenkzeit in der Folgewoche auf 34 Stunden. In der Doppelwochenbetrachtung ist zu beachten, dass die 90 Stunden stets bei jeder Kombination zweier aneinander angrenzender Wochen eingehalten werden muss. Der Maximalwert von 90 Stunden muss also eingehalten werden unabhängig davon, ob man die KW 1 mit der KW 2, die KW 2 mit der KW3 oder die KW3 mit der KW4 usw. kombiniert.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch, dass bezüglich der Arbeitszeit ein Wochendurchschnitt von maximal 48 Stunden einzuhalten ist, der in einem frei wähl-

baren Zeitraum von 16 oder 24 Wochen (je nach Rechtsgrundlage) vorliegen muss. Werden also bei der Arbeitszeit (und die Lenkzeit ist ja Teil der Arbeitszeit) in einem begrenzten Zeitraum die erlaubten Maximalwerte ausgenutzt führt dies dazu, dass ein Ausgleich in Form von Freizeit geschaffen werden muss. Urlaubs-, Krankheits- oder Feiertage können für den Ausgleich von Arbeitszeiten auf den Durchschnittswert nicht herangezogen werden, da sie in die Arbeitszeitaufzeichnung mit dem arbeitnehmerindividuellen Durchschnittswert (z. B. 8,1 Stunden bei einer wöchentlichen Arbeitszeit von 40,5 Stunden, verteilt auf fünf Arbeitstage) einfließen.

Tägliche und wöchentliche Ruhezeit:

Tägliche Ruhezeit: Regelmäßig mindestens 11 Stunden innerhalb von 24 Stunden seit Ende der vorigen Ruhezeit, drei Mal zwischen zwei Wochenruhezeiten Verkürzung auf mindestens 9 Stunden ohne Ausgleichspflicht möglich. Grundsätzlich aufteilbar in einen ersten mindestens 3-stündigen und einen zweiten mindestens 9-stündigen Abschnitt. Sonderregelung im Mehrfahrerbetrieb!

Wöchentliche Ruhezeit: Regelmäßig mindestens 45 Stunden nach spätestens sechs 24-Stunden-Zeiträumen, Verkürzung mit Ausgleichspflicht auf mindestens 24 Stunden möglich. Abweichung einerseits im nationalen Personenlinienverkehr bis 50 km Linienlänge und andererseits für grenzüberschreitenden Personenverkehr durch die „12-Tage-Regelung“ seit 14. Juni 2010 (siehe unten).

Als Ruhezeit wird ein **mindestens dreistündiger** ununterbrochener Zeitraum (**Achtung:** zwingende Verteilung der Ruhezeitstunden bei Aufteilung in zwei Abschnitte), in dem der **Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann**, angesehen. Keine Ruhezeiten sind Zeiten der Arbeit oder Bereitschaft sowie die im Rahmen der Mehrfahrerbesatzung als Beifahrer im fahrenden Fahrzeug verbrachten „Kabinenzeiten“ (= Bereitschaftszeit). Die Beifahrerzeiten sind jedoch Fahrtunterbrechungen und arbeitszeitrechtliche Pausen.

Der Fahrer muss innerhalb jedes begonnenen 24-Stunden-Zeitraumes eine **tägliche Ruhezeit** einlegen. Der 24-Stunden-Zeitraum hat keinen direkten Zusammenhang mit einem Kalendertag, sondern „läuft“ völlig unabhängig von diesem und muss auch keine vollen 24 Stunden umfassen - vielmehr handelt es sich um eine Maximalvorgabe, die nicht überschritten werden darf (ausführliche Anmerkungen dazu unter der Dok-Nr.: [121017](#) und weiter oben in diesem Kapitel unter „Tageslenkzeit“). Beginnt der Fahrer seine Arbeitstätigkeit nach einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit bspw. am Sonntag um 21:30 Uhr, so muss er spätestens am Montag um 21.30 Uhr eine weitere tägliche Ruhezeit vollständig eingelegt haben. **Tägliche Ruhezeiten**

können Fahrtunterbrechungen ersetzen, etwa der erste Block bei einer Aufspaltung.

Innerhalb der Vorgaben des Artikel 9 Absatz 1 der VO (EG) Nr. 561/2006 ist es erlaubt, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit zwei Mal kurz zu unterbrechen (für insgesamt eine Stunde), um das **Fahrzeug auf bzw. von eine/r Fährer oder einen/m Zug zu bewegen**¹³ (siehe auch [Leitlinie Nr. 6](#) der EU-Kommission). Ein Ausgleich der dadurch entstehenden Verkürzung ist nicht notwendig, die tägliche Ruhezeit wird dennoch als regelmäßige angesehen. Die dabei entstehende Lenkzeit wird in Deutschland nicht zur täglichen Lenkzeit hinzugerechnet, bei der Berechnung der wöchentlichen Lenkzeit werden diese Lenkzeiten jedoch miteinbezogen.

Nach maximal sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen (bzw. vier bis fünf¹⁴ 30-Stunden-Zeiträumen in der Mehrfahrerbesatzung) muss eine **wöchentliche Ruhezeit** eingelegt werden. Wird eine Verkürzung in Anspruch genommen, muss diese **Verkürzung bis zum Ende der dritten Folgeweche ausgeglichen werden**. Der Ausgleich hat durch Verlängerung einer mindestens neunstündigen Ruhezeit zu geschehen. Die Verkürzung muss zusammenhängend ausgeglichen werden und an eine tägliche oder wöchentliche Ruhezeit angehängt werden.

¹³ Ein weiteres Thema, das in der Praxis zu mannigfaltigen Problemen führen kann. Das beginnt schon damit, dass in der Rechtsgrundlage dem Fahrer an sich nicht vorgeschrieben wird, dass in diesem Fall am Kontrollgerät eine spezielle Bedienung über das Symbol „Fährer/Zug“ zu erfolgen hat. Entscheidet sich der Fahrer jedoch dazu, die (zweimalige) Unterbrechung der regelmäßigen täglichen Ruhezeit am Kontrollgerät unter dem entsprechenden Symbol aufzuzeichnen, ist letztendlich vollkommen offen, wie die Einstellung/Bedienung vorzunehmen ist. Grundsätzlich sind diverse Möglichkeiten denkbar, z. B. nur einmalig im Zuge des ersten Wechsels von Ruhezeit auf Lenkzeit (Frage: muss hier eine Abfahrtskontrolle erfolgen?) oder auch beim zweiten Mal (sofern das überhaupt stattfindet) oder auch beim Wechsel „zurück“ von Lenkzeit auf Ruhezeit, oder oder oder... Für Deutschland hat sich das BMVI dahingehend geäußert, dass die Kontrollbeamten des BAG bereits das einmalige Auftreten des Symbols „Fährer/Zug“ in den Aufzeichnungen als Anzeichen auffassen, dass der Fahrer ein Fahrzeug auf einer Fährer oder einem Zug begleitet hat. Je nach Einzelfallumständen würde dies dann akzeptiert bzw. als Anlass für weitere Nachforschungen aufgefasst. Berichte aus Kontrollen durch ausländische Kontrollbeamte bzw. die Polizeien der Länder legen Nahe, dass es im Vergleich zur Handhabung durch das BAG auch sehr konkrete Vorstellungen gibt, wie diese Eingaben zu erfolgen haben. Insofern kann auch bei diesem offensichtlichen Regelungsdefizit der Rechtsgrundlagen keine Aussage getroffen werden, wie das Kontrollgerät „korrekt“ zu bedienen ist.

¹⁴ Zu der Frage, wie viele Mehrfahrerbesatzungen innerhalb des rechtlichen Rahmens bzw. innerhalb einer Kalenderwoche unter Ausnutzung der Vorgaben maximal möglich sind, kann man einige Gedankenspiele anstellen. Da die VO (EG) Nr. 561/2006 im Artikel 8 bezüglich der Mehrfahrerbesatzung nur regelt, wie sich der Bezugszeitraum für die tägliche Ruhezeit entwickelt, daraus aber offensichtlich keine Folgen für den Bezugszeitraum der Wochenruhezeit (WRZ) hervorgehen, bleibt es grundsätzlich dabei, dass „spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit“ eine neue wöchentliche Ruhezeit beginnen muss - bezüglich der Wochenruhezeit werden die Teilnehmer einer Mehrfahrerbesatzung somit als „Einzelkämpfer“ betrachtet. Geht man also von einem „Team“ aus, das vollkommen unbelastet nach dem Einlegen einer regelmäßigen WRZ am Montag um 00:00 Uhr losfährt, dann unter Einhaltung der rechtlichen Vorgaben abwechselnd fährt und dabei die tägliche Lenkzeit nicht über neun Stunden hinaus verlängert, könnte nach knapp 28 Stunden (bestehend aus 18 Stunden Lenkzeit, knapp einer Stunde Arbeitszeit und 9 Stunden Ruhezeit) eine zweite „Fahrt“ anstehen. Führt man dies nach dem gleichen Schema weiter, sind nach fünf Fahrten 131 Stunden seit Beginn der Mehrfahrerbesatzung vergangen (es ist Samstag 11:00 Uhr). Nun wird anstatt einer Tagesruhezeit eine verkürzte oder regelmäßige WRZ eingelegt und weiter gehts... Da 144 Stunden bis zur nächsten WRZ zur Verfügung stehen, könnte sogar legal die zweimalige Verlängerung der täglichen Lenkzeit in Richtung 10 Stunden genutzt werden. Jedenfalls muss am Samstag um 23:59 Uhr Schluss sein, ansonsten wäre das rechnerische 144-Stunden-Zeitfenster überschritten.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Eine beanspruchte Verkürzung muss nicht ausgeglichen worden sein, bevor erneut eine Verkürzung der Wochenruhezeit stattfinden kann. Wird in der KW1 von Dienstag 17:30 Uhr bis Mittwoch 17:30 Uhr eine verkürzte Wochenruhezeit eingelegt, muss die Differenz zu 45 Stunden (hier also 21 Stunden) bis zum Ende der KW4 ausgeglichen worden sein. Wird zum Ende der KW4 eine regelmäßige Wochenruhezeit von 45 Stunden geplant und kommt zu dieser der Ausgleich von 21 Stunden aus der KW1 hinzu, muss die Wochenruhezeit in der KW4 also spätestens am Freitag um 06:00 Uhr beginnen (66 Stunden bis Sonntag 24:00 Uhr). Im Zwischenzeitraum hätten zudem weitere verkürzte Wochenruhezeiten liegen können, die wiederum den Vorgaben entsprechend ausgeglichen werden müssten.

Im **Zwei-Kalenderwochen-Zeitraum** müssen entweder zwei reguläre wöchentliche Ruhezeiten oder eine reguläre und eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden. Kommt es dabei zu wochenbezogenen Überlappungen (Beginn Sonntag 09:00 Uhr, Ende Dienstag 06:00 Uhr), kann die wöchentliche Ruhezeit der einen oder der anderen Woche zugerechnet werden, nicht jedoch beiden. Die beiden Ruhezeiten müssen innerhalb der zwei Kalenderwochen vollständig eingelegt worden sein. Es genügt also nicht, bspw. nach einer verkürzten Wochenruhezeit von 44 Stunden in der KW1 die zweite Wochenruhezeit in der KW2 nur zu beginnen - diese zweite (regelmäßige) Wochenruhezeit muss vor Sonntag 24:00 Uhr der KW2 beendet worden sein!

Für den **Personenlinienverkehr bis 50 km Linienstrecke** besteht gemäß § 1 Absatz 4 FPersV bezüglich der Lage der wöchentlichen Ruhezeiten eine abweichende Regelung: Die nächste wöchentliche Ruhezeit hat hier nicht zwingend am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen bzw. 144 Zeitstunden nach Beendigung der letzten Wochenruhezeit zu liegen. Vielmehr können die wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum verteilt werden. Dadurch ist es möglich, Fahrer an bis zu zwölf aufeinanderfolgenden Tagen zu beschäftigen. Für Fahrer, die sowohl Linienverkehre bis 50 km als auch Gelegenheitsverkehre (ins Ausland) durchführen, sollte die spezielle Wochenruhezeitregelung grundsätzlich nicht in Anspruch genommen werden.

Die bis zur Einführung der VO (EG) Nr. 561/2006 bestehende Möglichkeit im **grenzüberschreitenden Personenverkehr** erst **nach 12 Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit** einzulegen, wurde ab dem **04. Juni 2010** unter gewissen Voraussetzungen wieder eingeführt. Zu den Voraussetzungen um von der Regelung Gebrauch zu machen (vgl. Erwägungsgrund Nr. 20 und Artikel 29 der [VO \(EG\) Nr. 1073/2009](#) bzw. Artikel 8 Absatz 6a der VO (EG) Nr. 561/2006):

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

- Es muss sich um einen „einzelnen“ Gelegenheitsdienst handeln. Fernlinienverkehre und mehrere direkt hintereinander stattfindende Gelegenheitsfahrten sind somit nicht umfasst.
- Das Fahrzeug muss sich mindestens 24 aufeinanderfolgende Stunden auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaates befinden (Nachweis? Im Gesetz wird keiner gefordert!).
- Die summierte Gesamtlenkzeit während der Inanspruchnahme der 12-Tage-Regelung soll/darf nicht zu „lang“ sein. (Wobei offen bleibt, was das bedeutet.)
- Vor der Fahrt muss eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und nach der Fahrt müssen zwei regelmäßige oder eine regelmäßige und eine verkürzte Wochenruhezeit eingelegt werden, wobei die Verkürzung im bekannten Schema (bis zum Ende der dritten Kalenderwoche nach Ende des Ausnahmezeitraums) auszugleichen ist.
- Das Fahrzeug muss (seit dem 1. Januar 2014) mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein.
- Bei Fahrten, die zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr stattfinden, müssen entweder mindestens zwei Fahrer an Bord sein (wobei fraglich ist, ob diese tatsächlich eine Mehrfahrerbesatzung nach Artikel 4 der VO (EG) Nr. 561/2006 durchführen müssen oder ob es ausreicht, dass ein weiterer Fahrer an Bord ist - „...sofern das Fahrzeug bei Fahrten während des Zeitraums von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr mit mehreren Fahrern *besetzt* ist...“) oder alternativ, also wenn kein weiterer Fahrer zugegen ist, verkürzt sich die Länge der maximalen ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5 Stunden auf 3 Stunden (was zu den auf Seite 82 angesprochenen Unklarheiten führt).

Vor allem die Vorgaben zu den vor und nach der Inanspruchnahme notwendigen Wochenruhezeiten macht diese Ausnahme für viele Busunternehmen recht unattraktiv. Darüber hinaus ist schleierhaft, weshalb ein mindestens 24-stündiger Aufenthalt im Ausland vorgeschrieben wird und Inlandsfahrten insofern gegenüber Auslandsfahrten benachteiligt werden - mit der allgemeinen Verkehrssicherheit kann hierbei sicher nicht argumentiert werden.

Zur Fragestellung, ob eine **Wochenruhezeit, die im Fahrzeug** verbracht wurde, als regelmäßige oder nur als verkürzte eingestuft werden kann, läuft seit etwa Mitte 2014 eine kontrovers geführte Diskussion zwischen der EU-Kommission, den Mitgliedsstaaten und anderen Institutionen. Wie auch bei manch anderen Fragestellungen im Fahrpersonalrecht basiert die Unklarheit in der Bewertung auf dem unzureichend ausformulierten Verordnungstext der VO (EG) Nr. 561/2006. In den der VO vorangestellten (aber letztlich unverbindlichen) Erwägungsgründen fällt etwa unter (17) auf, dass „mit dieser Verordnung ... die sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer sowie die allgemeine Straßenverkehrssicherheit verbessert werden

[sollen]“. Dies werde unter anderem erreicht durch „die Verpflichtung der Fahrer, mindestens einmal in jedem Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu nehmen“. Weiter geht es dann im Artikel 8 Absatz 8: „Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbraucht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.“ Berücksichtigt man diese und ggf. weitere Hinweise wie etwa die Auslegungshinweise der obersten Behörden des Bundes und Länder (Stand September 2014) für die Meinungsbildung, dann zeichnet sich relativ klar ab, dass der Verordnungsgeber sich grundsätzlich dafür entschieden hat, im Fahrzeug eingelegte Wochenruhezeiten nur als verkürzte zu akzeptieren (womit ja nicht zwingend einhergeht, dass die Wochenruhezeit deutlich weniger als 45 Stunden ange dauert hat - ein ausgleichender Zeitraum größeren Ausmaßes kann also, muss aber nicht entstehen). Man könnte auch sagen, der Fahrer soll, ganz im Sinne des Erwägungsgrundes Nr. 17, eine Wochenruhezeit innerhalb von zwei Wochen zuhause (oder „am Standort“) verbringen.

Eine derartige Auslegung des Textes wäre aber doch allzu einfach - schließlich mangelt es unter engeren juristischen Maßstäben an einer klaren Ge- und Verbotsstruktur in den zugrundeliegenden Zeilen des Artikel 8. Auch kontroll- und bußgeldseitig ist die Thematik nicht ausreichend ausgearbeitet. Langer Rede kurzer Sinn: Dass eine im Fahrzeug verbrachte Wochenruhezeit nur als verkürzte gelten könne, ließe sich laut jüngster Sichtweise des BMVI bzw. nach Auslegung durch die EU-Kommission aus dem Verordnungstext nicht eindeutig herauslesen. [Frankreich](#) und Belgien haben sich von juristischen Grundsatzüberlegungen erst einmal nicht beeindrucken lassen und Sanktionen in nicht unerheblicher Größenordnung (Frankreich: bis zu 30.000 Euro und/oder bis zu ein Jahr Gefängnis für den Unternehmer; Belgien: 1.800 Euro für den Unternehmer) beschlossen. Das oben verlinkte Papier enthält Aussagen, wie die Umsetzung in der Praxis in Frankreich aussehen soll. Die EU-Kommission hat angekündigt, die Regelungen in Frankreich und Belgien auf Aspekte der Effizienz, Verhältnismäßigkeit und Diskriminierungsfreiheit zu prüfen.

Dass eine klare Regelung in der EU-Verordnung erfolgt, erscheint unrealistisch. Die Frachtführer aus den östlichen Gebieten der EU (17 Mitgliedstaaten), die gegenüber den im westlichen Bereich der EU (11 Mitgliedstaaten) sitzenden Frachtführern einen Wettbewerbsvorteil auf der (Personal-) Kostenseite genießen und deshalb von den hiesigen Verladern und Spediteuren bevorzugt eingesetzt werden, sind mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in der Lage, ihren nationalen Verkehrsministern klar zu machen, was ihre Kostenvorteile aufrechterhält und wodurch diese ge-

fährdet sind. Sollten EU-Kommission und -Parlament zu einer Klarstellung bereit sein, ist also davon auszugehen, dass entsprechende Textpassagen spätestens in den Tri-logverhandlungen durch den Rat eliminiert werden. Will ein Mitgliedstaat hierzu Regelungen treffen, bleibt wohl (leider!) nur der Weg nationaler Sonderregelungen, den bis dato nur Belgien und Frankreich eingeschlagen haben. Dabei ist offen, ob die nationalen Regierungen im westlichen Teil der EU Regelungen zum Wohle der Fahrer gegen den Druck der Verlager und Spediteure, die ja an kostengünstige Transporte gewöhnt sind, umsetzen können.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass eine Ahndung von im Fahrzeug verbrachten Wochenruhezeiten nur in den Fällen möglich erscheint, in denen der Fahrer „auf frischer Tat“, also frühestens 45 Stunden nach Beginn seiner wöchentlichen Ruhezeit, kontrolliert wird. Für die Praxis sind bis zu einer weiteren Detailklärung bzw. Novellierung der nationalen oder EU-Rechtsgrundlagen verschiedene Reaktionen denkbar:

- Die im Fahrzeug verbrachte Wochenruhezeit wird tatsächlich als verkürzte eingelegt (mit einer Dauer von maximal 44:59 Stunden). Darüber hinausgehende „Wartezeiten“ müssten als Arbeitszeit oder Bereitschaftszeit dokumentiert werden. Der Ausgleich der Verkürzung dürfte problemlos möglich sein.
- Die Fahrer werden außerhalb des Fahrzeugs (in einem Hotel, bei Freunden/Bekannten, im Zelt, ...) einquartiert, wobei ein Nachweis kein Fehler wäre (auch wenn er gesetzlich nicht vorgeschrieben ist!).
- Jede zweite (regelmäßige) Wochenruhezeit wird auf deutschem Hoheitsgebiet verbracht. Bei digitalen Kontrollgeräten wird ja nur das Land, in dem die Fahrt beginnt bzw. endet festgehalten. Daraus lassen sich natürlich bis zur Einführung der „smarten“ Kontrollgeräte mit GPS-Technik keine Rückschlüsse auf den tatsächlichen Ort herstellen; bei Aufzeichnungen mit analogen Kontrollgeräten sollte es natürlich tatsächlich der Standort/Wohnort des Fahrers sein.

Vor dem Hintergrund, dass zumindest in einigen EU-Mitgliedstaaten ein gewisser Fahrermangel vorherrscht bzw. prognostiziert wird - der künftig sogar zu einem grundlegenden Problem für die Abwicklung logistischer Prozesse heranwachsen könnte und teilweise bereits dafür sorgt, dass Fahrzeuge stehen - wäre es grundsätzlich erstrebenswert, die Arbeitsbedingungen der Fahrer und somit die Attraktivität dieses Berufes zu verbessern. Ob es auch unter (zum Teil extrem) anspruchsvollen Wettbewerbsbedingungen „zu viel verlangt“ ist, dass ein Fahrer alle zwei Wochen rund zwei Tage zuhause verbringen kann, ist eine Frage, die neben den politisch Verantwortlichen letztlich jeder Unternehmer für sich beantworten muss. Sollten weitere Mitgliedstaaten mit nationalen rechtlichen Regelungen dem Beispiel Frankreichs

und Belgiens folgen, wird die Frage auf diese Weise beantwortet. Informelle Informationen deuten an, dass es in Deutschland eine entsprechende Gesetzesinitiative geben wird.

Anmerkung I: Strittig ist, ob es rechtskonform möglich ist, zwei verkürzte Wochenruhezeiten hintereinander einzulegen. Eine Ursache, warum diese Fragestellung so überhaupt aufkommt, könnten erneut Übersetzungs-„Fehler“ in der entsprechenden Passage im Artikel 8 der VO (EG) Nr. 561/2006 sein. Zunächst muss verdeutlicht werden, dass es bei der Betrachtung der Doppelwochenlenkzeit nach Artikel 6 der VO (EG) Nr. 561/2006 unstrittig ist, dass 90 Stunden Lenkzeit in jeder freien Kombination von zwei Kalenderwochen (KW1 und KW2, KW2 und KW3, KW3 und KW4 usw.) eingehalten werden müssen. Die englische „Ur-Fassung“ der VO (EG) Nr. 561/2006 beinhaltet sowohl im Artikel 6 als auch im Artikel 8 die gleiche Formulierung: „... any consecutive two weeks ...“. Demgegenüber weichen die Formulierungen in der deutschen Übersetzung leicht voneinander ab:

Artikel 6: Die summierte Gesamtlenkzeit *während zweier aufeinander folgender Wochen* darf 90 Stunden nicht überschreiten...

Artikel 8: In *zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen* hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten...

Man könnte nun also zu der Überzeugung gelangen, dass man im Sinne des Artikel 8 das Jahr in 26 Doppelwochen aufteilt (KW1 und KW2, KW3 und KW4, KW5 und KW6, usw.) und dass nun die Vorgaben des Artikel 8 jeweils für diese Doppelwochen einzuhalten sind. Somit müsste es möglich sein, in der KW1 eine regelmäßige, in der KW2 eine verkürzte, in der KW 3 erneut eine verkürzte und in der KW4 dann also eine regelmäßige Wochenruhezeit einzulegen. Das heißt sich in gewisser Weise mit dem bereits weiter oben angesprochenen Erwägungsgrund Nr. 17, wobei auch hier eine andere Lesart möglich erscheint. Final wird die Fragestellung hier nicht beantwortet werden können - was in jedem Fall sichergestellt werden sollte, ist mindestens eine regelmäßige Wochenruhezeit innerhalb von zwei „rollierenden“ Kalenderwochen (also KW1 und KW2, KW2 und KW3, KW3 und KW4, usw.). Wird dies eingehalten, spricht nichts dagegen, um diese regelmäßige Wochenruhezeit „herum“ auch mehrere verkürzte Wochenruhezeiten (hintereinander) einzulegen.

Anmerkung II: Vereinzelt wird die Meinung vertreten, dass eine mindestens 24 Stunden andauernde Ruhezeit stets als verkürzte Wochenruhezeit anzusehen sei. Dies kollidiert jedoch mit den Ausgleichsvorschriften zu verkürzten Wochenruhezeiten einerseits und andererseits auch mit den direkt im Vorfeld geäußerten Überlegungen unter Anmerkung I. Letztendlich könnte ein Ausgleich dann nur in Folge einer regel-

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

mäßigen Wochenruhezeit erfolgen, was sich rechtlich an dem Umstand reibt, dass laut Gesetz der Ausgleich dadurch zu erfolgen hat, dass der auszugleichende Zeitraum an eine mindestens neunstündige (und somit tägliche) Ruhezeit anzuhängen ist. Um es abzuschließen: Das sind rechtlich nicht abgedeckte Einzelmeinungen, die sich hoffentlich nicht in Bußgeldbescheiden niederschlagen.

Notfälle (und damit einhergehende Lenkzeitüberschreitungen):

Im Rahmen folgender Notfälle kann die maximale Lenkzeit zur Erreichung eines geeigneten Halteplatzes überschritten werden:

- Gefahr (drohender Verderb der Ware, Ausfall der Heizung oder Kühlung bei Thermo-Fahrzeugen).
- Höhere Gewalt (Stau wegen Unfall, Verzögerungen an der Grenze wegen unerwartetem Streik der Zöllner, Naturkatastrophen).
- Ausrüstung des Fahrzeuges (zum Beispiel Schneekettenmontage), technische Probleme am Fahrzeug.

Eine Überschreitung der Lenkzeit gemäß Artikel 12 der VO (EG) Nr. 561/2006 (um einen „geeigneten“ Halteplatz zu erreichen) wird nur akzeptiert, wenn die Ursache für die Lenkzeitüberschreitung ein ungewöhnliches, unvorhersehbares oder plötzlich eintretendes Ereignis darstellt und dadurch die Sicherheit der Passagiere, des Fahrzeugs oder der Ladung gefährdet, wobei die Sicherheit im Straßenverkehr stets oberste Priorität besitzt. Abweichungen, die aus Hilfeleistungen (zum Beispiel Erste-Hilfe-Maßnahmen) resultieren, sind in jedem Fall zulässig. Der Fahrer hat Art, Grund und Ort der **Abweichung** spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes **handschriftlich** auf der Tachoscheibe oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu **vermerken** (siehe auch [Leitlinie Nr. 5](#) der EU-Kommission). Außerdem kann es niemals schaden, auch die Rechtsgrundlage zu notieren („Artikel 12“). Die Nichtbeachtung dieser Dokumentationsanforderungen ist bußgeldbewehrt.

Auch das ArbZG enthält im [§ 14](#) eine **Notstandsklausel**. Ein Überschreiten der höchstzulässigen Arbeitszeit ist insbesondere bei unaufschiebbaren Vor- und Abschlussarbeiten möglich.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.3.2 Nach Arbeitszeit- und Mindestlohngesetz

Arbeitszeit:

Arbeitszeit ist die Zeit von Beginn bis zum Ende der Arbeit des Arbeitnehmers. Hierzu zählt neben der Lenktätigkeit auch das Be- und Entladen des Fahrzeugs (sowie die gegebenenfalls im Vorfeld dazu anfallenden Wartezeiten), die Pflege und Wartung des Fahrzeugs, berufsbedingte administrative Tätigkeiten wie die Erledigung von Zollformalitäten oder Hilfeleistungen beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen. Regelungslücken ergeben sich etwa bei der Frage, wodurch der Beginn und das Ende der Arbeit genauer charakterisiert sind. **Nicht zur Arbeitszeit** zählen Fahrtunterbrechungen, arbeitszeitrechtliche Pausen und Ruhezeiten.

Vorschriften in Detail:

- A) Allgemein, also für alle dem ArbZG unterliegenden Arbeitnehmer sind folgende Vorgaben¹⁵ zu beachten:
- **Durchschnittlich 8 Stunden, maximal 10 Stunden Arbeitszeit pro Werktag¹⁶.**
 - Somit durchschnittlich 48 Stunden bzw. maximal 60 Stunden pro/bei Sechs-Tage-Woche (Ausgleich auf Durchschnittswert innerhalb von 6 Monaten bzw. 24 Wochen). Bei Arbeitnehmern, die arbeitsvertraglich nur an fünf Werktagen¹⁷ arbeiten, steht der eine verbleibende Werktag als Ausgleichszeitraum zur Verfügung.
 - Spätestens nach 6 Stunden Arbeitszeit muss eine 30 minütige Pause eingelegt werden. Beträgt die Arbeitszeit mehr als 9 Stunden¹⁸, sind insgesamt 45 Minuten Pause einzulegen. Aufsplittung in Einheiten von mindestens 15 Minuten erlaubt. Der Pausenzeitraum (nicht der exakte Zeitpunkt) muss im Voraus festgelegt worden sein. Um auch parallel die fahrpersonalrechtlichen Anforderungen an Fahrtunterbrechungen zu

¹⁵ Da das ArbZG sehr viele Öffnungsklauseln enthält (z.B. im § 7), können insbesondere Tarifverträge und darauf aufbauende Dienst- oder Betriebsvereinbarungen (stark) abweichende Regelungen vorsehen.

¹⁶ Der arbeitszeitrechtliche Begriff „Werktag“ bedarf einer Erläuterung: Er ist insoweit nicht gleichzusetzen mit dem umgangssprachlichen Begriff des Werktags, als er sich nicht auf einen der sechs Kalendertage Montag bis Samstag jeweils zwischen 00:00 Uhr und 24:00 Uhr erstreckt. Vielmehr korrespondiert er mit dem fahrpersonalrechtlichen „24-Stunden-Zeitraum“ und beschreibt, welcher Umfang an Arbeitszeit zwischen dem Arbeitsbeginn und dem Arbeitsende bzw. zwischen zwei Ruhezeiten liegen darf, wenn bis zum Ablauf des mit Arbeitsbeginn „gestarteten“ 24-Stunden-Zeitraumes noch eine vollständige Ruhezeit von (arbeitsrechtlich) mindestens 11 oder „in Verkehrsbetrieben“ mindestens 10 Stunden (Verkürzung muss ausgeglichen werden binnen einem Kalendermonat oder vier Wochen durch eine mindestens 12-stündige Ruhezeit) einzulegen ist. Dem Fahrpersonalrecht unterliegende Personen können die tägliche Ruhezeit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben auf bis zu neun Stunden reduzieren (ohne Ausgleichspflicht). Nachdem eine den gesetzlichen Vorgaben genügende Ruhezeit eingelegt wurde, kann am selben Kalendertag bereits ein neuer arbeitsrechtlicher Werktag beginnen - 10 Stunden überschreitende Arbeitszeiten pro Kalendertag sind also nicht per se verboten (siehe auch Beispiel auf Seite 18 unten).

¹⁷ Im Sinne einer Abgrenzung zum Sonn- oder Feiertag kommt hier wiederum die umgangssprachliche Bedeutung zum tragen, also im Sinne Montag 00:00 Uhr bis Samstag 24.00 Uhr. Wie Nacht- und Schichtarbeit ist auch die Arbeit an Sonn- und Feiertagen im ArbZG gesondert geregelt.

¹⁸ Wenn nur wenige Minuten über neun Stunden hinaus gearbeitet wird, muss keine weitere Pause eingelegt werden. Dies wurde als unsinnige Belastung für den Arbeitnehmer erkannt, die keinen Beitrag zur Erfüllung der Schutzzwecke der Norm leistet.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

erfüllen, wird grundsätzlich geraten, mindestens 45 Minuten Pause am Stück einzulegen.

- **Bereitschaftszeiten** sind grundsätzlich **als Arbeitszeiten zu werten!**¹⁹

B) Speziell für Fahrer, die der VO (EG) Nr. 561/2006 unterliegen²⁰, finden sich im § 21 a ArbZG²¹ Sonderregelungen, die zusätzlich bzw. abweichend von den unter A) genannten Vorgaben gelten:

- Der **Ausgleichszeitraum** zur Erreichung der maximalen wöchentlichen Arbeitszeiten verkürzt sich von sechs auf **vier Monate** (bzw. 16 Wochen). Bestehen tarifvertragliche Regelungen, kann sich der Bezugszeitraum wieder auf sechs Monate bzw. 24 Wochen erstrecken.

- **Bereitschaftszeiten sind keine Arbeitszeiten:**

Folgende Bereitschaftszeiten (wenn der **Zeitraum und dessen Dauer im Voraus**, spätestens unmittelbar **vor Beginn** des betreffenden Zeitraums **bekannt ist**²²) sind betroffen:

- Zeiten, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz aufhalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen (ist aber keine Ruhezeit /Fahrtunterbrechung!).
- Zeiten, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen (ist aber keine Ruhezeit /Fahrtunterbrechung!).
- Zeiten als **Fahrer auf dem Beifahrersitz** oder in der Schlafkabine im fahrenden Fahrzeug²³ (diese Zeiträume sind in aller Regel eine Fahrtunterbrechung sowie

¹⁹ Liegt Rufbereitschaft im engeren Sinne vor, können Anteile dieses Zeitraumes, die nicht für die tatsächliche Erbringung von Leistungen für den Arbeitgeber aufgewandt wurden, der Freizeit zugerechnet werden.

²⁰ Das sind nach Lesart des Autors auch Fahrer von Fahrzeugen, die nach § 18 FPersV ausgenommen sind. Fahrer, die sich „ausnahmetechnisch“ auf den Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 oder den § 1 FPersV berufen, können diese Regelung hingegen nicht beanspruchen.

²¹ Diese Regelungen stellen die nationale Umsetzung einzelner Vorgaben der Richtlinie 2002/15/EG dar. Dies gilt auch für das [„Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern“](#).

²² Erneut ein schönes Beispiel für eine in der Praxis nicht kontrollierbare Vorschrift. Da nicht dokumentiert werden muss (und wenn es dokumentiert werden müsste würde sich die Frage stellen, wie das rechtssicher getan werden könnte), dass der Zeitraum und dessen Dauer, der als Bereitschaftszeit deklariert werden soll, wirklich im Voraus bekannt war, wird bei jedem fraglichen Zeitraum im Nachhinein so getan werden, als ob dem so gewesen wäre - nach dem Motto: Aber selbstverständlich war im Voraus bekannt, dass die Wartezeit 98 Minuten dauern würde. Der Lagermitarbeiter hat extra noch gesagt, dass es weder 97 noch 99 sondern genau 98 Minuten dauern würde... Wäre „gesunder Menschenverstand“ im Fahrpersonalrecht ein Kriterium für die Formulierung von Vorschriften, könnte eine Bereitschaftszeit, die bspw. vor der Entladungen beim Empfänger gebucht wird, nur dann glaubhaft gemacht werden, wenn zwischen der Lenkzeit und der Bereitschaftszeit auch eine kurze Arbeitszeit dokumentiert wird. Schließlich muss der Fahrer ja erst mal Erkundigungen zur Dauer der Wartezeit eingeholt haben. Insbesondere bei „Abrufbereitschaft“, bei der der Fahrer auf Zuruf seine Arbeit aufnimmt, müssten wohl übersinnliche Kräfte im Spiel sein, wenn bereits im Vorfeld feststehen würde, wann das Telefon klingelt.

²³ Für den Fahrer des Fahrzeugs könnte es infolge eines Unfalls, bei dem ein in der Schlafkabine ruhender Fahrer verletzt wird oder gar zu Tode kommt, zu unangenehmen Rechtsfolgen kommen, insbesondere wenn Rückhalteeinrichtungen wie Sicherheitsgurte nicht vorhanden waren oder nicht genutzt wurden. Das Thema ist etwas unbestimmt - insofern kann hier nur der Hinweis erfolgen, dass auf die Nutzung der Schlafkabine aus Sicherheitsgründen verzichtet werden sollte.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

eine arbeitszeitrechtliche Pause bzw. werden sie vom [bauartgenehmigten digitalen] Kontrollgerät als Bereitschaftszeit/Fahrtunterbrechung aufgezeichnet).

- **Die Arbeitszeit ist nach § 21 a Absatz 7 ArbZG aufzuzeichnen!** (Details siehe Folgeseiten)
- Hinzu kommt die Pflicht des Arbeitgebers nach [§ 21 a Absatz 8 ArbZG](#), sich von jedem unter die VO (EG) Nr. 561/2006 fallenden Arbeitnehmer schriftlich (und formlos) nachweisen zu lassen, welche Arbeitszeiten bei anderen Arbeitgebern geleistet werden. Auch wenn keine weiteren Beschäftigungsverhältnisse bestehen, muss dies dokumentiert werden. Die Abfrage sollte jährlich erfolgen und in der Personalakte abgelegt werden. Bei der Berechnung der Arbeitszeit eines Arbeitnehmers werden alle Beschäftigungen zusammenaddiert - in Summe müssen die gesetzlichen Vorgaben (von jedem Arbeitgeber) zur täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit eingehalten werden.

Achtung: Dass **Bereitschaftszeiten** (insb. im Sinne des § 21 a ArbZG) keine Arbeitszeiten sind bedeutet nicht, dass diese Zeiten nicht entlohnt werden müssen (Stichwort: vom Arbeitgeber veranlasste Untätigkeit des Arbeitnehmers bzw. wache Achtsamkeit im Zustand der Entspannung). Wichtig wäre, sofern diese nicht voll vergütet werden sollen, eine einzel- oder tarifvertragliche Regelung. Wenn eine Regelung erfolgt ist, kann diese der Rechtsprechung zufolge vorsehen, dass die Bereitschaftszeiten mit einem Wert zwischen 100 % und 50 % des für tatsächliche Arbeitsstunden vereinbarten oder sich rechnerisch ergebenden Stundenlohns entlohnt werden. Niedrigere Ansätze würden wohl als sittenwidrig eingestuft werden. In Folge der Einführung des [Mindestlohngesetzes](#) (MiLoG) zum 1. Januar 2015 ergeben sich in diesem Zusammenhang weitere offene Fragestellungen. Dass für Bereitschaftszeiten stets der Mindestlohn in Höhe von aktuell 8,50 € anzusetzen wäre, ergibt sich aus Äußerungen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales direkt nicht. Beispiel: Der Fahrer erhält 11 € Stundenlohn und für Bereitschaftszeiten 5,50 €. Pro Monat fallen 200 Arbeitsstunden und 30 Stunden Bereitschaftszeit an, somit eine Bruttoentlohnung von insgesamt 2.365 €. Der durchschnittliche Lohn pro Stunde beträgt folglich: 2365 € : 230 Stunden = 10,28 € pro Stunde. Ein Verstoß gegen das MiLoG dürfte hier nicht vorliegen. Nur wenn bereits der Arbeitsstundenlohn nahe am Mindestlohn liegt und dann eine anteilige Bereitschaftsstundenentlohnung vereinbart wird, ergeben sich direkte Konflikte mit dem MiLoG. Gegebenenfalls wird es in diesem Kontext durch Rechtsprechung zu einer Klärung kommen²⁴. Unter dem Kenntnisstand von September 2015 sollte der Unternehmer primär darauf achten, dass in der Gesamtbetrachtung ein („Anwesenheits“-) Stundenlohn von mindestens 8,50 €

erreicht wird. Wer „absolute“ Rechtssicherheit anstrebt kann diese bis zu einer das MiLoG berücksichtigenden gerichtlichen Klarstellung für Beschäftigte im Straßenverkehr nur erreichen, wenn auch für Bereitschaftszeiten ein Stundenlohn in Höhe des gesetzlichen Mindestlohns bezahlt wird.

Arbeitszeitaufzeichnungen und -dokumentation

Unternehmen, deren Fahrer unter die VO (EG) Nr. 561/2006 fallen, müssen die Arbeitszeit der Fahrer nach [§ 21 a Absatz 7 ArbZG](#) aufzeichnen und zwei Jahre aufbewahren. Die Aufzeichnungen müssen Beginn und Ende der Arbeitstätigkeit sowie Beginn und Ende der Pausen jeweils mit Angabe der Uhrzeit wiedergeben. Die Pflicht zur Aufzeichnung kann an den Fahrer delegiert werden, besondere Formvorschriften bestehen dabei nicht. Unterschriften des Arbeitnehmers auf den Aufzeichnungen sind nicht notwendig. Außerdem ist zu beachten, dass nach [§ 16 Absatz 2 ArbZG](#) **jeder Arbeitgeber**, dessen (einzelne) Arbeitnehmer (einmalig oder mehrfach) länger als acht Stunden werktäglich arbeiten, dazu verpflichtet ist, die (über die acht Stunden hinausgehenden) Arbeitszeiten aufzuzeichnen und diese ebenso zwei Jahre aufzubewahren.

Häufig sollen die **fahrpersonalrechtlichen Aufzeichnungen als arbeitszeitrechtliche Aufzeichnungen** herangezogen werden. Dabei muss aber sichergestellt werden, dass die fahrpersonalrechtlichen Aufzeichnungen auch sämtliche Tätigkeiten des Fahrers umfassen. Beginnt der Fahrer um 7:00 Uhr mit seiner Arbeitstätigkeit und kann aber erst um 7:30 Uhr seine Fahrerkarte stecken (da das Fahrzeug bis dahin bspw. noch von einem anderen Fahrer gelenkt wurde), muss diese halbe Stunde handschriftlich auf der Rückseite der Tachoscheibe oder in Form eines manuellen Nachtrags auf der Fahrerkarte als Arbeitszeit festgehalten werden. Macht der Fahrer stattdessen um 7:30 Uhr beim Stecken der Fahrerkarte einen Nachtrag „Ruhezeit bis jetzt“ führt dies dazu, dass die zuvor geleistete 30minütige Arbeitszeit „unterschlagen“ wird. Gleiches wäre der Fall, wenn die Karte abends um 17:00 Uhr entnommen wird, der Fahrer danach aber noch für 25 Minuten andere Arbeiten („Papierkram“, Be- oder Entladetätigkeiten) erledigt und am nächsten Morgen diese Zeiten ebenfalls nicht korrekt nachträgt. Darüber hinaus kann in der Praxis insbesondere bei den in **Artikel 9 der VO (EG) Nr. 561/2006** geregelten An- und Rückreisezeiten Fehlverhalten beobachtet werden. Reist der Fahrer direkt von seiner Wohnung in einem „straßengebundenen“ Fahrzeug (als Fahrer oder Mitfahrer) zum Lkw, der nicht an „der Betriebsstätte“ steht, an, ist die Reisezeit als Arbeitszeit (oder - wenn die Voraussetzungen vorliegen - als Bereitschaftszeit) auf der Fahrerkarte nachzutragen (gleiches gilt,

²⁴ vgl. etwa Arbeitsgericht Aachen, Aktenzeichen 1 Ca 448/15 h vom 21. April 2015, das die zuvor geäu-

wenn die Heimreise direkt vom nicht am Betriebssitz abgestellten Lkw aus erfolgt)²⁵. Neben dem Verstoß gegen die Aufzeichnungspflichten steht in vielen Fällen gleichzeitig ein Verstoß gegen die tägliche und/oder wöchentliche Ruhezeit im Raum.

Ein weiteres Thema sind hier **Kurzpausen** von wenigen Minuten, die den Anforderungen des ArbZG nicht genügen - die also nicht mindestens 15 Minuten Dauer umfassen (und/oder vorab nicht als Pausen geplant wurden). Diese Kurzpausen von wenigen Minuten Dauer müssten je nach Auslegung aus den Kontrollgerätaufzeichnungen zu den Arbeits- oder „Anwesenheitszeiten“ hinzugerechnet werden - zumal die Erholungsfunktion kurzer Arbeitsunterbrechungen fraglich erscheint. Die dem Autor vorliegende Kommentarliteratur zum Arbeitszeitgesetz führt etwa aus, dass der Arbeitgeber die Ruhepausen in Abschnitte von jeweils 15 Minuten aufteilen kann. Da zu kürzeren Pausen keine Aussagen getroffen wird, erscheint es folgerichtig, diese nicht als arbeitszeitrechtliche Pausen einzustufen.

Sollte im Kontext Kurzpausen oder rund um die weiter oben angesprochene Bereitschaftszeitenentlohnung eine gerichtliche Auslegung (speziell für Kraftfahrer) stattfinden, wäre es auch denkbar, dass als Bereitschaft bzw. als Pause unter 15 Minuten aufgezeichnete Zeiten nachträglich als tatsächliche Arbeitszeit erfasst werden müssen. Hinzu kommt, dass ein Umdenken bei den Aufbewahrungsfristen stattfinden muss (Empfehlung: 3 Jahre! Das ArbZG fordert zwar nur zwei Jahre - die Ansprüche nach dem MiLoG verjähren aber erst ein weiteres Jahr später).

Außerdem erhalten die Behörden entgegen dem vom ArbZG/MiLoG vorgesehen Informationsumfang bei der Verwendung fahrpersonalrechtlicher Unterlagen als Arbeitszeitznachweis im Zweifel deutlich mehr Details als notwendig. Aufgrund derartiger Umstände, die in der Realität sicherlich noch differenzierter zu Tage treten, ist es grundsätzlich zu empfehlen, die fahrpersonalrechtlichen Aufzeichnungen nicht zur Dokumentation der Arbeitszeiten heranzuziehen sondern eine gesonderte Aufzeichnung anzufertigen²⁶.

²⁵ ßerte Vermutung, dass die Gesamtbetrachtung ausschlaggebend ist, tendenziell bestätigt.

²⁵ Weiterführende Ausführungen zu dieser Thematik enthält die [Leitlinie 2](#) unter Dok.-Nr. 25661. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Leitlinien keinen rechtsverbindlichen Charakter haben sondern nur Empfehlungen zur Auslegung der Vorschriften darstellen.

²⁶ Auch bezüglich der Dokumentation von **Urlaubs- und Krankheitstagen** eignen sich fahrpersonalrechtliche Aufzeichnungen nicht wirklich. Diese Zeiten können dort nicht korrekt, sondern nur als Ruhezeit „verbucht“ werden (was in Deutschland aufgrund eines Bund-Länder-Referenten-Beschlusses aus 2013 erlaubt ist, im Ausland aber grundsätzlich nicht akzeptiert werden muss und insofern Bußgelder nach sich ziehen kann. Hier wird sich noch zeigen müssen, wie im EU-Ausland mit den Aussagen im Artikel 34 Absatz 3 der VO (EU) Nr. 165/2014 umgegangen wird). Da Zeiten des Urlaubs und der Krankheit oder auch Feiertage in die „virtuelle“ Arbeitszeiterfassung mit dem im Einzelfall üblichen „Tagesstundenwert“ einfließen und somit nicht als Ausgleichszeiträume zur Verfügung stehen (was faktisch nur bei Ruhezeiten im Sinne von Freizeit der Fall ist), wird bei dieser Handhabung ein potentieller Verstoß gegen das ArbZG, insbesondere den Ausgleichsvorschriften, und ggf. auch gegen den Artikel 34 der VO (EU) Nr. 165/2014 begangen. Darüber hinaus finden sich im Artikel 9 der VO (EG) Nr. 561/2006 Regelungen, die eine Arbeitszeiterfassung in den Räumlichkeiten der „Betriebsstätte“ sinnvoll erscheinen lassen. Will

Auch die **Anforderungen, die durch das Mindestlohngesetz an die Dokumentation der Arbeitszeiten gestellt werden**, sollten vor diesem Hintergrund geprüft werden. In § 17 Absatz 1 des [MiLoG](#) steht: „Ein Arbeitgeber, der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach [§ 8 Absatz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch](#) (*Geringfügige Beschäftigung und geringfügige selbständige Tätigkeit*) oder in den in [§ 2 a des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes](#) (*hier: im Speditions-, Transport- und damit verbundenen Logistikgewerbe*²⁷ sowie *Personenbeförderungsgewerbe*) genannten Wirtschaftsbereichen oder Wirtschaftszweigen beschäftigt, ist verpflichtet, **Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit** dieser Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer spätestens bis zum Ablauf des siebten auf den Tag der Arbeitsleistung folgenden Kalendertages aufzuzeichnen und diese Aufzeichnungen mindestens zwei Jahre beginnend ab dem für die Aufzeichnung maßgeblichen Zeitpunkt aufzubewahren.“ Der Umfang der Aufzeichnungen nach MiLoG bleibt also hinter dem ArbZG zurück. Praxisberichte deuten an, dass in Betriebskontrollen auf Aufzeichnungen nach dem ArbZG und nicht nach dem MiLoG Wert gelegt wird.

Die Arbeitszeit der Fahrer muss ab dem 1. Januar 2015 grundsätzlich aufgezeichnet werden²⁸. Arbeitszeitrechtlich ausgenommen sind davon lediglich jene Fahrer, die keiner geringfügigen Beschäftigung nachgehen und im Sinne eines [Werkverkehrs](#) ausschließlich Fahrzeuge mit einem zGG von maximal 3.500 kg bewegen (die also rechtlich gesehen weder Werk- noch gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen) - wobei auch hier die Regelung des [§ 16 Absatz 2 ArbZG](#) zu beachten ist, die eine Aufzeichnung der über acht Stunden hinausgehenden Arbeitszeiten verlangt. Nach MiLoG kann eine grundsätzliche Aufzeichnungspflicht bestehen. Fahrer von Fahrzeugen mit einem zGG von mehr als 3.500 kg im Werkverkehr unterliegen dem oben angesprochenen § 21 a Absatz 7 ArbZG, weshalb ihre Arbeitszeiten in jedem Fall aufzuzeichnen sind - unabhängig davon, wie hoch die faktische Entlohnung ist. Außerdem (und insofern von den bisherigen Ausführungen unabhängig) kann eine Aufzeichnung der Arbeitszeit der Mitarbeiter durch Behörden oder Gerichte angeordnet werden.

der Unternehmer nachweisen, dass der Fahrer nicht direkt von der Wohnung zum Fahrzeug (oder vice versa) gefahren ist, sondern zuerst im Betrieb war (und somit seine Arbeitszeit erst ab diesem Zeitpunkt und nicht schon an der Wohnungstüre beginnt), erscheint nur eine körperliche Arbeitszeiterfassung im Betrieb hinreichend.

²⁷ Hier stellt sich die Frage, wie mit dem Werkverkehr umzugehen ist. Klassischerweise handelt es sich um Händler, Dienstleister oder Industriebetriebe, die entsprechende Werkverkehre durchführen. Aus Sicht des Autors handelt es sich somit bei Werkverkehr grundsätzlich nicht um besagtes „Speditions-, Transport- und damit verbundenes Logistikgewerbe“, zumal nach § 1 GüKG beim Werkverkehr die Beförderung nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellt.

²⁸ Zum 1. August 2015 ist die Mindestlohndokumentationspflichtenverordnung ([MiLoDokV](#)) in Kraft getreten, die den Kreis der Personen, für die Arbeitszeitaufzeichnungen anzufertigen sind, weiter einschränkt. Diese Erleichterung im Kontext MiLoG hat jedoch keinerlei Auswirkung auf die Aufzeichnungspflicht nach § 21 a Absatz 7 ArbZG.

„Andere Arbeiten“ (die im ArbZG genannten Tätigkeiten) und Bereitschaftszeiten müssen entweder **handschriftlich** auf dem Schaublatt oder Ausdruck aufgezeichnet werden oder **manuell in das digitale Kontrollgerät eingegeben werden** (vgl. Artikel 6 Absatz 5 der VO (EG) Nr. 561/2006).

Außerdem können z. B. Tarifverträge Regelungen enthalten, die Abweichungen von den gesetzlichen Vorgaben vorsehen. Für die Dokumentation der Arbeitszeit stehen Besitzern von Smartphones zudem diverse Apps zur Verfügung - wer will, kann über entsprechende Anwendungen auch komplette Bewegungsprofile anfertigen.

Selbstständige Kraftfahrer, die mit entsprechender Genehmigung Personen oder Güter befördern, unterliegen grundsätzlich dem „Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern“. Details zu diesem „Fremdkörper“ in der deutschen Rechtsordnung finden Sie unter der Dok-Nr. [115857](#).

Ein Thema, das grundsätzlich in allen Bereichen unserer Wirtschaft angetroffen werden kann, dem aber nicht zuletzt aufgrund der ergangenen Rechtsprechung sowie der allgemeinen rechtlichen Probleme im Zusammenhang mit Betätigungen im gewerblichen Personen- oder Güterverkehr sowie im Werkverkehr besondere Bedeutung zukommt, sind sogenannte „arbeitnehmerähnliche Selbstständige“ bzw. „**Scheinselbstständige**“. Weiterführende Informationen dazu finden Sie unter der Dok.-Nr. [17955](#). Unter arbeits(zeit)rechtlichen Gesichtspunkten werden die „Nicht-Selbstständigen“ grundsätzlich wie Arbeitnehmer behandelt. Daraus ergibt sich für die praktische Umsetzung natürlich ein Paradoxon erster Klasse. Während man es z.B. unter buchhalterischen Gesichtspunkten so handhabt, als sei der Auftragnehmer tatsächlich selbstständig tätig, müsste man die betroffene Person unter arbeitszeitrechtlichen Gesichtspunkten gleichzeitig wie einen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten behandeln. Da sich abzeichnet, dass in diesem Gesamtkontext Pauschalaussagen nur selten mit den Rechtsfolgen von Kontrollen übereinstimmen, folgen an dieser Stelle über die grundsätzliche Empfehlung der IHK, derartige Beschäftigungs- bzw. Vertragsverhältnisse nicht einzugehen, keine weiteren Ausführungen zur praktischen Umsetzung.

Thema Nacht- und Schichtarbeit: Für Nacht- und Schichtarbeitnehmer gemäß [§ 6 ArbZG](#) gelten im Detail abweichende Regelungen. Personen, die an mindestens 48 Kalendertagen im Jahr innerhalb des Zeitraumes von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr mindestens zwei Stunden arbeiten oder aufgrund ihrer Arbeitszeitgestaltung normalerweise Nachtarbeit in Wechselschicht zu leisten haben, gelten als Nacht- und Schichtarbeitnehmer. Wird bei diesen die werktägliche Arbeitszeit über acht Stunden hinaus verlängert, dann muss durch einen entsprechenden Ausgleich innerhalb eines Kalendermonats oder vier rollierender Wochen der Durchschnittswert von acht Stunden Ar-

beitszeit pro Werktag¹⁶ erreicht werden. Außerdem schreibt die Richtlinie 2002/15/EG wenn Nachtarbeit geleistet wird, vor, dass die tägliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von jeweils 24 Stunden zehn Stunden nicht überschreiten darf.

Anmerkung zum Thema Berufsausbildung: Fahrten von Auszubildenden zwischen der Wohnung und der Berufsschule werden nach allgemeiner Anschauung gleich behandelt wie Fahrten zwischen Wohnung und Ausbildungsbetrieb²⁹ und sind demnach der Privatsphäre zuzuordnen (und deshalb keine Arbeitszeit). Sämtliche Pausen zwischen den Schulstunden sind wie auch die Fahrt nach dem Berufsschulunterricht zum Betrieb hingegen als Arbeitszeit zu dokumentieren. Deshalb ist zu bedenken, dass ein Auszubildender, der bspw. an einem Freitag von 07:30 Uhr bis 12:00 Uhr Unterricht hatte und danach insgesamt eine Stunde zum Unternehmen unterwegs ist, relativ kurz nach seiner Ankunft dort erst mal eine arbeitszeitrechtliche Pause von mindestens 30 (oder 45) Minuten Dauer einzulegen hat.

Zur Frage, wo die Arbeitszeit beginnt und endet: Auch in diesem Zusammenhang gibt es keine klare rechtliche Regelung, dafür aber viel gelebte Praxis (im Sinne der Fußnote 29). Einzig im Artikel 9 Absatz 2 und 3 der [VO \(EG\) Nr. 561/2006](#) finden sich Aussagen, wie eine Fahrt zwischen der Wohnung des Fahrers und dem Übernahmeort des Fahrzeuges, wenn dieses nicht an der Betriebsstätte des Unternehmens übernommen wird, zu werten ist. Interessant wird es hier insbesondere, wenn ein Fahrer aus dem benachbarten Ausland, der bspw. eine Woche „Familienurlaub“ in seinem ursprünglichen Herkunftsland verbracht hat, direkt von dort aus mit dem Pkw (als Selbst- oder Beifahrer) zum Fahrzeug (das nicht bei der Betriebsstätte steht) anreist. Diese Anreisezeit ist der genannten Vorschrift zufolge als Arbeitszeit³⁰ zu werten. Laut Gesetz würde dieser Fahrer also erst mal eine tägliche Ruhezeit einle-

²⁹ Im Rahmen einer Gesamtwürdigung der rechtlichen Vorschriften und Spielräume erscheint diese Sichtweise aus Sicht des Auszubildenden vorteilhaft, gleichzeitig mutet sie, auch da es keine klare rechtliche Regelung dazu gibt, seltsam an. Im Einkommenssteuerrecht wurde jüngst die „erste Tätigkeitsstätte“ eingeführt. Fahrten zwischen der Wohnung und jener ersten Tätigkeitsstätte sind grundsätzlich der Freizeit zuzuordnen und gleichsam die relevante Fahrstrecke bezüglich der „Pendlerpauschale“. Steuert der Arbeitnehmer zu Beginn seiner Arbeitstätigkeit nicht jene erste Tätigkeitsstätte, sondern eine „weitere Tätigkeitsstätte“ an, bleibt die Suche nach einer rechtlichen Regelung, wie dieser Zeitraum arbeitszeitrechtlich zu beurteilen ist, zumindest nebulös, wenn nicht gar erfolglos. In vielen Unternehmen findet auf Basis einer Betriebsvereinbarung oder ähnlicher Regelungen die Praxis Anwendung, dass beim Aufsuchen einer weiteren Tätigkeitsstätte die Arbeitszeit mit Verlassen der Wohnungstüre beginnt oder die Arbeitszeit an dieser Stelle endet, wenn die Heimfahrt nicht von der ersten Tätigkeitsstätte aus angetreten wird. Man könnte also insbesondere bei Betrieben, die derartige Regelungen getroffen haben zu dem Schluss gelangen, dass Fahrten Wohnung - Berufsschule oder Berufsschule - Wohnung der Arbeitszeit zuzurechnen sind, da ein Auszubildender insofern ja gegebenenfalls gegenüber einem „normalen“ Arbeitnehmer seines Ausbildungsbetriebes schlechter gestellt wird. Da es aber keine allgemeingültige Regelung gibt wird es notwendig sein, hierzu eine betriebsindividuelle Regelung zu finden/schaffen.

³⁰ In der Verordnung ist bei einer „straßenfahrzeuggebundenen“ Fahrt nur von Arbeitszeit die Rede. Die [Leitlinie Nr. 2](#) eröffnet jedoch die Möglichkeit, Beifahrerzeiten als Bereitschaftszeit zu werten. Da die Leitlinien für Kontrollorgane und Gerichte aber nicht verbindlich sind sondern lediglich Empfehlungscharakter haben, kann es passieren, dass derartig aufgezeichnete Zeiten im Nachgang zu Arbeitszeit umdeklariert werden. Für die Fragestellung, ob die Vorschriften zur täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eingehalten wurden, hat diese Unterscheidung aber letztlich kaum Relevanz. Zu klären ist im Zweifel, wo der Fahrer seinen Wohnsitz begründet.

gen (oder noch ein paar Stunden arbeiten und dann in die Ruhezeit übergehen - je nach Länge der Anfahrt). Für alle anderen Praxiskonstellationen ist keine rechtliche Klarstellung bekannt und es wird entweder einzel- bzw. tarifvertraglich oder über Dienst- bzw. Betriebsvereinbarungen geregelt werden müssen, wann eine Arbeitszeit beginnt und wann sie endet. Vielleicht wird es mit den „smarten Kontrollgeräten“ besser - diese speichern ja zum Arbeitsbeginn und am Arbeitsende den Standort mit Hilfe von GPS-Koordinaten. Dass eine Begrifflichkeit, die in einer Verordnung verwendet wird, zumindest in Deutschland nicht allgemeingültig definiert ist, hat den Verordnungsgeber glücklicherweise nicht davon abgehalten, so zu tun als ob eine Definition gegeben wäre.

1.3.3 Anmerkung: Mehrfahrerbetrieb

Im Zusammenhang mit dem Mehrfahrerbetrieb gibt es ein paar Besonderheiten, die eine Erläuterung an dieser Stelle notwendig machen. In Artikel 4 Buchstabe o) der VO (EG) Nr. 561/2006 findet sich eine Definition des Begriffs Mehrfahrerbetrieb. Dieser herrscht demnach nur vor, wenn **mindestens zwei Fahrer während der gesamten Beförderungsstrecke** zum Lenken des Fahrzeugs eingesetzt sind. Der zweite (oder dritte, vierte, fünfte...) Fahrer muss dabei lediglich während der ersten Stunde der Fahrt nicht zwingend anwesend sein. Die „Beförderungsstrecke“ kann definiert werden als Fahrstrecke zwischen einem Be- und Entladepunkt. Kompliziert wird es also in aller Regel nur im Regional- oder Verteilerverkehr, wenn die Mehrfahrerbesatzung nicht den gesamten Tourenverlauf aufrechterhalten wird. In diesen Fällen sollte die Sonderregelung nicht in Anspruch genommen werden und jeder Fahrer „für sich“ betrachtet werden.

Im **Mehrfahrerbetrieb** ändert sich der Bezugszeitraum von 24 auf 30 Stunden. Innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit müssen beide (oder alle drei, vier, fünf usw.) Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden Dauer „gemeinsam“ eingelegt haben. Auch hier ergibt sich zur Ein-Fahrer-Besatzung also eine Abweichung, da die regelmäßige tägliche Ruhezeit anstatt 11 Stunden nur 9 Stunden beträgt.

Da **Zeiten als Beifahrer im fahrenden Fahrzeug nur als Bereitschaftszeit oder als Fahrtunterbrechung** anerkannt werden, also niemals Ruhezeiten darstellen können (vgl. Kapitel 1.3.2), kann von Mehrfahrerbetrieb nur dann ausgegangen werden, wenn beide Fahrer ihre Ruhezeit gleichzeitig³¹ einlegen bzw. der Fahrbetrieb

³¹ Natürlich ist es möglich, dass der eine Fahrer noch Arbeitstätigkeiten erbringt während der andere (oder die anderen) Fahrer bereits in die Ruhezeit übergegangen ist. Insofern ist hier vielmehr gemeint, dass die Lenktätigkeit gemeinsam beendet wird.

erst wieder aufgenommen wird, wenn beide Fahrer ihre individuelle Ruhezeit von mindestens neun Stunden eingelegt haben.

In der Personenbeförderung stellt diese zwingende Vorgabe eine erhebliche Einschränkung in der Anwendung einer Mehrfahrerbesatzung dar. Beispiel: Reist eine Gruppe tagsüber von Kassel nach Mailand und steht am Abend noch ein Besuch in der Oper an, darf der zweite Fahrer nicht gleich nach Ankunft und Ausladen in die Ruhezeit übergehen, sondern muss auch den Transfer Hotel - Oper - Hotel begleiten, nur um die Mehrfahrerbesatzung aufrecht zu erhalten. Dass dies seiner Erholung nicht unbedingt zweckdienlich ist, dürfte klar sein.

Eine tabellarische Übersicht der **maximal möglichen Zeiteinteilung** im Mehrfahrerbetrieb finden Sie im Anhang dieser Broschüre auf Seite 100. Darüber hinaus enthält die Fußnote 14 weitere Informationen zur Mehrfahrerbesatzung.

Vor allem aufzeichnungstechnisch wird es interessant, wenn die Mehrfahrerbesatzung nicht nur aus zwei, sondern drei oder gar mehr Fahrern besteht. Denkbar wäre ja auch ein mit 40 Fahrern besetzter Reisebus. Da die Kontrollgeräte nur auf zwei Fahrerkarten bzw. Tachoscheiben eingerichtet sind, wäre in der praktischen Umsetzung der Aufzeichnungen mit jedem Fahrerwechsel ein anspruchsvolles „Datenmanagement“ verbunden. Bei Tachoscheiben könnten nicht direkt aufgezeichnete Zeiten weiterer Fahrer noch relativ einfach handschriftlich auf der Rückseite der Tachoscheibe deklariert werden. Ist ein digitales Kontrollgerät verbaut, müssten entsprechende manuelle Nachträge von Bereitschafts- und/oder Arbeits- oder Pausenzeiten erfolgen. Da es sich aber um eine für die Praxis sicher exotisch anmutende Fragestellung handelt, sollen diese Hinweise an dieser Stelle genügen.

Anmerkung: Vereinzelt wird die Meinung vertreten, dass die 9-stündige Tagesruhezeit im Mehrfahrerbetrieb eine verkürzte Tagesruhezeit darstellen würde. Das ist definitiv nicht der Fall, derartige Aussagen fußen nicht auf den geltenden Rechtsgrundlagen. Für das deutsche Hoheitsgebiet hat neben der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zu der Fragestellung (Rechtssache C-439/01) zudem ein Beschluss der Länderreferentenbesprechung vom September 2010 Relevanz. Demnach wird die Mehrfahrerbesatzung im Artikel 8 der VO (EG) Nr. 561/2006 abschließend geregelt und deshalb könne hier keine Differenzierung zwischen einer regelmäßigen und einer verkürzten Tagesruhezeit vorgenommen werden, bei mindestens neunstündigen Tagesruhezeiten im Zusammenhang mit einer Mehrfahrerbesatzung handelt es sich also stets um regelmäßige Tagesruhezeiten. Anderenfalls würde dies bedeuten, dass unter Ausnutzung der maximal möglichen Lenk- und Arbeitszeiten nur drei Mehrfahrerbesatzungen zwischen zwei Wochenruhezeiten möglich sind, was sich so auch nicht in den einschlägigen Verordnungen wiederfindet. Die einzige Ein-

schränkung, der sich der Mehrfahrerbetrieb unterordnen muss, ist die Vorgabe, dass binnen zwei aufeinander folgenden Kalenderwochen zwei wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden müssen (zwei regelmäßige oder eine regelmäßige und eine verkürzte, siehe dazu auch Anmerkung zur wöchentlichen Ruhezeit im Kapitel 1.3.1).

1.4 Ausnahmen

Wie auch in anderen Rechtsgebieten sollen Ausnahmen im Kern dazu dienen, unbillige Härten abzufedern oder Bereiche auszuklammern, in denen die Anwendung gewisser Vorschriften schlicht sinnlos erscheint. Ausnahmen führen aber auch in jedem Fall zu einer Steigerung der Komplexität - und ein Paradebeispiel für zunehmende Komplexität sind die vielen Ausnahmen von den Sozialvorschriften.

Grundsatz: Fahrten im Rahmen einer Ausnahme sind von **allen fahrpersonalrechtlichen Vorschriften befreit** - es müssen also keinerlei³² Aufzeichnungen oder Dokumente angefertigt und mitgeführt werden!

Das ist natürlich nur die halbe Wahrheit - nahezu jedes Unternehmen, das eine Ausnahme für seine Beförderungen in Anspruch nehmen kann, führt auch aufzeichnungspflichtige Fahrten durch. Und dieser Umstand führt dazu, dass es nicht nur komplex, sondern auch kompliziert wird.

Zu den (rechtlichen und theoretischen) Details:

Die [VO \(EG\) Nr. 561/2006](#) nennt in Artikel 3 Fahrzeuge bzw. Beförderungen, bei denen **keine Pflicht zur Einhaltung und Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten** besteht. Darüber hinaus werden die Mitgliedsstaaten durch die Artikel 11 bis 15 ermächtigt, für ihr Hoheitsgebiet zusätzliche Freigaben einzuräumen bzw. die Vorgaben der EU zu konkretisieren. Dies geschieht in Deutschland über die [FPersV](#), speziell durch die §§ 1 und 18.

Außerdem sind grundsätzlich alle Fahrten mit Fahrzeugen, die aufgrund Ihrer Bauart weder der Personen- noch der Güterbeförderung dienen können, ausgenommen (z. B. selbstfahrende Arbeitsmaschinen³³). Im Zweifel ist eine rechtliche Klärung unerlässlich.

³² So einfach ist es natürlich nicht. Bei Fahrzeugen, die mit (analogen oder digitalen) Kontrollgeräten ausgerüstet sind, bestehen besondere Betriebspflichten und, sofern zumindest hin und wieder auch aufzeichnungspflichtige Fahrten anstehen, gegebenenfalls Auslesepflichten. Beachten Sie bitte die Ausführungen im Kapitel 3.2.

³³ Auch wenn es sachlich nicht nachvollziehbar ist, sind Arbeitsmaschinen, die in Form eines Kfz-Anhängers ausgestaltet sind, z.B. Druckluftkompressoren oder mobile Lastenaufzüge, bei der Berechnung des zGG der Zugfahrzeug-Anhänger-Kombination vollumfänglich einzubeziehen. Wie grotesk dies

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Die Ausnahmen der FPersV gelten gegenüber den generellen Freigaben der EU-Verordnung in weiten Teilen nur für **bestimmte „Gewichtsklassen“** (2.801 bis 3.500 kg zGG / 3.501 bis 7.500 kg zGG / ab 2.801 kg zGG). Deshalb erfolgt die Darstellung der Ausnahmen hier in drei getrennten Tabellen auf den Seiten 47 bis 50. Außerdem ist festzuhalten, dass Ausnahmen nach der FPersV nur innerhalb Deutschlands gelten und somit nicht zwingend auch bei grenzüberschreitenden Transporten. Im Einzelfall wäre hierbei zu prüfen, ob eine Ausnahme auch im europäischen Ausland umgesetzt wurde (Infos dazu auf den Seiten 98 und 99 und über die Dok.-Nr. [26032](#) auf der IHK-Webseite; nur für Fahrzeuge, die grundsätzlich der VO (EG) Nr. 561/2006 unterliegen). Dabei muss berücksichtigt werden, dass der reine Gesetzestext ja nur die grundlegende Intention einer Ausnahme wiedergibt. Um beurteilen zu können, ob die individuellen Gegebenheiten auch im Ausland unter den jeweiligen Ausnahmetatbestand fallen, müssten also weitere Informationen zur (nationalen) Auslegung beschafft werden, was sich in aller Regel als sehr schwierig erweist. Ggf. können hierbei [Auslandshandelskammern](#) oder vor Ort ansässige (deutschsprachige) Anwaltskanzleien helfen.

Sowohl bei den Ausnahmen nach der VO (EG) Nr. 561/2006 wie auch nach § 18 der FPersV gilt die Ausnahme auch bezüglich der VO (EWG) 3821/85 bzw. der Nachfolge-VO (EU) Nr. 165/2014. Somit müssen **ausschließlich** für Ausnahmefahrten eingesetzte Fahrzeuge **nicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein**. Findet ein Mischbetrieb statt (aufzeichnungspflichtige Fahrten und Ausnahme-Fahrten), ist bei Fahrzeugen bzw. Fahrzeug-Anhänger-Kombinationen mit einem zGG von mehr als 3.500 kg ein Kontrollgerät Pflicht. Hinzu kommt bei den Ausnahmen nach Artikel 13 der VO (EG) Nr. 561/2006, die in Deutschland über den § 18 FPersV umgesetzt wurden, dass die hier genannten Fahrzeugeinsätze nur von Artikeln 5 bis 9 der VO (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen sind. Demzufolge behalten alle anderen Artikel der VO „zunächst“ Gültigkeit, was zu Unklarheiten bezüglich der Rechtsfolge dieses Umstandes führen kann.

Auch muss geprüft werden ob bei Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 2013 erstmalig zugelassen wurden, nicht nach [§ 57a der StVZO](#) ein „Fahrtschreiber“ bzw. ein Kontrollgerät eingebaut und betrieben sowie *fahrzeugbezogen* aufgezeichnet werden muss. Durch die FPersV ist der § 57a der StVZO dahingehend geändert worden,

ist, lässt sich am Beispiel einer Hubarbeitsbühne (umgangssprachlich auch als Hubsteiger bezeichnet) demonstrieren: Diese gibt es in mannigfaltigen Ausführungen, so auch als Anhänger oder in Form eines selbstfahrenden 7,5-Tonnners oder 12-Tonnners. Führt man also mit der selbstfahrenden Arbeitsmaschine (7.500 kg zGG) zum Einsatzort, greift das Fahrpersonalrecht nicht. Hat man dagegen einen entsprechenden Anhänger (zGG Zugfahrzeug 2.750 kg plus zGG Anhänger 2.000 kg, Summe also 4.750 kg) im Einsatz und liefert diesen den Kollegen vor Ort nur zu, würde in aller Regel eine (über ein Kontrollgerät) aufzeichnungspflichtige Fahrt stattfinden, da das Zugfahrzeug ja der Güterbeförderung dienen kann.

dass Fahrzeuge nach § 18 Absatz 1 der FPersV und nach Artikel 3 Buchstabe d bis g und i der VO (EG) Nr. 561/2006 von der Einbaupflicht ausgenommen sind.

Da die (Zusatz-) Regelungen des § 57a StVZO durch die umfassenden Bestimmungen zu den Sozialvorschriften auf nationaler und europäischer Ebene überflüssig geworden sind, ist zu hoffen, dass dieser Paragraph ersatzlos aus der StVZO gestrichen wird (was ja für Fahrzeuge, die nach dem 1.1.2013 erstmalig zugelassen wurden bereits der Fall ist). Der Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) hat im März 2013 in diesem Zusammenhang beschlossen, dass zumindest bei vor dem 1.1.2013 erstmalig zugelassenen Wohnmobilen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und anderweitigen, für private Zwecke eingesetzte Fahrzeuge eine Gleichstellung (mit nach dem 1.1.2013 zugelassenen Fahrzeugen) erfolgt und bei diesen der „Fahrtsschreiber ausgebaut oder in einer zugelassenen Werkstatt funktionsunfähig gemacht werden darf“. Ob dieser Beschluss dazu führt, dass der § 57a insgesamt nichtig ist, wurde vom Autor Anfang 2015 beim BMVI angefragt - eine Antwort steht auch mehrere Monate später aus. Wahrscheinlich ist dies dem Umstand geschuldet, dass auch die Beschlüsse des BLFA-TK einer gewissen Geheimhaltung unterliegen.

Zu den **Details in der Praxis** und den sich daraus ergebenden Folgen:

Die einzelnen Ausnahmetatbestände müssen vollständig und während der gesamten Fahrt vorliegen. Nun stellt sich zunächst die Frage, was eine „Fahrt“ genau ist. Grenzt sich diese insofern ab, dass alles zwischen dem Stecken des Zündschlüssels und dessen „ziehen“ als eine Fahrt angesehen wird oder umfasst „die Fahrt“ alle Fahrzeugbewegungen innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraumes? Oder ist gar die gesamte Fahrstrecke zwischen Be- und Entladeort gemeint, was im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr ja auch durchaus eine Distanz von Palermo nach Oslo und somit mehrere Tage bedeuten kann. Zugegebenermaßen sind derartige Beförderungen wohl nicht relevant für Ausnahmen. Dennoch wird klar, dass auch innerhalb kürzester Zeit die Beförderung A unter eine Ausnahme fallen kann (zum Beispiel Handwerkerklausel) und die direkt im Anschluss stattfindende Beförderung B eine nicht ausgenommene Fahrt sein kann (zum Beispiel reine An- oder Belieferungsfahrt).

Zu den jeweiligen Voraussetzungen der Ausnahmen: Wer beispielsweise von der „erweiterten Handwerkerklausel“ (§ 1 Absatz 2 Nr. 3a FPersV, hier Seite 48) Gebrauch machen möchte, sollte:

- Unternehmer sein oder abhängig Beschäftigter des Betriebes, für den die Beförderung erfolgt (Vorsicht bei gesellschaftsrechtlich getrennten Unternehmensbereichen),

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

- in handwerklicher Fertigung (wo eine solche anfängt und wo sie aufhört, kann einem übrigens niemand so genau sagen - sicher ist nur, dass auch in Nicht-Handwerksbetrieben, zum Beispiel Industrieunternehmen, eine handwerkliche Fertigung gegeben sein kann) oder in Kleinserie produzieren (die Kleinserie ist ebenso wenig eindeutig definiert),
- diese Güter im Neuzustand oder repariert ausliefern oder sie zum Zwecke der Reparatur zum Unternehmen anliefern,
- überwiegend andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten erbringen (verkürzt gesagt über 50 Prozent - als „Fahrer“ angestellte Personen oder Rentner/Aushilfen, die nur für Fahrtätigkeiten beschäftigt werden, scheiden somit sofort aus) und
- ein Fahrzeug einsetzen, dessen zGG bei maximal 3.500 kg liegt (inkl. Anhänger!).

Ist eine oder mehrere der Bedingungen nicht erfüllt, ist die Fahrt auch nicht von den Bestimmungen ausgenommen - es müssen also Aufzeichnungen angefertigt werden und Nachweise für den mitführungspflichtigen Zeitraum ausgehändigt werden können.

Da bei Straßenkontrollen stets nur die **im Moment der Kontrolle stattfindende Beförderung** maßgeblich ist, kann ein Fahrer, der ausschließlich im Rahmen einer Ausnahme unterwegs ist, recht entspannt in eine Kontrolle fahren (was sich natürlich schnell ändert, wenn beispielsweise die [Ladungssicherung](#) nicht ordnungsgemäß stattgefunden hat oder anderweitige straßenverkehrsrechtliche/fahrzeugtechnische Vorschriften nicht eingehalten werden können). Findet hingegen ein regelmäßiger **Wechsel zwischen ausgenommenen und aufzeichnungspflichtigen Fahrten** statt (und das ist in der Praxis leider sehr häufig gegeben), ist für die Mehrheit der Unternehmen eine Ausnahme ein zweischneidiges Schwert.

Beispiel:

Die Schreinerei Vollholz GmbH ist überregional tätig und hat rund 20 „handwerksnahe“ Mitarbeiter, die mit gewisser Regelmäßigkeit eines der sechs Firmenfahrzeuge (alles leichte, aber großvolumige Nutzfahrzeuge mit einem zGG von 5.000 kg, ausgestattet mit Anhängerkupplung und digitalem Kontrollgerät) bewegen. Entweder geht es darum, die im Unternehmen vorgefertigten Teile zum Kunden zu bringen und diese dort zu montieren oder bei der Holzhandlung Material zu beschaffen, das zur Weiterverarbeitung ins Unternehmen transportiert wird. Gelegentlich kommt es auch vor, dass während des Einsatzes beim Kunden noch Teile bei einem Lieferanten beschafft und angeliefert werden müssen - dies meist aufgrund unvorhersehbarer Umstände vor Ort. Fest steht, dass die Fahrten mit vorgefertigten Teilen zum Kunden innerhalb eines 100-km-Radius Luftlinie um den Unternehmensstandort ausgenommen

sind („Handwerkerklausel“ nach Artikel 3 Buchstabe aa) der VO (EG) Nr. 561/2006). Alle Fahrer, die derartige Einsätze machen, fahren also ohne jegliche Dokumente, stellen das Kontrollgerät auf „out of scope“ und lassen die Fahrerkarte im Geldbeutel. So weit, so gut.

Nun steht entweder eine **Fahrt ins 200 Kilometer (Luftlinie 140 km) entfernte Holzdorf** an oder ein Kunde im 40 Kilometer entfernten Waldhausen möchte seine komplette Inneneinrichtung erneuert haben, was die **Mitführung eines 3-Tonnen-Anhängers** notwendig macht (zGG des „Zuges“: 8.000 kg). In beiden Fällen kann natürlich nicht mehr mit einer Ausnahme argumentiert werden - die Fahrten sind ab dem ersten Meter aufzeichnungspflichtig und im Rahmen einer Kontrolle wäre es Pflicht, auch Nachweise für alle (Nicht-) Tätigkeiten des Fahrers während der vergangenen 28 Kalendertagen mitzuführen/auszuhändigen. Da innerhalb der vorausgegangenen acht Wochen vom Fahrer nur ausgenommene Fahrten durchgeführt wurden, gibt es derartige Nachweise aber noch nicht. Unternehmer und Fahrer stehen nun vor der Herausforderung, den [mitführungspflichtigen Zeitraum](#) mit entsprechenden Nachweisen auszufüllen. Sofern das verbaute Kontrollgerät dies zulässt, könnte/müsste der Fahrer sogenannte „manuelle Nachträge“ für besagten Zeitraum auf seiner Fahrerkarte anfertigen. Abgesehen davon, dass dies locker zwei bis drei Stunden in Anspruch nehmen dürfte (der Fahrer müsste (nach aktuellem Kenntnisstand) seine Tätigkeiten realitätsgetreu eingeben, also ab 00:00 Uhr vor 29 Tagen bis vielleicht 07:30 Uhr am selben Tag „Ruhezeit“, dann von 07:31 Uhr bis 09:00 Uhr „Arbeit“, von 09:01 Uhr bis 09:16 „Pause“, von 09:17 Uhr bis 12:00 Uhr „Arbeit“, dann eine Mittagspause, die Arbeitszeit bis Feierabend, die dann anschließende Ruhezeit bis zum nächsten Morgen usw. bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Fahrerkarte gesteckt wurde) könnten etwaige Fehler während der Eingabe, wenn Sie einmal bestätigt worden sind, nicht mehr korrigiert werden. Somit scheidet dieses Verfahren, also manuelle Nachträge, eigentlich aus³⁴.

Alternativ, also insbesondere dann, wenn ein Kontrollgerät verbaut ist, das nur Nachträge für kurze Zeiträume ermöglicht oder die Vielzahl an nachzutragenden Tätigkeiten (wie oben beschrieben) einen hohen Arbeitsaufwand zur Folge hätten, besteht die Möglichkeit, die Lücke über eine oder mehrere sogenannte **„Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage“** zu schließen. Eine ausführliche Darstellung rund um den „fahrpersonalrechtlichen Lückenschluss“ finden Sie auf der IHK-Webseite unter der Dok.-Nr. [21659](#).

³⁴ Kürzere „offene“ Zeiträume, also insbesondere solche, die keinen gesamten oder mehrere zusammenhängende Kalendertage umfassen, **müssen** hingegen durch manuelle Nachträge dokumentiert werden (vgl. Artikel 34 Absatz 3 der VO (EU) Nr. 165/2014 in Verbindung mit § 20 FPersV).

Jedenfalls haben diese wenigen Fahrten pro Jahr, die nicht unter eine Ausnahme fallen, für das Unternehmen weitreichende Folgen. Zum einen musste das Unternehmen die zum **Auslesen der Fahrerkarten und des Massenspeichers der Kontrollgeräte** notwendige Hard- und Software beschaffen oder auf Dienstleister³⁵ zurückgreifen. Zum anderen muss durch die Fahrer und andere Personen im Unternehmen viel Zeit und andere Ressourcen aufgewendet werden, um den geforderten lückenlosen Nachweis (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG) herzustellen. Dazu sollte man eine sehr detaillierte Historie zu jedem Fahrer heranziehen können, die Zeiträume von Urlaub, Krankheit, gelegentlich vorkommender Wochenendarbeit und dem „normalen“ Arbeitseinsatz bereithält, da all dies gegebenenfalls nachgewiesen werden muss. Und von **Fahrten ins Ausland** war noch gar nicht die Rede - dabei müssen bezüglich der Form der Dokumentation im Zweifel deutliche Detailabweichungen berücksichtigt werden. Details zur Arbeitszeitaufzeichnung finden Sie im Kapitel 1.3.2.

Nun aber noch zu den „Rohstoff-Besorgungs-Fahrten“, die lediglich der Anlieferung zum Unternehmen dienen. Üblicherweise ruft der Unternehmer seinen Mitarbeiter kurz vor Feierabend auf dem Handy an und schickt ihn vor der Rückfahrt zum Unternehmen noch kurzfristig zum Baustoffhändler um nicht vorrätiges Material für die Aufträge der nächsten Tage mitzubringen. Diese (Anlieferungs-) Fahrt ist aufgrund der Auslegung der Vorschriften durch die Bund-Länder-Referenten von der Ausnahme umfasst - eine Aufzeichnungspflicht liegt also nicht vor. Was ist jedoch, wenn einer der Mitarbeiter mit dem 5-Tonner in der Mittagspause mal eben „Vesper“ besorgt? Die Begriffe Material, Ausrüstung und Maschinen sollen „weit“ ausgelegt werden - insofern kann man nur darauf hoffen, dass der Kontrollbeamte akzeptiert, dass es sich auch bei „Leberkäswecken und Cola“ um Material handelt, das der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt. Ganz anders wäre die Situation jedoch zu bewerten, wenn einer der Mitarbeiter (vielleicht auch nur für einen Zeitraum von einem oder wenigen Tagen) hauptsächlich mit Fahrtätigkeiten zugange wäre - er beispielsweise mehrere seiner Kollegen auf unterschiedlichen Baustellen mit Material versorgen, selbst jedoch nicht aktiv mitarbeiten würde und somit nicht „sein“ Material befördert. Die dann vorliegenden **Lieferfahrten** wären als Haupttätigkeit des Fahrers anzusehen und insofern aufzeichnungspflichtig (und natürlich müsste auch wieder der lückenlose Nachweis für die vorherigen 28 Kalendertage mitgeführt werden). Besondere Vorsicht ist hier auch bei **Aushilfen und „Rentnern“** an den Tag zu legen. Wenn diese nur wenige Stunden pro Woche oder Monat arbeiten und dann haupt-

³⁵ Wobei sehr genau geprüft werden sollte, ob sich dies betriebswirtschaftlich und organisatorisch rechnet. Da die erzeugten/heruntergeladenen Daten sowieso vom „Unternehmer“ auf Verstöße geprüft werden müssen und bei Verstößen entsprechende „abstellende“ Maßnahmen ergriffen werden müssen, ist der dazu hinzukommende Aufwand zum Auslesen der Daten eigentlich sehr überschaubar.

sächlich lenken, können diese sich nicht auf Ausnahmen berufen, bei denen das Lenken nicht die Haupttätigkeit sein darf.

Fazit: So hoch es dem Gesetzgeber (oder den „Interessenvertretern“) auch anzurechnen ist, dass er einzelne Beförderungen ausgenommen hat - die betriebliche Realität steht mit den angedachten Erleichterungen über Kreuz. Die tägliche Beratungspraxis am Telefon und vor Ort lässt vermuten, dass lediglich sehr wenige Unternehmen von sich behaupten können, ausschließlich ausgenommene Fahrten durchzuführen. Findet ein Mischbetrieb statt, kann nur dazu geraten werden, im Zweifelsfall lieber etwas mehr Zeit in die Erstellung lückenloser Nachweise zu investieren als zu wenig oder gar alle Fahrten aufzuzeichnen (und somit von der Ausnahme überhaupt keinen Gebrauch zumachen). Wie gesagt: Für die Straßenkontrolle zählt immer die Beförderung, die im Moment der Kontrolle durchgeführt wird. Dass diese pro Tag mehrfach zwischen „ausgenommen“ und „aufzeichnungspflichtig“ wechseln kann, zeigt die Realität. Auch im Bereich der Personenbeförderung, etwa wenn der Fahrer nicht nur für grundsätzlich ausgenommene Linienverkehre, sondern auch bei aufzeichnungspflichtigen Gelegenheitsverkehren im Einsatz ist, ergeben sich Situationen, die eine Nachweisführung recht anspruchsvoll gestalten. Hier kommt hinzu, dass nationale Sonderbestimmungen den Linienverkehr sowieso aufzeichnungs- und nachweistechisch recht stark vom „üblichen Schema“ haben abrücken lassen.

Besondere Vorsicht ist auch bei [Auslandsfahrten](#) geboten. Zwar wurden auch im Ausland zahlreiche Ausnahmen umgesetzt (vgl. Seite 98/99) - ob die dortige Auslegung (durch Rechtsprechung oder andere interpretierende Gremien) im Detail die gleichen Rahmenbedingungen vorsieht wie sie in Deutschland vorliegen müssen, ist im Zweifel fraglich.

Weitere Beispiele finden Sie auf der IHK-Webseite unter der Dok.-Nr. [32788](#)

Achtung: Ist ein Fahrzeug, das (auch) für ausgenommene Fahrten eingesetzt wird, mit einem Kontrollgerät ausgerüstet, muss das Kontrollgerät [betrieben](#) werden - sprich, es muss alle zwei Jahre technisch geprüft werden (gemäß [§ 57 b der StVZO](#)) und jederzeit funktionstüchtig sein.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Ausnahmen nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 (Kfz über 3.500 kg zGG)	
a	Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt. <i>(Achtung: in Deutschland in der FPersV geregelt, also nicht gänzlich vom Fahrpersonalrecht ausgenommen; beachte auch Artikel 16 der VO (EG) Nr. 561/2006)</i>
aa	Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7.500 kg, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, und die nur in einem Umkreis von 100 km (Luftlinie) vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt.
b	Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h. <i>(Achtung: vom Berufskraftfahrerqualifikationsrecht sind Fahrzeug bis 45 km/h ausgenommen)</i>
c	Fahrzeuge, die Eigentum der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr oder der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen ohne Fahrer angemietet werden, sofern die Beförderung aufgrund der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben stattfindet und ihrer Aufsicht unterliegt.
d	Fahrzeuge - einschließlich Fahrzeuge, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe verwendet werden -, die in Notfällen oder bei Rettungsmaßnahmen verwendet werden. <i>(Unter die Ausnahme fallen etwa Rettungsfahrzeuge oder Fahrzeuge, die Rettungs- und Hilfsmaterial befördern, wobei ein ad-hoc-Einsatz zwingend ist. Planbare Fahrzeugeinsätze wie etwa Hilfsgütertransporte nach Osteuropa zur Weihnachtszeit können nicht unter diese Ausnahme fallen.)</i>
e	Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke.
f	Spezielle Pannenhilfefahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden. <i>(Unter die Ausnahme fallen in Deutschland grundsätzlich nur Fahrzeuge, die als spezielle Pannenhilfefahrzeuge gemäß § 52 Absatz 4 StVZO zugelassen sind. Kriterium ist dabei ausschließlich die Bauart des Fahrzeuges, unabhängig davon, wozu es verwendet wird. Deshalb sind auch Güterbeförderungen [z. B. Abschleppen vom Supermarktparkplatz] mit diesen Fahrzeugen ausgenommen.)</i>
g	Fahrzeuge, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße durchgeführt werden, sowie neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind.
h	Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7.500 kg, die zur nichtgewerblichen (= privaten) Güterbeförderung verwendet werden. <i>(Werkverkehr ist gewerblicher Güterverkehr!)</i>
i	Nutzfahrzeuge, die nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden.

Diese Ausnahmen nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 gelten unmittelbar in allen EU-Mitgliedsstaaten!

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht nach § 1 der FPersV			
Ausnahmetatbestand	Fahrzeuge zwischen 2.801 und 3.500 kg zGG	Fahrzeuge zwischen 3.501 und 7.500 kg zGG	Fahrzeuge über 7.500 kg zGG
Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt („ Handwerkerklausel “).	Auf dem gesamten deutschen Hoheitsgebiet (§ 1 Absatz 2 Nummer 3 FPersV)	Im Umkreis von 100 Kilometer Luftlinie (Artikel 3 aa) VO (EG) Nr. 561/2006)	keine Ausnahme
Fahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern, die im Betrieb, dem der Fahrer angehört, in handwerklicher Fertigung oder Kleinserie hergestellt wurden oder deren Reparatur im Betrieb vorgesehen ist oder durchgeführt wurde, verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt („ erweiterte Handwerkerklausel “).	Auf dem gesamten deutschen Hoheitsgebiet (§ 1 Absatz 2 Nummer 3a FPersV)	keine Ausnahme	keine Ausnahme
Fahrzeuge, die als Verkaufswagen auf öffentlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf verwendet werden und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.	Auf dem gesamten deutschen Hoheitsgebiet (§ 1 Absatz 2 Nummer 4 FPersV)	Ausnahme war bis 1. März 2015 an die „Handwerkerklausel“ angedockt. Seit 2. März 2015 <u>keine gesetzliche Grundlage mehr</u> , ggf. Aufrechterhaltung der Ausnahme in D durch Auslegungsleitfaden?	keine Ausnahme
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen nach § 2 Nummer 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (muss als solche in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, Einzelfallprüfung sinnvoll).	Auf dem gesamten deutschen Hoheitsgebiet (§ 1 Absatz 2 Nummer 5 FPersV)	ohne Kilometerbeschränkung nach Definition Artikel 2 VO (EG) Nr. 561/2006	ohne Kilometerbeschränkung nach Definition Artikel 2 VO (EG) Nr. 561/2006

Fahrzeuge mit einem zGG von maximal 3.500 kg zur Güterbeförderung werden nach Kenntnis des Autors ausschließlich in Deutschland dem Fahrpersonalrecht unterworfen. In den anderen EU-Mitgliedstaaten, dem EWR und der Schweiz bestehen demnach für Fahrer derartiger Fahrzeuge keine Aufzeichnungspflichten. Dabei ist zu bedenken, dass die Tätigkeiten im Ausland bei der Rückkehr nach Deutschland (zumindest als Arbeitszeit) dokumentiert sein müssen.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Ausnahmen nach § 18 der FPersV³⁶ (Kfz über 2.800 kg zGG)	
1.	Fahrzeuge, die im Eigentum von Behörden stehen oder von diesen ohne Fahrer angemietet oder geleast sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen. <i>(Verkürzt ausgedrückt sind Behörden alle Einrichtungen, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnehmen - eine Einzelfallprüfung ist zu empfehlen.)</i>
2.	Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereibetrieben zur Güterbeförderung, insbesondere auch zur Beförderung lebender Tiere, im Rahmen der eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens verwendet oder von diesen ohne Fahrer angemietet werden. <i>(Die hier aufgeführten Betriebe beteiligen sich an der Urproduktion von Lebensmitteln (mit Ausnahme der Forstwirtschaft), Garten- und Landschaftsbaubetriebe sind hier nicht gemeint.)</i>
3.	Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten in einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens verwendet werden, welches das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least.
4.	Fahrzeuge oder Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die von Postdienstleistern, die Universaldienstleistungen im Sinne des § 1 Absatz 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung vom 15. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2418), die zuletzt durch Artikel 3 Absatz 26 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung erbringen, in einem Umkreis von 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens zum Zwecke der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.
5.	Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2.300 Quadratkilometern verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebietes weder durch eine befahrbare Brücke, Furt einen befahrbaren Tunnel verbunden sind.
6.	Fahrzeuge, die im Umkreis von 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb verwendet werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7.500 kg nicht übersteigt. <i>(Dies gilt nicht für auf Gasbetrieb umgerüstete Fahrzeuge, bei denen die konventionelle Kraftstoffversorgung und der Kraftstofftank vollständig erhalten geblieben sind.)</i>
7.	Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung der Fahrerlaubnis oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung verwendet werden.
8.	Fahrzeuge, die in Verbindung mit der Instandhaltung von Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Straßenunterhaltung und -kontrolle, Hausmüllabfuhr, Telegramm- und Telefondienstleistungen, Rundfunk und Fernsehen sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden. <i>(Somit sind auch Fahrzeugeinsätze freigestellt, die im Auftrag dieser Stellen erfolgen; Fahrten, die für die Errichtung derartiger Anlagen erfolgen, sind nicht ausgenommen.)</i>
9.	Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nicht gewerblichen (= privaten) Personenbeförderung verwendet werden.
10.	Spezialfahrzeuge, die zum Transport von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes verwendet werden. <i>(Gewerberechtliche Einordnung genügt grundsätzlich nicht – Betonung liegt auf Spezialfahrzeug, deshalb Einzelfallprüfung notwendig.)</i>
11.	Speziell für mobile Projekte ausgerüstete Fahrzeuge, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken verwendet werden. <i>(Dies können auch <u>speziell ausgerüstete</u> Fahrzeuge für die Präsentation von Produkten auf Messen o.ä. Veranstaltungen sein.)</i>

³⁶ Die hier genannten „Fahrzeugkategorien“ sind lediglich von der Anwendung der Artikel 5 bis 9 der VO (EG) Nr. 561/2006 (die die konkreten Lenk- und Ruhezeitregelungen vornehmen) ausgenommen - die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt mit den anderen Artikeln also auch für Fahrer von den hier ausgenommen Fahrzeugen. Nur diejenigen Fahrer, die sich auf Ausnahmen nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 oder § 1 der FPersV berufen können, brauchen die Vorschriften der VO (EG) Nr. 561/2006 insgesamt nicht zu beachten.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

12.	Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 Kilometern zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben, zur Rückgabe von Milchbehältern oder zur Lieferung von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden.
13.	Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte.
14.	Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 250 Kilometern vom Standort des Unternehmens zum Transport tierischer Nebenprodukte im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 (Verordnung über tierische Nebenprodukte) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung verwendet werden.
15.	Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals verwendet werden.
16.	Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 Kilometern für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden.

1.5 Fahrpersonalrechtlicher Lückenschluss

In der Praxis führt der Umstand, dass ein Fahrer im Rahmen einer aufzeichnungspflichtigen Fahrt lückenlose Nachweise für den aktuellen und diesem vorausgehenden 28 Kalendertage zu allen (Nicht-) Tätigkeiten vorlegen können muss, zu großen Schwierigkeiten. Obwohl sich in diesem Zusammenhang die wohl stärkste Weiterentwicklung in rechtlicher und technischer Hinsicht vollzogen hat (und wohl auch vollziehen wird), bleibt der „fahrpersonalrechtliche Lückenschluss“ ein Dauerbrenner in der täglichen Beratung und ist zugleich ein Thema, das an Komplexität aufgrund der jeweiligen Einzelfallumstände und Unsicherheit aufgrund der individuellen Gegebenheiten in den verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten kaum zu überbieten ist.

Da die digitalen Kontrollgeräte der ersten Generation(en) bei der nachträglichen Erfassung nicht direkt aufgezeichneter Zeiten bedeutende technische Defizite aufgewiesen haben, die bei den neueren Geräten aber größtenteils behoben sind, wurde (und wird) in den Unternehmen und seitens der Fahrer sehr viel Zeit dafür aufgewendet, Lücken in den Aufzeichnungen mit „Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage“ zu schließen. Inwieweit die Regelungen des Artikel 34 der VO (EU) Nr. 165/2014 daran etwas ändern werden, ist zum aktuellen Zeitpunkt offen. Die EU-Kommission erarbeitet aktuell gemeinsam mit Vertretern der Mitgliedstaaten eine weitere Leitlinie, die die Umsetzung der Vorschriften des Artikel 34 darstellen soll. Die Bedeutung für die Praxis bleibt unabhängig vom Inhalt der Leitlinie fragwürdig, da diese für die Kontrollorgane in den Mitgliedstaaten rechtlich unverbindlich ist.

Nicht nur die technische Weiterentwicklung der Kontrollgeräte, auch der Erfahrungs- und Wissenszuwachs bei Fahrern und Unternehmen hat die praktische Umsetzung dieser Anforderung „erleichtert“ - dies vor allem bei Unternehmen, die genehmigungspflichtige Beförderungen durchführen und für die das Fahrpersonalrecht somit zum „Kerngeschäft“ gehört. Unverändert hochproblematisch ist die Situation aber bei Unternehmen, die einen Werkverkehr betreiben, bei denen das Bewegen von Fahrzeugen also nur ein Nebenaspekt der eigentlichen gewerblichen/beruflichen Betätigung ist. Sowohl im Werkverkehr als auch im genehmigungspflichtigen Einsatz werden zudem Aushilfsfahrer, Rentner und Teilzeit- bzw. Minijob-Beschäftigte zu verhältnismäßig großem Aufwand rund um den Lückenschluss führen.

Die bereits angesprochene Komplexität des Themas, die im Wesentlichen daher rührt, dass unterschiedliche Aufzeichnungsmedien (digitale und analoge Kontrollgeräte sowie Tageskontrollblätter) im Einsatz sind bzw. sein können und gleichzeitig je nach befahrenem Land abweichende Rechtsvorschriften bzw. Vorstellungen seitens der Kontrollorgane zu einem korrekten lückenlosen Nachweis vorliegen, führt dazu, dass das Thema „fahrpersonalrechtlicher Lückenschluss“ in dieser Broschüre nicht in der notwendigen Tiefe ausgearbeitet werden kann. Auf der IHK-Webseite finden Sie deshalb unter der Dok.-Nr. [21659](#) neben einführenden und grundlegenden Hinweisen diverse Praxisbeispiele mit konkreten Handlungsvorschlägen, die auf Spezialprobleme und Ungereimtheiten hinweisen. Dort sind auch die Änderungen, die sich aufgrund des Artikel 34 der VO (EU) Nr. 165/2014 ab dem 2. März 2015 ergeben, dargestellt (soweit bekannt).

Ebenso finden Sie auf der genannten Webseite unter ‚Downloads‘ auch die ausfüllbaren Vordrucke und ausgefüllte Muster der „Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage“ - einerseits für grenzüberschreitende Fahrten („EU-Formblatt“), andererseits für Fahrzeugeinsätze, die sich ausschließlich auf deutschem Hoheitsgebiet („§20-FPersV-Bescheinigung“) abspielen. Vorteil der an der § 20 FPersV angepassten Bescheinigung ist, dass mehrere Zeiträume mit unterschiedlichen Begründungen auf einem Papier dargestellt werden können. Auch im Anhang dieser Broschüre auf den Seiten 94 und 95 sind die Bescheinigungen dargestellt

Rechtsgrundlage der Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage ist im nationalen Kontext der [§ 20 der FPersV](#), europaweit ist es der Artikel 11 Absatz 3 der [Richtlinie 2006/22/EG](#) in Kombination mit einem Beschluss der Kommission vom 14. Dezember 2009, bekanntgegeben unter [Aktenzeichen K\(2009\) 9895](#). Mit Schreiben vom 6. Juni 2014 hat die EU-Kommission dem BMVI zudem mitgeteilt, dass man durch die Regelung des Artikel 34 Absatz 3 VO (EU) Nr. 165/2014 beabsichtigt, die Verwendung der Tätigkeitsbescheinigungen zu unterbinden.

1.6 Verstöße und Bußgelder, Aufhebung des Territorialitätsprinzips

Durch die Einführung des [digitalen Kontrollgerätes](#) wurde die Aufdeckung von Verstößen auf “Knopfdruck“ möglich. Sukzessive wird der Großteil der eingesetzten Fahrzeuge durch Erweiterungs- oder Ersatzinvestitionen mit einem solchen Kontrollgerät ausgerüstet sein. Darüber hinaus wird die **Häufigkeit der Straßen- und Betriebskontrollen** durch die [Richtlinie 2006/22/EG](#) weiter **zunehmen** bzw. auf hohem Niveau gefestigt. Durch die Ergänzungen der Richtlinie 2006/22/EG in Form der Richtlinien [2009/4/EG](#) und [2009/5/EG](#) (enthält eine Tabelle, die die Schwere der Verstöße kategorisiert) und ihrer [Berichtigung](#) erhält der geneigte Leser auch einen recht guten Eindruck, in welche Richtung sich die Kontrollpraxis entwickeln wird.

Hinzu kommt die sogenannte „**Todsündenliste**“ im Anhang IV der VO (EG) Nr. 1071/2009, die aktuell (Mitte 2015) durch die EU-Kommission weiter überarbeitet wird. In Zukunft werden dieser geplanten Regelung zufolge Verstöße aus verschiedenen (straßenverkehrsbezogenen) Rechtsgebieten in dieser Liste auftauchen und dreistufig (MSI= Most Serious Infringements - Schwerste Verstöße / VSI = Very Serious Infringement - Sehr schwere Verstöße / SI = Serious Infringement - Schwere Verstöße) abgegrenzt. Hintergrund der Klassifizierung ist, dass „Schwarze Schafe“ erkannt und aus dem Markt gedrängt werden sollen. In den Grundzügen läuft das Risikoeinstufungssystem darauf hinaus, dass die Verstöße je nach Ausmaß mit „Punkten“ hinterlegt werden. Je nach Größe des Unternehmens kann ohne Konsequenzen innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten (wobei offensichtlich ein rollierendes, also nicht das Kalenderjahr zugrunde gelegt wird) nur eine noch zu definierende Anzahl an Punkten bzw. Verstößen der verschiedenen Kategorien angesammelt werden. Wird die zulässige Grenze überschritten, sind die zuständigen Aufsichtsbehörden angehalten zu prüfen, ob der Unternehmer bzw. Verkehrsleiter noch im Sinne der Berufszugangsregeln als persönlich zuverlässig gilt. Wird dies verneint, ist die Genehmigung des Unternehmens in Gefahr bzw. muss ein neuer Verkehrsleiter benannt werden. In jedem Fall ist damit zu rechnen, dass das Unternehmen im Anschluss an einen solchen Fall verstärkt von den Ämtern beobachtet werden dürfte. Bei Werkverkehrsunternehmen, die ja nicht über einen Verkehrsleiter verfügen, könnte in einem Worst-Case-Szenario eine Teilgewerbeuntersagung (bezüglich des Fuhrparks) ausgesprochen werden.

Details zum Kontrollgeschehen in Europa lassen sich auch den mit gewisser Regelmäßigkeit von der EU-Kommission veröffentlichten „Berichten der Kommission über die Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ ([hier der 27. Bericht für den Zeitraum 2011 bis 2012](#)) entnehmen.

Der im August 2008 veröffentlichte [Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Fahrerpersonalrecht](#) (Stand Juli 2015) führt in Kombination mit der Zunahme und Intensivierung der Kontrollen (insbesondere durch Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen) zu einem großen Druck für die betroffenen Unternehmen. Da zudem die „Schonzeit“, die direkt nach Einführung der neuen Vorschriften seitens der Bußgeldbehörden de facto praktiziert wurde, längst beendet ist, muss dringend zur umfassenden Berücksichtigung der Vorschriften geraten werden.

Durch Artikel 19 der VO (EG) Nr. 561/2006 wird das **Territorialitätsprinzip aufgehoben**. Dies bedeutet, dass **Verstöße, die im Land A begangen wurden bei einer Kontrolle im Land B sanktioniert werden** können. Dabei kann ein und derselbe Verstoß allerdings nur ein Mal geahndet werden. Deshalb ist es besonders wichtig, die Kontrollunterlagen mitzuführen. Auch ist zu beachten, dass die Bußgeldsätze innerhalb der EU mitunter stark abweichen. Subjektiv fallen die Bußgelder in Deutschland recht hoch aus. Wer jedoch schon einmal einen ausländischen Bußgeldbescheid in Händen gehalten hat, weiß, dass dies objektiv nicht immer der Fall ist. Eine nicht vollständige (und mittlerweile recht veraltete) Auflistung der [Bußgelder im europäischen Ausland](#) finden Sie unter der Dok.-Nr. 23847. Eine **Selbstanzeige** kann in Einzelfällen sinnvoll sein.

Außerdem wird der **Kreis der Verantwortlichen bei Verstößen** durch Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 und nach [§ 20 a der FPersV](#) **wesentlich erweitert**. So sind Unternehmer, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftraggeber, Unterauftraggeber und Fahrvermittlungsagenturen haftungsrechtlich an die Einhaltung der Sozialvorschriften gebunden. Sie müssen sicherstellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Bestimmungen verstoßen.

Wie weit diese Mitverantwortung in der Praxis geht, kann noch nicht abgeschätzt werden. Klare vertragliche Regelungen analog zur Praxis im Zusammenhang mit den [Kontrollpflichten nach § 7 c GüKG](#) könnten zumindest zivilrechtlich die Pflicht zur Einhaltung der Sozialvorschriften auf den Frachtführer bzw. Busunternehmer übertragen. Ordnungsrechtlich wäre eine solche Vereinbarung zwar ohne Bedeutung, im Innenverhältnis könnten darauf jedoch **Regressansprüche** aufbauen. Auch die Pflicht zur Überwachung des Frachtführers bzw. Busunternehmers durch die im Zweifel Haftenden wäre eine denkbare Folge. Bislang ergibt sich aus der Verordnung jedoch noch nicht einmal das Recht, beauftragte Dienstleister (stichprobenartig) zu kontrollieren oder auf die Aushändigung von Unterlagen zu bestehen³⁷.

³⁷ Der Auftraggeber kann „von außen“ ja nicht beurteilen, mit welcher arbeits- oder lenkzeitlichen Belastung ein Fahrer bei ihm auf dem Hof ankommt. Darum geht es im Kern ja aber auch nicht - vielmehr sollte der Auftraggeber es tunlichst unterlassen, tiefgreifende Vorgaben zu machen. Grundsätzlich sollte etwa nur

Erst wenn durch **Rechtssprechung und Gesetzeskommentierung** zu den nationalen Gesetzen und den EU-Verordnungen die tatsächlichen Kontrollaufgaben der Unternehmen näher bestimmt sind, lässt sich das tatsächliche Ausmaß dieser Verlagerung originär staatlicher Aufgaben abschätzen.

Buß- und Verwarnungsgelder, Kontrollen:

Wie bereits erwähnt, gibt es einen speziellen [Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Fahrpersonalrecht](#). Dieser enthält eine durchaus detailreiche Einführung in die Thematik, geht sehr ausführlich auf die Rahmenbedingungen und rechtlichen Zusammenhänge im Kontext einer Kontrolle ein und enthält **Beispiele** für die Berechnung von Bußgeldern. Bitte beachten Sie, dass die darin genannten Regelsätze gelten, wenn von gewöhnlichen Tatumständen und **vorsätzlicher** Begehung ausgegangen werden muss. Im Einzelfall können die Sätze also auch (zum Beispiel im Falle von Erstverstößen oder bei fahrlässiger Begehung) nach unten abweichen. Selbstverständlich sind aber unter besonderen Umständen auch Abweichungen „nach oben“ möglich. Das Höchstmaß liegt bei 5.000 Euro für den Fahrer und 30.000 Euro für den Unternehmer.

Neben den zum Teil empfindlichen Bußgeldern droht den betroffenen Unternehmen nach [§ 149](#) der [Gewerbeordnung](#) ein **Eintrag ins Gewerbezentralregister**, der sich bei zukünftigen Verstößen zudem noch bußgelderhöhend auswirken kann. Ebenso kann nach [§ 10 Absatz 2a](#) des FPersG eine **Meldung an die Erlaubnisbehörde** erfolgen. Bei gehäuften Verstößen kann von der Behörde an der Zuverlässigkeit des Unternehmers bzw. Verkehrsleiters gezweifelt werden, mit der Folge, dass bei Wiedererteilung die Erlaubnis unter Bedingungen, Auflagen, Beschränkungen oder mit einer kürzeren Geltungsdauer erteilt wird. Auch die Zurückweisung eines Antrags ist möglich. Außerdem kann die untere Verkehrsbehörde die persönliche Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters als grundsätzlich nicht mehr gegeben ansehen. Weitere Informationen finden Sie unter der Dok-Nr. [99892](#), dort insbesondere unter Punkt 15.

Ein weiterer Aspekt in diesem Zusammenhang ist die **Nebenfolge der Verfallsanordnung** gemäß [§ 29 a](#) des [Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten](#) (OWiG), von der die Bußgeldbehörden immer häufiger Gebrauch machen. Danach ist der durch die Ordnungswidrigkeit erlangte Vermögensvorteil an die Behörde abzuführen. Da hier der Vorteil in einer (Transport-) Dienstleistung besteht, die nicht zurückgefordert werden kann, wird der Betroffene unter Umständen doppelt belastet.

ein Ankunftszeitpunkt oder ähnliches vorgegeben werden (was natürlich voraussetzt, dass für den Transport insgesamt ausreichend Zeit zur Verfügung steht). Damit wäre es Aufgabe bzw. Pflicht des Dienstleisters, seine Planungen daran auszurichten, dass diese (eine) Vorgabe eingehalten wird.

Weitere Bedeutung für die Ahndung von Verstößen könnte der mit „**Verletzung der Aufsichtspflicht in Betrieben und Unternehmen**“ überschriebene [§ 130 des OWiG](#) haben. Demnach können vorsätzliche oder fahrlässige Verletzungen der Aufsichtspflicht mit **Bußgeldern von bis zu einer Million Euro (nur Extremfälle!)** geahndet werden. Voraussetzung ist, dass die Pflichtverletzung mit Bußgeld belegt ist bzw. als Straftat eingeordnet wird. Beispielhaft seien einige Verstöße aufgelistet, bei denen der § 130 OWiG Bedeutung erlangen könnte:

- nicht vorschriftsmäßige Kalibrierung von Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern bei den Werkstätten (§ 22 b StVG).
- bewusste Manipulationen am Kontrollgerät unter direkter oder indirekter Beteiligung der Verantwortlichen/des Unternehmens (§ 268 StGB).
- mehrere Fahrerkarten werden von einem Fahrer unter direkter oder indirekter Beteiligung der Verantwortlichen/des Unternehmens verwendet oder die heruntergeladenen Daten werden manipuliert (§ 269 StGB).
- in Folge von durch Verantwortliche „angeordneten“ Verstößen gegen die Sozialvorschriften (zum Beispiel Übermüdung) kommt es bei einem Unfall zu Verletzten oder Toten (§ 222 ff. StGB).

Allgemeiner Hinweis zum Verhalten bei Verstößen:

In der Praxis kommt es gelegentlich vor, dass die vorgegebenen Mindestruhe- oder -pausenzeiten und Maximalarbeits- bzw. -lenkzeiten nicht eingehalten werden - die Gründe dafür sind mannigfaltig. Auch den Kontrollinstanzen ist klar, dass sich in einer komplexen Welt geringfügige Verstöße nicht gänzlich vermeiden lassen, was etwa dazu geführt hat, dass die Auswertungssoftware in vielen Bußgeldstellen und Gewerbeaufsichtsämtern so konfiguriert wird, dass z. B. *vereinzelte* Lenkzeitüberschreitungen von 5 oder 10 Minuten erst gar nicht in die Bußgeldbewertung bzw. den Bußgeldbescheid einfließen. Vor dem Hintergrund, dass man dieses Entgegenkommen der Behörden einerseits sehr erfreut zur Kenntnis nehmen kann, andererseits aber keinesfalls damit „kalkuliert“ werden darf, sollten sich sowohl die Fahrer als auch die Disponenten/Verkehrsleiter etc. bei **Unregelmäßigkeiten** stets ein paar Minuten Zeit nehmen, und sich bezüglich der **Hintergründe des Verstoßes** auf einem gesonderten Papier oder auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät eine erläuternde **Notiz** anfertigen.

Diese Empfehlung wird ausgesprochen, weil vor allem im Rahmen von Betriebskontrollen im Zweifel Daten ausgewertet werden, die recht weit in die Vergangenheit zurückreichen und sich auch Ordnungswidrigkeiten- oder Gerichtsverfahren relativ lange hinziehen können. Und wer will ernsthaft von sich behaupten, er wüsste, wenn die

Betriebskontrolle z. B. im Mai 2015 stattfindet, noch, weshalb der Fahrer X am 14. Juni 2014 seinen ersten Lenkzeitblock um 17 Minuten überzogen hat. Ein handschriftlicher Beleg, dass es aufgrund eines Unfalls auf der A7 bei Kilometer 255 und einem dadurch entstandenen Stau zwei Stunden keinen Meter vorwärts ging, wird einen Richter oder den Mitarbeiter einer Behörde deutlich mehr beeindrucken als ein müdes Achselzucken. Klar muss sein: Wer in jeder Kalenderwoche zehn derartige Zettel beschriften muss, macht entweder etwas falsch und sollte deshalb nicht mit Milde rechnen oder sollte darüber nachdenken, was geändert werden muss, dass Verstöße die Ausnahme und nicht die Regel sind.

Hinweise zum Verhalten in Straßenkontrollen sind auf der IHK-Webseite unter der Dok.-Nr. [2744158](#) zu finden.

Tipp: Gegen in Folge einer Straßen- oder Betriebskontrolle ergehende Bußgeldbescheide etc. können und sollten Sie ggf. **Einspruch** einlegen und im Zweifel einen im Fahrpersonalrecht versierten Anwalt hinzuziehen. Da in einigen Fällen nicht Dispositionsdefizite oder persönliches Fehlverhalten der Betroffenen/Beteiligten zu Verstößen führen, können die oben angesprochenen Vermerke oder Notizen für die „Verteidigung“ hilfreich sein, insbesondere wenn sie belegen, dass die Hintergründe des Verstoßes nicht durch persönliche oder organisatorische Entscheidungen beeinflussbar waren. Hinzu kommt, dass die Komplexität des Fahrpersonalrechts grundsätzlich dazu führt, dass Bußgeldbescheide hin und wieder fehlerbehaftet sind, etwa wenn die zugrundeliegenden Vorschriften dermaßen interpretationsbedürftig sind, wie es in dieser Broschüre an verschiedenen Stellen aufgezeigt wird. Insofern sollten Bußgeldbescheide (insbesondere, wenn sie geringfügige Beträge übersteigen) grundsätzlich von sachkundigen Fachleuten auf Richtigkeit geprüft werden.

Mit der [VO \(EG\) Nr. 2135/98](#) hat der Rat der Europäischen Union die Einführung eines digitalen Kontrollgerätes zur Überwachung der Sozialvorschriften im gewerblichen Straßenverkehr beschlossen. Daraus folgt, dass das bis 2006 verbaute analoge Kontrollgerät (mit Tachoscheiben, die auch Schaublätter genannt werden) langfristig vom digitalen Kontrollgerät abgelöst wird. Die neuen Kontrollgeräte bilden gemeinsam mit nutzerbezogenen **Chipkarten** ein modernes Kontrollsystem, das vor Manipulationen schützen und die Verkehrssicherheit auf Europas Straßen verbessern soll. Die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Broschüre (noch) gültige **Rechtsgrundlage** der Kontrollgeräteinfrastruktur ist die [VO \(EWG\) Nr. 3821/85](#) mit ihren zugehörigen Anhängen, die die technischen Spezifikationen des Kontrollgerätesystems abbilden. Anfang 2014 wurde die Nachfolge-[VO \(EU\) Nr. 165/2014](#) in Kraft gesetzt, die die VO (EWG) Nr. 3821/85 mittelfristig ersetzen wird. Geltung erlangt die neue Verordnung schrittweise: die Artikel 24, 34 und 45 sind seit dem 2. März 2015 zu beachten, die restlichen Artikel gelten grundsätzlich ab dem 2. März 2016 - es sei denn, die Durchführungsrechtsakte (die die technischen Spezifikationen rund um das Kontrollgerät festlegen werden), die im Artikel 46 (und inhaltlich in mehreren anderen Artikeln der neuen VO) angesprochen werden, sind bis zu diesem Stichtag noch nicht erlassen worden. Dann gilt bis zu dem Zeitpunkt, ab dem die Durchführungsrechtsakte angewendet werden können, die VO (EWG) Nr. 3821/85 inklusive des Anhangs IB auch über den 2. März 2016 hinaus weiter. Ob es für die Klarheit der Vorschriften und vor allem die Sicherheit der Kontrollgeräte gegen Manipulationen hilfreich ist, dass der bestehende Anhang IB der VO (EWG) Nr. 3281/85 nur an die neuen Anforderungen angepasst und nicht grundsätzlich neu verfasst werden soll, wird sich zeigen müssen.

In der [VO \(EG\) Nr. 561/2006](#) wurde der Termin für die Einbaupflicht der digitalen Kontrollgeräte festgelegt. **Demnach müssen seit dem 1. Mai 2006 alle erstmalig zugelassenen Fahrzeuge, deren zGG einschließlich eines Anhängers oder Sattelanhängers 3.500 kg übersteigt und Busse mit mehr als acht Fahrgastplätzen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein.** Der Einführungstermin der „smarten“ Kontrollgeräte, die durch die VO (EU) Nr. 165/2014 spezifiziert werden, kann aktuell noch nicht abschließend eingeschätzt werden. Hintergrund ist, dass die bereits oben angesprochenen „Durchführungsrechtsakte“, die die technischen Grundlagen der nächsten Kontrollgerätegeneration beschreiben, zunächst erstellt werden müssen. Erst wenn diese vorliegen, können die Hersteller die Kontrollgeräte zur Serienreife entwickeln. Da über die neue VO der Versuch unternommen wird, die Hersteller der Kontrollgeräte bei festgestellten Manipulationsanfälligkeiten oder anderen Unzulänglichkeiten sozusagen haftbar zu machen (es geht sogar um den Entzug der

Bauartgenehmigung oder beispielsweise die Durchführung von Rückrufaktionen, im Rahmen derer die Mängel behoben werden, vgl. Artikel 16, 20), werden diese wahrscheinlich sehr ausführliche Erprobungen durchführen, die die Markteinführung zusätzlich verzögern können. Es bleibt also ein nicht geringes Restrisiko, dass die in der VO vorgesehene Einführung der „intelligenten/smarten“ Kontrollgeräte 36 Monate nach Erlass der Durchführungsrechtsakte (was rechnerisch also einen Termin Anfang März 2019 bedeuten könnte) nicht eingehalten werden kann.

Was an der nächsten Kontrollgerätegeneration neu bzw. „smart/intelligent“ ist?

- Artikel 8: Die Geräte verfügen über eine Positionsbestimmung auf Basis eines Satellitennavigationsdienstes. Die Positionsdaten des Fahrzeugs werden zu Beginn und am Ende der täglichen Arbeitszeit³⁸ sowie nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit (im Massenspeicher des Kontrollgerätes?) gespeichert. Dadurch kann die Plausibilitätsprüfung der aufgezeichneten Daten verbessert und somit eine Manipulation ggf. „einfacher“ festgestellt werden.
- Artikel 9: Die Geräte verfügen über eine Einrichtung, die es den Kontrollbehörden ermöglicht, Daten auszulesen, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet. Aus den insgesamt verfügbaren Datensätzen dürfen dabei nur jene übertragen werden, „die für die Zwecke der gezielten Straßenkontrolle von Fahrzeugen notwendig sind, deren Fahrtenschreiber mutmaßlich manipuliert oder missbraucht wurde.“ In der abschließenden Aufzählung der im Rahmen der Fernkommunikation erlaubten Abfragen finden sich keine Lenk-, Ruhe-, Arbeits- oder Bereitschaftszeiten im engeren Sinne.
- Artikel 10: Die Geräte *können* mit einer genormten Schnittstelle ausgestattet sein, die Datenübertragungen bzw. -austausch im Rahmen sogenannter „Intelligenter Verkehrssysteme“ (z. B. Verkehrsmanagementsysteme, Wartungsmanagement, Bezahlungssysteme, Flottenmanagementsysteme etc.) ermöglicht.

Es braucht also nicht sonderlich viel, um als „smart/intelligent“ durchzugehen. Der Einbau eines digitalen Kontrollgerätes ist grundsätzlich nur in Fahrzeuge vorgeschrieben, die nach dem 1. Mai 2006 zugelassen wurden. Bereits zuvor zugelassene Fahrzeuge, die mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet sind, müssen nicht mit einem digitalen Gerät nachgerüstet werden. Vorhandene analoge Kontrollgeräte dürfen so lange weiterbenutzt werden, wie sie funktionsfähig sind oder repariert werden können. Nach dem 1. Januar 1996 zugelassene Fahrzeuge zur Güterbeförderung

³⁸ Erneut eine Vorschrift, die in der Praxis oft nicht korrekt umgesetzt werden kann. In sehr vielen Fällen wird es einem Fahrer nicht möglich sein, seine Fahrerkarte zu Beginn seiner Arbeitszeit in das Kontrollgerät einzuführen - ebenso wird die Fahrerkarte häufig vor Ende der Arbeitstätigkeit aus dem Kontrollgerät entnommen werden (vgl. auch die Regelungen im Artikel 9 Absätze 2 und 3 der VO (EG) Nr. 561/2006). Da in der VO zudem der Begriff der Arbeitszeit nicht definiert wird, wäre es stringenter, jeweils den Zeitpunkt des Steckens der Fahrerkarte und des Entnehmens der Fahrerkarte zu nennen.

über 12.000 kg zGG und Fahrzeuge zur Personenbeförderung über 10.000 kg zGG müssen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet werden, wenn das vorher verbaute analoge Gerät ersetzt werden muss und die Übermittlung der Signale an das digitale Kontrollgerät von der Quelle bis zum Ziel durchgängig elektronisch erfolgt. Eine Nachrüstpflicht für „smarte“ Kontrollgeräte ist auch angedacht. Dies betrifft aber lediglich Fahrzeuge, die grenzüberschreitend eingesetzt werden und greift erst 15 Jahre nach der Einführung der neuen Kontrollgeräte in Neufahrzeugen, also frühestens ab 2033 oder 2034.

Achtung: Werden Pkw oder leichte Nutzfahrzeuge („Sprinter“) mit einem Anhänger betrieben (zGG der Kombination > 3.500 kg laut Fahrzeugpapieren) und für aufzeichnungspflichtige Transporte eingesetzt, muss in dem Fahrzeug grundsätzlich ein Kontrollgerät eingebaut sein. Ist keines eingebaut, besteht eine **Nachrüstpflicht**. Beachten Sie bitte die Dok.-Nr. [20721](#) und [23337](#) auf der IHK-Webseite. Außerdem können solche Zugfahrzeug-Anhänger-Kombinationen vom **Sonn- und Feiertagsfahrverbot** (Dok.-Nr. [21594](#)) betroffen sein.

Das digitale Kontrollgerät ermöglicht das **Aufzeichnen, Speichern, Anzeigen und Ausgeben** von tätigkeitsbezogenen Daten des Fahrers sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten für die letzten 24 Lenkstunden bei Geräten der ersten Generationen bzw. 168 Lenkstunden bei neueren Geräten³⁹. Die Geschwindigkeitsaufzeichnungen können, müssen aber nicht heruntergeladen werden, was die Downloadzeiten bei einem Verzicht deutlich verkürzen kann (primär bei älteren Geräten). Dabei sollte berücksichtigt werden, dass die Geschwindigkeitsaufzeichnungen in Einzelfällen wichtige Beweismittel sein können. Wenn etwa im Rahmen von rechtlichen Auseinandersetzungen der Beweis geführt werden sollte, dass der Fahrer nach seiner Abfahrtskontrolle bzw. auch unter Ladungssicherungsaspekten eine Bremsprobe durchgeführt hat, kann dies in aller Regel über die Geschwindigkeitsaufzeichnungen belegt werden. Infolge von Unfällen oder Ladungsschäden etc. kann es deshalb sinnvoll sein, die entsprechenden Aufzeichnungen zeitnah auszulesen und so sicherzustellen, dass diese nicht mit neueren Daten überschrieben werden.

Zur Aufzeichnung, Bedienung, Kalibrierung oder Überwachung digitaler Geräte dienen insgesamt **vier verschiedene scheckkartengroße Karten**, die einen Mikrochip enthalten. Relevanz für die Unternehmen besitzen vor allem **Fahrer- und Unternehmenskarten**. Darüber hinaus gibt es Werkstattkarten für autorisierte Werkstätten und Kontrollkarten für die Kontrollbehörden.

³⁹ Die Erweiterung des Speicherzeitraumes muss gegebenenfalls gesondert aktiviert werden. Sprechen Sie bei Interesse Ihre Fachwerkstatt oder Ihren Kundenbetreuer an.

2. Digitales Kontrollgerät

Das zentrale Element ist jedoch die **Fahrerkarte**. Jeder Fahrer, der Fahrzeuge mit digitalen Kontrollgeräten bewegen will/soll, benötigt eine persönliche Fahrerkarte, die sein Lichtbild und seine Unterschrift enthält. Aufzeichnungspflichtige Fahrten können nur durchgeführt werden, wenn der Fahrer eine Fahrerkarte besitzt - es sei denn, die Karte wurde verloren, gestohlen, ist defekt oder beschädigt. Bei Arbeitsbeginn führt der Fahrer die Karte ins Kontrollgerät ein, das die Tätigkeiten auf dieser erfasst und speichert. Grundsätzlich darf die Fahrerkarte erst mit der Beendigung der Arbeit wieder entnommen werden. Zur Fahrerkarte beachten Sie bitte auch die Dokumente [20432](#), [20433](#) und [135226](#) auf der IHK-Webseite.

Achtung: Die digitalen Kontrollgeräte arbeiten mit der sogenannten UTC (Universal Time Coordinated), der koordinierten Weltzeit. Die Ortszeit beträgt in Deutschland während der Winterzeit UTC + 1 Stunde, während der Sommerzeit UTC + 2 Stunden. Weiterführende Infos dazu auch im Kapitel 1.3.

Fahrer und Unternehmer bzw. die „im Büro“ mit Fragen rund um das Fahrpersonalrecht befassten Mitarbeiter sollten sich intensiv mit dem Gerät auseinandersetzen. Die Hersteller und andere Anbieter haben Handbücher und Schulungsunterlagen erstellt, die zwar nicht immer leicht „verdaulich“, für die korrekte Bedienung aber unerlässlich sind. Insbesondere für das manuelle Nachtragen von anderen Zeiten, zum Beispiel Arbeitszeiten vor der Lenktätigkeit, sind detaillierte Kenntnisse notwendig.

2.1 Chipkarten für das digitale Kontrollgerät

Fahrerkarte

Die Fahrerkarte enthält die Daten zur Identität des Fahrers und ermöglicht die Speicherung von Tätigkeiten wie zum Beispiel die Lenk- und Ruhezeiten nach den EU-Sozialvorschriften. Sie ist in den Kontrollgeräten aller Hersteller einsetzbar. **Gültigkeitsdauer: 5 Jahre**



Antragsberechtigt sind alle Personen, die die Voraussetzungen zum Führen eines kontrollmittelpflichtigen Fahrzeugs erfüllen. Die Fahrerkarte hat die Wertigkeit eines Ausweisdokumentes. In den Artikeln 26 bis 31 (Kapitel V) der [VO \(EU\) Nr. 165/2014](#)

2. Digitales Kontrollgerät

und den §§ 4 bis 6 der [FPersV](#) werden diverse Regelungen rund um die Fahrerkarte, insbesondere die Voraussetzungen für die Ausstellung der Fahrerkarte, beschrieben. Bitte beachten Sie ergänzend die Informationen in den beiden Folgekapiteln

Unternehmenskarte

Die Unternehmenskarte weist das Unternehmen aus und ermöglicht die Anzeige, das Herunterladen und den Ausdruck der Daten, die im Massenspeicher des Kontrollgeräts gespeichert sind. Außerdem werden mit der Karte Unternehmenssperrungen gesetzt und „gelöst“.



Gültigkeitsdauer: 5 Jahre

Das Unternehmen hat sich zu Beginn des Fahrzeugeinsatzes mit der Unternehmenskarte am Kontrollgerät „anzumelden“, Stichwort Unternehmenssperrung. Benutzen mehrere Unternehmen das gleiche Fahrzeug (zum Beispiel beim Einsatz eines Leihfahrzeugs), so besteht über die im Regelfall verpflichtend durchzuführende „Sperrung“ über die Unternehmenskarte die Möglichkeit, die eigenen Daten vor dem Zugriff anderer Unternehmen bzw. Nutzer zu schützen. Die Karte funktioniert dabei wie ein Schlüssel, der jeweils nur die von Fahrern des jeweiligen Unternehmens erzeugten Daten zugänglich macht.

Der Unternehmer hat die Daten der Fahrerkarte und des Massenspeichers in regelmäßigen Abständen zu kopieren bzw. auszulesen (siehe Kapitel 2.3). Entsprechende Hard- und Software wie zum Beispiel ein sogenannter Downloadkey, der eine Übertragung der Daten auf einen PC per USB-Schnittstelle ermöglicht, wird von den Kontrollgeräteherstellern und anderen Dienstleistern (Google und Co. helfen weiter) angeboten.

Die Auswertung der Daten (gegebenenfalls in Kombination mit einer Auswertung der Schaublätter-Daten aus den analogen Kontrollgeräten) erfordert eine entsprechende Software im Unternehmen oder die Inanspruchnahme eines externen Dienstleisters.

Um die tägliche Arbeit zu erleichtern können für ein Unternehmen „problemlos“ bis zu 62 Unternehmenskarten ausgestellt werden. Sollten mehr Karten benötigt werden sind laut Kraftfahrtbundesamt „besondere Handhabungen zu beachten“.

2. Digitales Kontrollgerät

Werkstattkarte

Werkstattkarten werden qualifiziertem Werkstattpersonal ausgestellt, das die digitalen Kontrollgeräte im Rahmen autorisierter Werkstätten einbaut und kalibriert und sich einer entsprechenden Ausbildung unterzogen hat.

Gültigkeitsdauer: 1 Jahr



Antragsberechtigt sind die nach [§ 57 b StVZO](#) anerkannten oder beauftragten Werkstätten, Hersteller von Kontrollgeräten sowie Fahrzeughersteller. Explizit ist [§ 7 der FPersV](#) zu beachten. In der VO (EU) Nr. 165/2014 finden sich in den Artikeln 22 bis 25 (Kapitel IV) einschlägige Regelungen rund um die Aktivitäten von Einbau- und Prüfbetrieben.

Vor dem ersten „bestimmungsgemäßen“ Einsatz eines Fahrzeuges muss das Kontrollgerät durch eine autorisierte Werkstatt kalibriert worden sein. Dabei ist zu beachten, dass der Unternehmer prüfen sollte, ob die Kalibrierung und die damit einhergehenden Tätigkeiten von der Werkstatt korrekt durchgeführt wurden (siehe Hinweise im Kapitel 2.3). Das Kalibrieren, Parametrieren und Warten des digitalen Kontrollgerätes bleibt ausschließlich den zugelassenen Werkstätten vorbehalten.

Für die Ausstellung der Fahrer-, Unternehmens- und Werkstattkarte sind in Baden-Württemberg TÜV und DEKRA zuständig. Die [bundesweiten Kartenausgabestellen](#) können in einer Publikation des [Kraftfahrtbundesamtes](#) eingesehen werden.

Informationsquellen und Bestellmöglichkeiten im Internet

[DEKRA](#): www.dekra.net

[TÜV](#): www.tuev-sued.de

Kontrollkarte

Mit der Kontrollkarte können die im Kontrollgerät gespeicherten Daten von Kontrollbeamten der zuständigen Behörden und Kontrollorgane (Polizei, Gewerbeaufsicht, BAG, ...) geprüft werden. **Gültigkeitsdauer: 5 Jahre**



2.2 Pflichten für den Fahrer

Der Fahrer:

- muss die **Lenk-, Ruhe-, Pausen-, Arbeits- und Bereitschaftszeiten** gemäß der VO (EG) Nr. 561/2006, der FPersV, dem ArbZG und anderer Bestimmungen **einhalten** und diese **lückenlos aufzeichnen bzw. dokumentieren** (vgl. Artikel 32 ff. der VO (EU) Nr. 165/2014 in Verbindung mit der VO (EG) Nr. 561/2006, dem FPersG und der FPersV) und die Nachweise darüber entsprechend der [Mitführungspflichten](#) mitführen. In den Fällen, in denen der Fahrer seine Tätigkeiten nicht direkt aufzeichnen kann, müssen nach Maßgabe des Artikel 34 der VO (EU) Nr. 165/2014 sogenannte „manuelle Nachträge“ erfolgen. Im direkten Zusammenhang mit Fahrten, die unter eine [Ausnahmeregelung](#) nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 oder §§ 1 und 18 der FPersV fallen, müssen vom Fahrer keine Aufzeichnungen angefertigt werden. Bewegt der Fahrer neben ausgenommenen auch aufzeichnungspflichtige Fahrzeuge, müssen die Zeiträume, in denen ausgenommene Fahrzeuge bewegt wurden, den rechtlichen Vorgaben entsprechend belegt werden können. Dafür sind insbesondere manuelle Nachträge (i. a. R. in Form von Arbeitszeit) oder, wenn ein Nachtrag nicht möglich ist, eine oder mehrere [Fahrpersonalbescheinigung\(en\)](#) notwendig.
- muss im Rahmen einer **Kontrolle** den **zuständigen Personen** alle mitführungspflichtigen **Unterlagen** auf Verlangen **vorlegen** (vgl. Artikel 36 der VO (EU) Nr. 165/2014). Hinweise zum **Verhalten in Kontrollen** finden Sie unter der Dok.-Nr. [2744158](#). Es erscheint im Zuge jeder Kontrolle erstrebenswert, vom Kontrollbeamten einen Nachweis zu erhalten, der die Durchführung der Kontrolle (und wenn möglich den Gegenstand der Kontrolle) wiedergibt. Einen Anspruch auf ein derartiges Dokument, das lediglich die Durchführung einer Kontrolle belegt, gibt es in Deutschland nicht und die verschiedenen Kontrollbehörden handhaben dies auch sehr unterschiedlich. Während es bei Kontrollen des BAG im Regelfall „automatisch“ eine Kontrollbescheinigung gibt, kann bei den Kontrollen durch die Länderpolizeien keine grundlegende Handhabung in diesem Zusammenhang beobachtet werden. Wird jedoch infolge einer Kontrolle ein Verfahren eingeleitet oder eine Sanktion verhängt, muss dem Fahrer laut Artikel 19 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 ein „angemessener“ schriftlicher Beleg „beigebracht“ werden. Dieser Beleg wiederum muss vom Fahrer gemäß Artikel 20 Absatz 1 der VO (EG) Nr. 561/2006 aufbewahrt (und zu einem späteren Zeitpunkt dem Unternehmer ausgehändigt) werden.
- muss wie der Unternehmer und der Fahrzeughalter **der zuständigen Behörde** (innerhalb einer durch die Behörde festgesetzten Frist) die **Auskünfte**, die zur Kontrolle des Fahrpersonalrechts notwendig sind, **wahrheitsgemäß und vollständig erteilen**.

Dafür müssen auch fahrpersonalrechtliche Unterlagen oder Daten ausgehändigt oder übermittelt werden (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG). **Gleichzeitig kann** laut § 4 Absatz 4 FPersG „**der zur Auskunft Verpflichtete [...] die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in [§ 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung](#) bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde**“.

- **benutzt** für jeden Tag, an dem er lenkt, ab dem Zeitpunkt, an dem er das Fahrzeug übernimmt bzw. mit seiner Arbeitszeit beginnt⁴⁰, ein **Schaublatt oder eine Fahrerkarte**. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig (z. B. Fahrzeugwechsel, grundsätzlich auch: Beendigung der Fahrtätigkeit am aktuellen Arbeitstag). Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden (vgl. Artikel 34 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014). Tachoscheiben sind auch auf der Rückseite auszufüllen - hierbei geht es vor allem um ergänzende Angaben (in der entsprechenden Tabelle) zu den nicht auf der Vorderseite direkt aufgezeichneten Zeiträumen, die der Fahrer gegebenenfalls fernab vom Fahrzeug verbracht hat (vgl. Artikel 34 Absatz 3 a) der VO (EU) Nr. 165/2014). Dadurch decken Tachoscheiben, die nicht über eine Datumsgrenze hinaus verwendet werden müssen, immer vollständige Kalendertage von 00:00 bis 24:00 Uhr ab, was bezüglich der Forderung, lückenlose Nachweise herzustellen eine gewisse Erleichterung gegenüber digitalen Kontrollgeräten bedeutet.
- beachtet, dass die **Fahrerkarte ein personenbezogenes Dokument ist und nicht an Dritte zur Nutzung überlassen** werden darf. Sie **muss während der Fahrt ständig mitgeführt werden** (vgl. § 5 Absatz 4 der FPersV).
- muss die **Schaublätter oder Fahrerkarte angemessen schützen** und darf keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter bzw. Fahrerkarte verwenden.
- muss bei **Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte** zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck:

⁴⁰ Somit muss (müsste) ein Fahrer, der am Tag X etwa um 14 Uhr eine Lenktätigkeit beginnt, seine Fahrerkarte oder eine Tachoscheibe bereits zum (morgendlichen) Beginn seiner Arbeitstätigkeit am Tag X einlegen/stecken und das Kontrollgerät entsprechend bedienen, seine Arbeits- und Pausenzeiten also wahrheitsgemäß aufzeichnen. Steht das Fahrzeug erst zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung, etwa um 11 Uhr, sollte/müsste die Fahrerkarte/Tachoscheibe zu diesem Zeitpunkt eingelegt werden. Akzeptanz müssten in einem solchen Fall auch manuelle Nachträge finden, die dann vor Fahrtantritt gegen 14 Uhr angefertigt werden. Wenn aus objektiven Gründen weder die direkte Aufzeichnung noch ein Nachtrag möglich war, wäre auch eine Fahrpersonalbescheinigung denkbar - wobei bedacht werden sollte, dass diese (auf deutschem Hoheitsgebiet) grundsätzlich nur dann verwendet werden sollte, wenn der „offene“ Zeitraum mindestens einen kompletten Kalendertag umfasst (vgl. Wortlaut des § 20 FPersV).

- die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins) und seine Unterschrift anbringen,
- die bis zu diesem Zeitpunkt an diesem Tag angefallenen „anderen Arbeitstätigkeiten“, „Bereitschaftszeiten“, „Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten“ eintragen und

am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten vermerken, in denen er seit dem Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt „andere Arbeiten“ ausgeübt hat, „Bereitschaft“ hatte oder eine „Ruhepause“ eingelegt hat, und auf diesem Dokument die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins) und seine Unterschrift anbringen (vgl. Artikel 35 Absatz 2 der VO (EU) Nr. 165/2014).

- muss bei **Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte** binnen sieben Kalendertagen bei der zuständigen Behörde/Institution in seinem Wohnsitzstaat die Ersetzung der Fahrerkarte beantragen. Binnen acht Arbeitstagen nach Antragseingang hat die kartenausstellende Behörde/Institution die Ersatzkarte auszustellen (vgl. Artikel 29 Absatz 4 der VO (EU) Nr. 165/2014). Der Fahrer darf in diesen Fällen seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist, sofern der Fahrer nachweisen kann (*wobei offen bleibt, wie dieser Nachweis erfolgt*), dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen (vgl. Artikel 29 Absatz 5 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- muss eine **beschädigte oder mit Fehlfunktionen behaftete Fahrerkarte** der zuständigen Behörde in seinem Wohnsitzstaat zurückgeben (vgl. Artikel 29 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014). Gegebenenfalls wird dies die ausstellende Institution/Behörde sein oder wird diese zumindest Auskunft darüber geben können, wo die Karte abzuliefern ist. Nach Rückgabe der Fahrerkarte sollte der Fahrer über ein Schriftstück verfügen, das die Rückgabe dokumentiert.
- muss eine **gestohlene Fahrerkarte** der zuständigen Behörde in dem EU-Mitgliedstaat, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, melden (vgl. Artikel 29 Absatz 2 der VO (EU) Nr. 165/2014). Ereignet sich der Diebstahl in Deutschland, sollte eine Anzeige bei der örtlich zuständigen Polizeibehörde erfolgen. Im Ausland sollte grundsätzlich gleich verfahren werden. Die Mitführung einer Kopie der Anzeige wird dringend empfohlen.

2. Digitales Kontrollgerät

- muss eine **verloren gegangene Fahrerkarte** der zuständigen Behörden des ausstellenden EU-Mitgliedstaats sowie, falls es sich nicht um denselben Staat handelt, den zuständigen Behörden des EU-Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ordnungsgemäß melden (vgl. Artikel 29 Absatz 3 der VO (EU) Nr. 165/2014). Ereignet sich der Diebstahl in Deutschland, sollte eine Anzeige bei der örtlich zuständigen Polizeibehörde erfolgen. Im Ausland sollte grundsätzlich gleich verfahren werden. Die Mitführung einer Kopie der Anzeige wird dringend empfohlen.
- muss ein/e **beschädigte/s Schaublatt** oder **Fahrerkarte**, die Aufzeichnungen enthalten, dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beifügen (vgl. Artikel 35 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- muss dem **Unternehmen die Fahrerkarte zum Auslesen** der darauf gespeicherten Daten **aushändigen** und auch das **Kontrollgerät** im Fahrzeug zum Auslesen der Massenspeicherdaten **zugänglich machen** (vgl. § 4 FPersG, siehe auch [VO \(EG\) Nr. 581/2010](#)). **Aufzeichnungen** (Tachoscheiben, Tageskontrollblätter, Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage, Ausdrücke aus dem Kontrollgerät, Kontrollbescheinigungen etc.), **für die keine Mitführungspflicht besteht** (sinngemäß älter als 29 Kalendertage) muss der Fahrer **dem Unternehmer unverzüglich aushändigen** (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG und § 1 Absatz 6 FPersV).
- muss den **Erneuerungsantrag** der Fahrerkarte **spätestens 15 Arbeitstage** (*Anm.: Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass ein Arbeitstag mit einem Werktag gleichzusetzen ist*) **vor dem Ablaufdatum** der Fahrerkarte einreichen (vgl. Artikel 28 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014). Eine **abgelaufene Fahrerkarte** muss mindestens weitere 28 Kalendertage mitgeführt werden (vgl. § 6 der FPersV), darf aber **keinesfalls verwendet** werden.
- beachtet das **Verbot**, dass die auf dem Schaublatt aufgezeichneten, im Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder vom Fahrtenschreiber ausgedruckten **Daten nicht verfälscht, verschleiert, unterdrückt oder vernichtet** werden dürfen. Verboten ist ebenfalls jede **Manipulation** am Fahrtenschreiber, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Daten und/oder Ausdrücke verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden könnten. Im Fahrzeug darf keine Vorrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann. Fahrzeuge dürfen nur mit einem einzigen Kontrollgerät ausgerüstet sein - es sei denn, das Fahrzeug dient einer Praxiserprobung (vgl. Artikel 32 Absatz 3 und 4 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- sorgt für das **einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung** des Kontrollgerätes (analog oder digital) und der zugehörigen Aufzeichnungsmedien wie Fahrerkarte oder Schaublatt (vgl. Artikel 32 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014).

2. Digitales Kontrollgerät

- sorgt dafür, dass ein im Fahrzeug verbautes Kontrollgerät betrieben⁴¹ wird (vgl. § 1 Absatz 7 der FPersV). Da es sich bei den **Tachoscheiben, Tageskontrollblättern** und der **Fahrerkarte** um Dokumente handelt, sind diese auch insbesondere **vor Diebstahl zu schützen**.
- sorgt dafür, dass im Falle einer Kontrolle ein **ordnungsgemäßer Ausdruck aus dem digitalen Kontrollgerät erfolgen kann** (vgl. Artikel 33 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014). Auch wenn keine konkrete Vorgabe besteht, erscheint es sinnvoll, **drei zugelassene Reservepapierrollen** mitzuführen, die die korrekte E-Zulassungsnummer⁴⁷ aufweisen.
- sollte den **Unternehmer über einen Defekt des Kontrollgerätes** umgehend **informieren** und muss auf Anweisung des Unternehmers die **Reparatur des Kontrollgerätes** veranlassen (vgl. Artikel 37 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- muss bei einem **Defekt des Kontrollgerätes** (analog oder digital) die Zeiten auf einem gesonderten Blatt oder einem oder mehreren Schaublättern aufzeichnen und die erfassten Daten durch Angabe seines Namens, der Führerschein- oder Fahrer-kartennummer und seiner Unterschrift personalisieren (vgl. Artikel 37 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- achtet darauf, dass er in den Fällen, in denen aufgrund notwendiger Reparaturen oder Umbauten des Fahrzeugs Plombierungen des Kontrollgerätes und/oder seiner Bauteile entfernt wurden, eine schriftliche Erklärung mitführt, die das Datum, die Uhrzeit und die Begründung für das Entfernen der Plombierung enthält, mitführt (Artikel 22 Absatz 5 VO (EU) Nr. 165/2014).
- erteilt oder verweigert die Einwilligung zur Nutzung seiner personenbezogenen Daten im Sinne der Bestimmungen des Art. 10 der VO (EU) Nr. 165/2014.
- muss sich überlegen, ob er die im Artikel 6 Absätze 3 und 4 der VO (EU) Nr. 165/2014 angesprochenen optischen und ggf. akustischen Warnsignale des Kontrollgerätes durch „Wegdrücken“ oder ein ähnliches Verfahren (Befehl) bestätigt, da etwa durch das aktive Bedienen des Kontrollgerätes in diesen Fällen unterstellt werden könnte, der Fahrer habe einen ggf. in Folge begangenen Verstoß vorsätzlich (und somit nicht fahrlässig, also unter reduziertem Bußgeldsatz) begangen.
- informiert das Unternehmen auf Anforderung schriftlich über bei anderen Arbeitgebern bestehende Arbeitsverhältnisse und die in diesem Rahmen geleisteten Arbeits-

⁴¹ Die Betriebspflicht ist nicht mit der Aufzeichnungspflicht gleichzusetzen. Betrieb meint vielmehr, dass das Kontrollgerät jederzeit betriebsbereit ist, Papier für Ausdrücke vorhanden ist und die gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen (in Deutschland: Prüfung alle zwei Jahre nach § 57b StVZO) durchgeführt wurden. Fällt ein Kontrollgerät, das in einem Fahrzeug verbaut ist, das ausschließlich für ausgenommene Fahrten eingesetzt wird, durch einen Defekt aus, so muss dieses umgehend repariert bzw. erneuert werden. Ausführlichere Darstellung im Kapitel 3.2.

2. Digitales Kontrollgerät

zeiten (vgl. § 21 a Absatz 8 ArbZG und Artikel 20 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 561/2006).

- wirkt an der **Erfassung** seiner geleisteten **Arbeitszeiten** nach § 21 a Absatz 7 ArbZG mit.
- kann **An- und Rückreisezeiten zu und von einem Fahrzeug**, dessen Einsatz der VO (EG) Nr. 561/2006 unterliegt und das sich nicht am Wohnsitz oder der Betriebsstätte⁴², der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, steht, nur dann als Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung dokumentieren, wenn die Anreise in einem Zug oder auf einem Fährschiff stattfindet und der Fahrer Zugang zu einer Kojе oder einem Liegewagen hat (vgl. Artikel 9 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 561/2006). In allen anderen Fällen, wenn der Fahrer also bspw. als Fahrer eines Pkw oder Mitfahrer in einem Pkw (oder anderen, oben nicht genannten Verkehrsmitteln) an- oder rückreist, sind diese Zeiten vollumfänglich **als Arbeitszeit** (oder Bei- bzw. Mitfahrerzeiten als Bereitschaftszeit) **zu dokumentieren** (vgl. Artikel 9 der VO (EG) Nr. 561/2006 und [Leitlinie Nr. 2](#)).⁴³
- muss bei Mehrfahrerbesatzungen sicherstellen, dass die jeweilige Fahrerkarte in den jeweilig richtigen Schlitz im digitalen Kontrollgerät eingeschoben wird und bei der Verwendung von Schaublättern die relevanten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden (vgl. Artikel 34 Absatz 4 VO (EU) Nr. 165/2014).

⁴² Die Definition einer Betriebsstätte kann pauschal nicht abschließend erfolgen. Im Endeffekt erscheint es für nach deutschem Recht beschäftigte Fahrer sachdienlich, sich der Frage, was als „die Betriebsstätte“ anzusehen ist, über das Einkommens- bzw. Lohnsteuerrecht anzunähern. Dort gibt es die „erste Tätigkeitsstätte“, die im Kontext Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsort relevant ist und wohl auch die „Betriebsstätte“ im hiesigen Sinne darstellt.

⁴³ Ein weiteres Argument für eine physische Arbeitszeitaufzeichnung im Unternehmen! Hat der Fahrer seine Ankunft in der Betriebsstätte des Unternehmens über eine entsprechende Buchung im Erfassungssystem dokumentiert, ist klar belegt, dass die Betriebsstätte aufgesucht wurde.

2.3 Pflichten für den Unternehmer

Der Unternehmer bzw. das Unternehmen:

- sorgt dafür, dass die **Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten** gemäß VO (EG) Nr. 561/2006 **eingehalten werden** (vgl. § 1 Absatz 5 FPersV). Die **Fahrer sind ordnungsgemäß anzuweisen** und es ist **regelmäßig zu überprüfen**, dass die einschlägigen Vorschriften der VOs (EU) Nr. 165/2014 und (EG) Nr. 561/2006 eingehalten werden. Damit verbunden ist folglich eine **Dispositionspflicht des Unternehmers**, die dazu führen muss, dass die Fahrer die Sozialvorschriften einhalten können (vgl. Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006). Darüber hinaus ist für das **einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung** des Kontrollgerätes (analog oder digital) und der zugehörigen Aufzeichnungsmedien wie Fahrerkarte oder Schaublatt zu sorgen (vgl. Artikel 32 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014). Zusätzlich muss sichergestellt werden, dass der **Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Bediens des Fahrtenschreibers bzw. in seinen Funktionen angemessen geschult und unterwiesen (!)** wird, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog⁴⁴ ist, dabei dürfen einem Fahrer keinerlei direkte oder indirekte Anreize gegeben werden, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten (vgl. Artikel 33 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- muss die vom Fahrer nach Ablauf des mitführungspflichtigen Zeitraumes ausgehängten **Unterlagen bzw. zwischenzeitlich heruntergeladene Daten unverzüglich prüfen** und bei Verstößen gegen das Fahrpersonalrecht unverzüglich **Maßnahmen ergreifen, die die Beachtung der Vorschriften gewährleisten**⁴⁵ (vgl. § 1 Absatz 6 FPersV).
- stellt sicher, dass eine „**lückenlose Dokumentation der Lenk- und Ruhezeiten**“⁴⁶ gewährleistet ist (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG).

⁴⁴ Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass sehr viele im Detail abweichende Versionen der Kontrollgeräte im Umlauf sind. Im Zweifel muss der Fahrer diese Unterschiede (in der Bedienung bzw. Leistungsfähigkeit) kennen und sein Handeln daraufhin ausrichten können, siehe auch Kapitel 3.1.

⁴⁵ Je nach Einzelfallumständen der Verstöße sind Veränderungen in der Organisation des Unternehmens und/oder der Fahrten/Touren oder personenbezogene Verhaltensänderungen notwendig. Häufig muss in beiden Bereichen nachjustiert werden. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob alle Beteiligten mit den rechtlichen Vorschriften vertraut sind. Stellt sich bei ausschließlich vom Fahrer oder „Disponenten“ verschuldeten Verstößen trotz (mehrfachen) Schulungen/Unterweisungen, organisatorischen Anpassungen, der Ermahnung und letztlich auch der Abmahnung des Mitarbeiters keine Verhaltensänderung ein, kann das Ergreifen einer Maßnahme auch eine Kündigung bedeuten - die Konsultation eines Fachanwaltes ist ratsam. Alle Tätigkeiten/Maßnahmen rund um die Kontrolle, Prüfung, Fahrerrücksprache, Schulung, Erfolgskontrolle etc. sollten dokumentiert werden.

⁴⁶ Hier kann es zu abweichenden Interpretationen des Begriffs „Lenk- und Ruhezeiten“ kommen. Grundsätzlich ist wohl von einer weiten Auslegung auszugehen. Somit sind alle Lenk-, Arbeits-, Pause- bzw. Fahrtunterbrechungs-, Bereitschafts-, Ruhe-, Urlaubs- und Krankheitszeiten (für die beiden letzten beiden kann in Deutschland (und Österreich) eine Erfassung in Form von Ruhezeit erfolgen) nachzuweisen. Daneben darf aber auch der grundsätzliche Hinweis nicht fehlen, dass diese Vorschrift in der nationalen Gesetzgebung verankert ist - insofern kann nicht ohne weiteres geschlossen werden, dass andere EU-Mitgliedstaaten hier nicht auch eine enge Auslegung „leben“.

- muss wie auch der Fahrzeughalter und die Mitglieder des Fahrpersonals **der zuständigen Behörde** (innerhalb einer durch die Behörde festgesetzten Frist) die **Auskünfte**, die zur Kontrolle des Fahrpersonalrechts notwendig sind, **wahrheitsgemäß und vollständig erteilen**. Dafür müssen auch fahrpersonalrechtliche Unterlagen/Daten sowie Unterlagen zur Lohn- oder Gehaltszahlung ausgehändigt oder (durch Datenfernübertragung oder auf einem von der jeweiligen Behörde zu bestimmenden Datenträger) übermittelt werden (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG). Damit einher geht auch ein Betretungsrecht seitens der Kontrollbehörden (Grundstücke, Geschäftsräume, Betriebsanlagen und Fahrzeuge). **Gleichzeitig kann** laut § 4 Absatz 4 FPersG „**der zur Auskunft Verpflichtete [...] die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in [§ 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung](#) bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde**“.
- muss den zur **Kontrolle befugten Stellen** wahrheitsgemäße und vollständige Auskünfte erteilen und auf deren Verlangen entweder unmittelbar oder per Datenfernübertragung alle Aufzeichnungen (neben den fahrpersonalrechtlichen Unterlagen umfasst dies im Zweifel auch Daten, aus denen die Lohn- und Gehaltszahlungen ersichtlich sind) des Aufbewahrungszeitraumes zur Verfügung stellen (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG und § 2 Absatz 5 der FPersV). **haftet** (bei Vorliegen diverser Voraussetzungen) für **Verstöße gegen die EU-Sozialvorschriften**, die von Fahrern des Unternehmens bzw. von den Fahrern begangen werden, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen (*Anm.: Das sind wohl Fahrer, die im Rahmen einer Arbeitnehmerüberlassung eingesetzt werden*) (vgl. Artikel 33 Absatz 3 der VO (EU) Nr. 165/2014 und Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006).
- muss nach § 2 Absatz 5 FPersV **spätestens alle 28 Tage die Daten von der Fahrerkarte kopieren** und **spätestens alle 3 Monate die Daten aus dem Massenspeicher des digitalen Kontrollgerätes kopieren** (jeweils beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnungen, weitere Detailinformationen, auch insb. für Fälle, in denen eine Fahrerkarte nur an wenigen Tagen im Jahr zum Einsatz kommt, unter Dok.-Nr. [20433](#)). Unverzüglich nach dem Kopieren müssen Sicherungskopien der Daten auf einem gesonderten Datenspeicher erstellt werden.
- muss die **Daten** während der Aufbewahrungszeit **gegen Verlust und Beschädigung absichern**.
- muss die ihm (direkt oder über den Fahrer) seitens der Kontrollbehörden überlassenen Niederschriften, Ergebnisprotokolle und andere relevante **Daten über Straßen-**

und/oder Unternehmenskontrollen ein Jahr lang aufbewahren (vgl. § 2a FPersV und Artikel 3 Absatz ii) der Richtlinie 2006/22/EG).

- bewahrt die heruntergeladenen Daten, Schaublätter und - sofern Ausdrücke gemäß Artikel 35 der VO (EU) Nr. 165/2014 erstellt wurden - die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang auf. Auch andere Dokumente, die ggf. erstellt oder ausgehändigt werden (z. B. Kontrollberichte) sollten diesen Unterlagen beigefügt werden. **Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Fahrern ferner auf Verlangen eine (elektronische) Kopie der von den Fahrerkarten heruntergeladenen Daten, der Schaublätter, der Ausdrücke und der Arbeitszeitaufzeichnung aus.** Die Schaublätter, die Ausdrücke und die heruntergeladenen Daten sind jedem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen (vgl. Artikel 33 Absatz 2 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- muss nach Ablauf der [Aufbewahrungspflicht](#) die **Unterlagen bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres vernichten** (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG und § 1 Absatz 6 FPersV).
- beachtet das Verbot, dass die auf dem Schaublatt aufgezeichneten, im Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder vom Fahrtenschreiber ausgedruckten Daten nicht verfälscht, verschleiert, unterdrückt oder vernichtet werden dürfen (*Anm.: Das hebt nicht die Vorschriften zur Vernichtung der Daten und Aufzeichnungen aus!*). Verboten ist ebenfalls jede Manipulation am Fahrtenschreiber, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Daten und/oder Ausdrücke verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden könnten. Im Fahrzeug darf keine Vorrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann. Fahrzeuge dürfen nur mit einem einzigen Kontrollgerät ausgerüstet sein - es sei denn, das Fahrzeug dient einer Praxiserprobung (vgl. Artikel 32 Absatz 3 und 4 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- händigt den Fahrern von Fahrzeugen mit einem analogen Fahrtenschreiber eine ausreichende Anzahl **Schaublätter** aus, wobei es dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Einsatzes und der Verpflichtung Rechnung trägt, beschädigte oder von einem ermächtigten Kontrolleur eingezogene Schaublätter zu ersetzen. Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen (vgl. Artikel 33 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- sorgt bei einem mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeug dafür, dass im Falle einer Nachprüfung der Ausdruck von Daten aus dem Kontrollgerät unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen eines Kontrolleurs ordnungs-

gemäß erfolgen kann (vgl. Artikel 33 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014). Eine genaue Anzahl ist nicht vorgeschrieben, **drei zugelassene**⁴⁷ **Reserve-Papierrollen** sollten alle Anforderungen abdecken.

- muss (um seinen Pflichten nachkommen zu können) eine oder mehrere **Unternehmenskarte(n) besitzen**. Wird die Unternehmenskarte an beauftragte Arbeitnehmer übergeben, so sorgt der Unternehmer für die ordnungsgemäße Verwendung der Karte (vgl. § 9 der FPersV). Der **Diebstahl oder Verlust** der Unternehmenskarte muss unverzüglich gegenüber der ausstellenden Stelle (und grundsätzlich auch gegenüber der Polizei) angezeigt werden.
- sorgt dafür, dass bei **Beginn und bei Ende des Einsatzes des Fahrzeugs** für das Unternehmen die Unternehmenskarte in das Kontrollgerät eingegeben wird (setzen bzw. „löschen“ der Unternehmenssperre), um den Einsatz des Fahrzeugs dem Unternehmen zuzuordnen (vgl. § 9 Absatz 3 FPersV).
- weist den Fahrer darauf hin und informiert ihn, dass „intelligente Kontrollgeräte“ nach der VO (EG) Nr. 165/2014 mit einer Fernkommunikationseinrichtung ausgestattet sind, die eine „Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch“ des Kontrollgerätes ermöglichen (vgl. Art. 9 Absatz 7 VO (EU) Nr. 165/2014).⁴⁸
- muss, soweit anwendbar, die einschlägigen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten einhalten (vgl. Artikel 7 Absatz 4 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- muss ggf. damit rechnen, dass die Behörden Maßnahmen ergreifen, um Interessenkonflikte zwischen Einbaubetrieben von Kontrollgeräten oder Werkstätten mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen zu vermeiden (vgl. Artikel 24 Absatz 4 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- muss die **Arbeitszeiten** der Arbeitnehmer, die unter die VO (EG) Nr. 561/2006 fallen, **aufzeichnen** und diese mindestens **zwei Jahre aufbewahren** (vgl. § 21 a Absatz 7 ArbZG). Die Aufzeichnung kann formlos erfolgen, muss aber Beginn und Ende der Arbeitszeit und der Pausen mit Uhrzeit umfassen und kann auch an den Arbeitnehmer delegiert werden. Das MiLoG fordert abweichende Aufzeichnungen, die den Anforderungen des ArbZG aber nicht genügen und durch korrekte arbeitszeitrechtliche Aufzeichnungen gleichsam erfüllt werden.
- muss die **Arbeitnehmer schriftlich dazu auffordern**, eine **Aufstellung der bei anderen Arbeitgebern geleisteten Arbeitszeiten** in schriftlicher Form vorzulegen (vgl. § 21 a Absatz 8 ArbZG). Dieses Dokument sollte in der Personalakte abgelegt

⁴⁷ Im Sinne übereinstimmender „E-Zulassungsnummern“ auf Papier und Kontrollgerät. Die E-Nummer des Kontrollgerätes findet sich entweder auf einem Aufkleber („Typschild“) im Bereich der Druckerschublade (VDO) oder in der Bedienungsanleitung (Stoneridge).

⁴⁸ Vorschrift greift nur, wenn ein solches „intelligentes Kontrollgerät“ verbaut ist.

und einmal jährlich eingeholt werden. Auch wenn keine weiteren Arbeitgeber existieren muss dies dokumentiert werden.

- beachtet, dass bei **Auszubildenden** die in der Berufsschule eingelegten Pausen und auch die Fahrt zwischen Berufsschule und Ausbildungsbetrieb der Arbeitszeit zuzurechnen sind.
- muss beim Einsatz von **Mietfahrzeugen**⁴⁹ sicherstellen, dass die Massenspeicherdaten, die im Rahmen von Fahrten im Namen seines Unternehmens von ihm oder seinen Arbeitnehmern erzeugt wurden, nach Beendigung des Mietzeitraumes ausgelesen und gespeichert werden können (vgl. § 2 Absatz 4 der FPersV). Bei der Übernahme des Mietfahrzeuges muss also eine Unternehmenssperre gesetzt werden, bei der Rückgabe des Mietfahrzeuges sollte ein Download der Massenspeicherdaten erfolgen und danach die Unternehmenssperre beendet werden. Ist dies in begründeten Ausnahmefällen nicht möglich, ist zu Beginn und am Ende des Mietzeitraums ein Ausdruck wie bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Karte zu fertigen. Der Fahrer hat den Ausdruck unverzüglich nach Erhalt an den Unternehmer weiterzuleiten, der ihn ein Jahr aufzubewahren hat.
- Unternehmen, die Fahrzeuge vermieten, haben dem Mieter des Fahrzeugs diejenigen Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes, die sich auf die vom Mieter durchgeführten Beförderungen beziehen und auf die dieser nicht unmittelbar zugreifen kann,
 1. auf dessen Verlangen,
 2. spätestens drei Monate nach Beginn des Mietverhältnisses oder der letzten Datenübermittlung und
 3. nach Beendigung des Mietverhältnisseszur Verfügung zu stellen. Dabei sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit, Unversehrtheit und Zurechenbarkeit der Daten gewährleisten; im Falle der Nutzung allgemein zugänglicher Netze sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden (vgl. § 2 Absatz 6 FPersV).
- sollte (soweit ihm dies möglich ist) nach Einbau oder Reparatur eines Kontrollgerätes prüfen, ob der Einbau oder die Reparatur den Bestimmungen des Artikel 22 der VO (EU) Nr. 165/2014 entsprechend erfolgt ist. Paragraph 57b der StVZO zufolge ist zudem zu prüfen, ob das Einbauschild des Kontrollgerätes (vollständig) vorhanden ist.

⁴⁹ Vgl. Kapitel 2.6.

2. Digitales Kontrollgerät

- sollte die Fahrer anweisen, nicht nur **Defekte** am Fahrzeug, sondern vor allem **am Kontrollgerät umgehend zu melden**.
- muss bei **Betriebsstörungen oder Defekten am Gerät** die **sofortige Instandsetzung** veranlassen. Dies gilt auch, wenn der Defekt unterwegs auftritt und die Fahrt noch länger als eine Woche dauert (vgl. Artikel 37 der VO (EU) Nr. 165/2014). Nur wenn die Rückkehr des Fahrzeugs „zum Standort des Unternehmens“ innerhalb dieser Frist stattfindet, kann die Reparatur aufgeschoben werden. Wurde vom Fahrer ein Defekt gemeldet, sollte dieser nochmals darauf hingewiesen werden, wie er die Zeiten bis zur Reparatur zu dokumentieren hat.
- sorgt dafür, dass **spätestens alle zwei Jahre⁵⁰ eine Überprüfung des Gerätes** in einer autorisierten Werkstatt stattfindet (vgl. § 57b StVZO und Artikel 23 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014).
- darf die **Arbeitnehmer** (und dies betrifft laut § 1 Absatz 2 Nummer 2 FPersG alle Arbeitnehmer, deren Arbeitsverhältnis unter den Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes fällt - somit auch Fahrer von Fahrzeugen mit einem zGG unter 2.800 kg, z. B. Taxifahrer) laut § 3 FPersG **nicht nach der zurückgelegten Fahrstrecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnen** (gilt auch für Prämien und Zuschläge). Davon ausgenommen sind Vergütungen, die nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.
- muss im Zweifel damit rechnen, dass die von der jeweiligen Landesbehörde bestimmte **Aufsichtsbehörde** die erforderlichen **Maßnahmen anordnet**, die der Unternehmer erfüllen muss, um seinen fahrpersonalrechtlichen Pflichten nachzukommen (vgl. § 4 Absatz 1a FPersG).
- muss beim Einsatz von **Datenfernübertragungsverfahren** sicherstellen, dass die Daten hinsichtlich Datenschutz und -sicherheit dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend gehandhabt werden, wobei insbesondere die Vertraulichkeit, Unversehrtheit und Zurechenbarkeit der Daten gewährleistet werden muss. Dabei kann es auch notwendig sein, dass die Daten entsprechend verschlüsselt werden (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG).

Es ist äußerst ratsam, die Fahrer/innen durch (sehr ausführliche) **Dienstanweisungen** zur Beachtung der verschiedenen Pflichten anzuhalten. Die hier vorgenommene (nicht zwingend abschließende) Aufzählung kann dabei nur eine Grundlage sein und sollte durch unternehmensindividuelle Gegebenheiten ergänzt werden.

⁵⁰ bzw. umgehend, wenn die UTC-Zeit des Gerätes um mehr als 20 Minuten von der tatsächlichen UTC-Zeit abweicht, sich Kfz-Kennzeichen oder Reifenumfang geändert haben oder eine Reparatur am Kontrollgerät durchgeführt wurde.

2. Digitales Kontrollgerät

Zur Auswertung der Daten wird entsprechende Hard- und Software oder die Hilfe externer Dienstleister³⁵ benötigt. Das notwendige Wissen zum Umgang mit dem neuen System kann in Schulungen durch die Gerätehersteller und andere Organisationen erworben werden. Dies kann auch im Rahmen der durch das [EU-Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz](#) geforderten Weiterbildungsschulungen erfolgen, wobei es grundsätzlich fraglich erscheint, ob diese Weiterbildungsschulungen die nach Artikel 33 der VO (EU) Nr. 165/2014 geforderte Schulung des Fahrers tatsächlich darstellen können. Im [Kapitel 3.1](#) finden Sie dazu weitere Anmerkungen.

Tipp: Natürlich können einige der Pflichten innerhalb des Unternehmens auch delegiert werden. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass nicht nur Pflichten sondern auch Rechte an die zuständigen Mitarbeiter/-innen weitergegeben werden und diese in ihrem Wirkungsumfeld auch umgesetzt werden können. Trotz dessen bleibt es in der Verantwortung des Unternehmers, die Mitarbeiter, an die Aufgaben delegiert wurden, plan- und außerplanmäßig zu kontrollieren (nachdem sie zuvor befähigt wurden). Letztlich und vor allem im Zweifel bleibt die Verantwortung und somit die Haftung aber stets am obersten „Organ“, also „dem Unternehmer“ hängen.

2.4 Aufbewahrungsfristen

Unabhängig davon, ob es sich um analoge oder digitale Kontrollgeräte handelt, gilt gemäß der EU-Verordnungen wie auch der nationalen Gesetzgebung eine **Aufbewahrungspflicht von einem Jahr** für:

- die Schaublätter und Ausdrücke sowie handschriftliche Aufzeichnungen (Tageskontrollblätter),
- die von der Fahrerkarte und vom digitalen Kontrollgerät heruntergeladenen Daten (gerechnet ab dem Zeitpunkt des Kopierens) und
- die vom Unternehmen ausgestellten Fahrpersonalbescheinigungen nach § 20 FPersV sowie
- Unterlagen (zum Beispiel Niederschriften, Ergebnisprotokolle), die im Rahmen einer Straßen- oder Betriebskontrolle erstellt wurden (vgl. § 2a FPersV und Artikel 3 Absatz ii) der Richtlinie 2006/22/EG).

Alle diese Unterlagen müssen vom Unternehmen in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form außerhalb des Fahrzeugs aufbewahrt werden. Nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist sind die **Unterlagen bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten**. Dabei ist zu beachten, dass **Unterlagen**, sofern sie für eine

Besteuerung relevant sind, **längeren bzw. abweichenden Aufbewahrungsfristen unterliegen**. Dabei sind insbesondere die folgenden Gesetze zu beachten:

- § 16 Abs. 2 und § 21 a Abs. 7 des Arbeitszeitgesetzes (Nach ArbZG sind die Aufzeichnungen zu den **Arbeitszeiten** der Beschäftigten **mindestens zwei Jahre** aufzubewahren und auf Verlangen an den Arbeitnehmer auszuhändigen.) Hierbei ist zu beachten, dass Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Mindestlohngesetz Zeiträume, die bis zu drei Jahre in der Vergangenheit liegen, betreffen können. Deshalb sollten die Arbeitszeitaufzeichnungen gegebenenfalls länger aufbewahrt werden.
- § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 der [Abgabenordnung](#) (**6 Jahre Aufbewahrungsfrist** für Unterlagen, die für die **Lohnbuchhaltung** verwendet werden).
- § 28 f Abs. 1 Satz 1 des [Vierten Buches Sozialgesetzbuch](#).

Durch das digitale Kontrollgerät liegen viele **Unterlagen in elektronischer Form** vor. In diesem Zusammenhang hat es natürlich einen gewissen Reiz, auch andere Unterlagen wie bspw. Fahrpersonalbescheinigungen einzuscannen und diese elektronisch zu archivieren. Allerdings handelt es sich dabei um Originaldokumente, was die rein elektronische Vorhaltung verbietet.

2.5 Mitführungspflichten des Fahrpersonals

Seit dem 1. Januar 2008 müssen im Rahmen einer Kontrolle lückenlose Aufzeichnungen für den laufenden Tag sowie die vorangegangenen 28 Kalendertage vorgewiesen werden können.

In Anlehnung an die Ausführungen im Artikel 36 der VO (EU) Nr. 165/2014 kann eine fahrpersonalrechtliche Kontrolle grundsätzlich nur dann durchgeführt werden, wenn der Fahrer im Moment der Kontrolle ein Fahrzeug bewegt, das mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist (bzw. mit einem solchen ausgestattet sein müsste). Dass an der zitierten Stelle kein Hinweis auf ausgenommene Fahrten stattfindet, kann dem Verordnungsgeber nachgesehen werden. Jedenfalls sollte klar sein, dass ergänzend zur Ausrüstungspflicht mit einem Kontrollgerät auch eine Aufzeichnungspflicht vorliegen sollte, da der Wunsch des Kontrollbeamten, die Fahrerkarte zu kontrollieren ja nur vorliegen kann, wenn auch die beiden oben genannten Voraussetzungen gegeben sind. In Deutschland haben wir ja noch den Sonderfall der Fahrzeuge zwischen 2.801 und 3.500 kg zGG: Hier müsste der Fahrer, sofern er im Besitz einer solchen ist, die Fahrerkarte natürlich auch aushändigen, wenn er im Moment der Kontrolle seiner Aufzeichnungspflicht mit Tageskontrollblättern nachkommt.

Neben den Nachweisen zu den Lenk- und Ruhezeiten müssen im Güterverkehr auch viele andere [Dokumente und Ausrüstungsgegenstände](#), oft in direktem Zusammenhang mit den beförderten Gütern, mitgeführt werden. Eine umfassende (aber nicht zwingend abschließende) Übersicht finden Sie unter der Dok.-Nr. [20096](#) auf der IHK-Webseite.

Bei der Personenbeförderung gibt es natürlich auch zahlreiche zusätzliche Mitführungspflichten. Weiterführende Informationen bei der [IHK](#) oder dem [Fachverband](#).

Der Fahrer fährt ausschließlich Fahrzeuge mit digitalem Kontrollgerät:

- Fahrerkarte und Führerschein.
- Eventuell erstellte handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke, die während dem laufenden Tag und der vorausgehenden 28 Tage erstellt wurden (z. B. bei Beschädigung der Fahrerkarte).
- Weitere Nachweise (z. B. [Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage](#)), für Zeiträume, die nicht direkt oder durch manuelle Nachträge auf der Fahrerkarte aufgezeichnet werden konnten. Urlaubs- und Krankheitstage sollten nach aktuellem Stand (Mitte 2015) bei Auslandsfahrten in jedem Fall bescheinigt werden.
- Bescheinigungen von Straßen- (oder Betriebs-) Kontrollen, die während des mitführungspflichtigen Zeitraumes stattgefunden haben.

Der Fahrer fährt ausschließlich Fahrzeuge mit analogem Kontrollgerät:

- Fahrerkarte (falls er im Besitz einer solchen ist) und Führerschein.
- Schaublätter für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage, an denen ein Fahrzeug gelenkt wurde, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder die FPersV fällt.
- Alle während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen. Dies umfasst bspw. auch Nachweise für wöchentliche Ruhezeiten, die auf der Rückseite oder in Form von Tachoscheiben vorgenommen worden sind. Bei grenzüberschreitenden Fahrten sollten für die Wochenruhezeit sowie für Urlaubs- und Krankheitstage Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage ausgestellt werden.
- Weitere Nachweise (z. B. [Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage](#)), falls der Fahrer im mitführungspflichtigen Zeitraum kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder die FPersV fällt oder ein Fahrzeug im Rahmen einer Ausnahme nach der FPersV oder der VO (EG) Nr. 561/2006 gelenkt hat.

2. Digitales Kontrollgerät

- Bescheinigungen von Straßen- (oder Betriebs-) Kontrollen, die während des mitführungspflichtigen Zeitraumes stattgefunden haben.

Der Fahrer wird im Mischbetrieb (analog und digital) eingesetzt:

- Fahrerkarte und Führerschein.
- Schaublätter, handschriftliche oder digitale Aufzeichnungen und/oder die nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und der VO (EU) Nr. 165/2014 vorgeschriebenen Ausdrücke des laufenden Tages und der vorhergehenden 28 Tage, an denen ein Fahrzeug geführt wurde, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder die FPersV fällt.
- Weitere Nachweise wie zuvor beschrieben
- Bescheinigungen von Straßen- (oder Betriebs-) Kontrollen, die während des mitführungspflichtigen Zeitraumes stattgefunden haben.

Hinweis zur Aufzeichnungspflicht bei Fahrzeugen, deren zGG zwischen 2.801 und 3.500 kg liegt:

Fahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen können und deren zulässiges Gesamtgewicht (inkl. eines Anhängers) zwischen 2.801 kg und 3.500 kg liegt, unterliegen nicht der Verpflichtung des Einbaus eines Kontrollgerätes. Ist ein solches Fahrzeug jedoch mit einem Kontrollgerät ausgerüstet (etwa weil mit diesem Fahrzeug auch hin und wieder aufzeichnungspflichtig Anhänger gezogen werden), so ist dieses zwingend vom Fahrer bzw. vom Unternehmer zu betreiben und bei aufzeichnungspflichtigen Fahrten zu verwenden (vgl. § 1 Abs. 7 der FPersV)! **Ist kein Kontrollgerät eingebaut**, müssen bei aufzeichnungspflichtigen Fahrten [handschriftliche Aufzeichnungen](#) gemäß FPersV angefertigt werden. Zum Thema „ausgenommene Fahrten“ finden Sie weiterführende Informationen im [Kapitel 1.4](#) sowie auf der IHK-Webseite unter den Dok.-Nr. [32788](#) und [26032](#).

2.6 Einsatz von Leih- und Mietfahrzeugen sowie Vorführrwagen

Generell ist in diesem Zusammenhang [§ 2 der FPersV](#) zu beachten.

Werden Fahrzeuge mit zGG $\geq$ 2.801 kg bzw. mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen, die mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sind, an gewerbliche Mieter vermietet, gilt grundsätzlich, dass sowohl das vermietende als auch das mietende Unternehmen über eine Unternehmenskarte verfügen (und diese auch entsprechend der Vorschriften einsetzen) müssen und jeder eingesetzte Fahrer seine Fahrerkarte benutzen

muss. Es sei denn, die mit dem Fahrzeug durchgeführten Fahrten fallen unter die Ausnahmen der VO (EG) 561/2006 bzw. der FPersV oder werden trotz des gewerblichen Hintergrundes ausschließlich für privat motivierte Fahrten genutzt. In jedem Fall muss das **Kontrollgerät** im Sinne der Artikel 22 und 23 der VO (EU) Nr. 165/2014 **kalibriert** sein.

Zunächst muss das vermietende Unternehmen nach dem Erwerb des Fahrzeuges das eingebaute Kontrollgerät mit seiner eigenen Unternehmenskarte aktivieren, bevor das Fahrzeug zum ersten Mal vermietet wird („Unternehmenssperre“, siehe Bedienungsanleitung). Für die Praxis ist es in der Folge entscheidend, ob das Fahrzeug an gewerbliche oder private Fahrten verwendet wird.

Gewerbliche Mieter bzw. Fahrten:

Grundsätzlich hat der mietende Unternehmer zu Beginn und am Ende des Mietzeitraumes durch Verwendung seiner eigenen **Unternehmenskarte** (und seiner Downloadhardware) sicherzustellen, dass die auf dem Massenspeicher des Kontrollgerätes durch seinen Fahrzeugeinsatz gespeicherten Daten heruntergeladen und bei ihm gespeichert werden. Hinweise dazu, wie sogenannte Unternehmenssperren mit der Unternehmenskarte gesetzt und wieder entfernt werden und wie der Datendownload erfolgt, können der Bedienungsanleitung des Kontrollgerätes entnommen werden. Selbstverständlich kann die Unternehmenskarte einem Fahrer zur Durchführung dieser Tätigkeiten ausgehändigt werden. Um entsprechend flexibel arbeiten zu können, kann ein Unternehmen je nach Größe mehrere Unternehmenskarten erwerben.

In begründeten Ausnahmefällen (zum Beispiel Anmietung aufgrund des plötzlichen Ausfalls eines Fahrzeuges), in denen eine Unternehmenskarte bei der Übernahme des Mietfahrzeuges nicht zur Verfügung stand, ist bei Beginn und Ende des Mietzeitraums vom Mieter bzw. dessen Fahrer ein Ausdruck wie bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Karte⁵¹ zu fertigen. Die Ausdrücke hat der Fahrer unverzüglich an den mietenden Unternehmer weiterzuleiten, der ihn ein Jahr aufzubewahren hat (vgl. § 2 Absatz 4 FPersV). Grundsätzlich sollte in derartigen Sondersituationen ein erklärender Aktenvermerk erstellt werden, der die Rahmenbedingungen, also die Begründung für die Ausnahmesituation, erläutert.

In diesen begründeten Ausnahmefällen hat **das Fahrzeuge vermietende Unternehmen** dem Mieter des Fahrzeugs diejenigen **Daten aus dem Massenspeicher** des Kontrollgerätes, **die sich auf die vom Mieter durchgeführten Beförderungen beziehen** und auf die dieser nicht unmittelbar zugreifen kann,

2. Digitales Kontrollgerät

1. auf dessen Verlangen,
2. spätestens drei Monate nach Beginn des Mietverhältnisses oder der letzten Datenübermittlung und
3. nach Beendigung des Mietverhältnisses

zur Verfügung zu stellen. Dabei sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit, Unversehrtheit und Zurechenbarkeit der Daten gewährleisten; im Falle der Nutzung allgemein zugänglicher Netze sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden (vgl. § 2 Absatz 6 FPersV).

Hinweis bezüglich der Rückgabe von Mietfahrzeugen: Um sicherzustellen, dass der Mieter alle benötigten Massenspeicherdaten in seinem Datenbestand hat, muss bei Rückgabe eines Mietfahrzeuges ein Datendownload erfolgen. Nach Ankunft auf dem Betriebsgelände des Vermieters muss der Fahrer also über eine geeignete Hardware die Massenspeicherdaten herunterladen, dann die zu Beginn des Mietzeitraumes gesetzte Unternehmenssperre entfernen und erst dann weitere Schritte zur Fahrzeugrückgabe einleiten.

Hinweis an Auto- bzw. Nutzfahrzeughändler: Reine Probefahrten (die nur von kurzer Dauer sind und bei denen keine Gütertransporte oder Personenbeförderungen stattfinden) unterliegen nicht den Sozialvorschriften. Wird das Fahrzeug aber für einen längeren, zum Beispiel mehrtägigen Test im normalen Unternehmenseinsatz „entliehen“, sind die Sozialvorschriften einzuhalten (sofern der Kunde sich nicht selbst auf eine Ausnahme berufen kann).

Private Mieter:

Werden Fahrzeuge **zwischen 2.801 und 7.500 kg zGG** vermietet, die mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sind, **benötigt der private Mieter keine Fahrer- oder Unternehmenskarte**. In diesen Fällen ist jedoch das vermietende Unternehmen verpflichtet,

- das Kontrollgerät mit seiner Unternehmenskarte zu aktivieren und
- die Daten aus dem digitalen Kontrollgerät spätestens alle 3 Monate zu kopieren und diese sicher aufzubewahren.

Zudem sollte im Kontrollgerät die Funktion „out“ oder „out of scope“ aktiviert sein. Werden Fahrzeuge mit einem zGG von mehr als 7.500 kg vermietet, fällt auch der

⁵¹ Details dazu im Artikel 35 der VO (EU) Nr. 165/2014 bzw. im Kapitel 2.2.

private Mieter unter die VO (EG) Nr. 561/2006 und ist damit zum **Einsatz einer Fahrerkarte, nicht jedoch zwingend einer Unternehmenskarte verpflichtet.**

Anmerkung für Unternehmen, die entsprechende Fahrzeuge vermieten: Aufgrund eines Beschlusses der Bund-Länder-Referenten aus dem Jahr 2008 sind Fahrten zum Waschen, Betanken oder ähnlichen Zwecken mit den zu vermietenden Fahrzeugen dann nicht aufzeichnungspflichtig, wenn:

- das Kontrollgerät auf „Out“ oder „Out of scope“ gestellt wird,
- das Lenken nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt,
- das Fahrzeug (inkl. Anhänger) ein maximales zGG von 7.500 kg aufweist und im Umkreis von 50 km (Luftlinie?) um den Unternehmensstandort bewegt wird,
- der Fahrer eine Bestätigung der Gewerbeanmeldung oder einen sonstigen glaubhaften Nachweis mitführt, aus dem sich die Zugehörigkeit zum „Vermietergewerbe“ schlussfolgern lässt und
- das Fahrzeug unbeladen bewegt wird.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass **klassische Überführungsfahrten** durch das Personal des Vermietunternehmens (zwischen den Standorten des Vermietunternehmens, zum Kunde oder von diesem zurück zum Standort des Vermieters etc.) auch ausgenommen sind.

Mit den tiefgreifenden Neuerungen im Fahrpersonalrecht, die rund um das Jahr 2006 eingeführt wurden, sind auch heute, neun Jahre später, noch viele Betroffene überfordert. Grund dieser Überforderung ist aber nur äußerst selten individuelles Unvermögen. Vielmehr haben wir es mit einer Materie zu tun, die in höchstem Maße komplex und einzelfallgetrieben ist. Auch aufgrund des Umstandes, dass 28 EU-Mitgliedsstaaten mitreden und -gestalten dürfen und die grundsätzlich einheitlichen Vorschriften durch nationale Gesetzgebung weiter „verfeinern“, wird es nicht besser. Wesentliches Übel ist, dass die Mehrheit der Rechtsgrundlagen nur an der Oberfläche von akzeptabler Qualität sind - begibt man sich in die rechtlichen Details, die wiederum von großer Bedeutung für die praktische Umsetzung der Vorschriften sind, bemerkt man, dass vieles in diesem System nicht zu Ende gedacht, nicht eindeutig geregelt wurde oder gar die Ziele der Regelungen konterkariert.

Beispiele:

- Wenn ein Busfahrer bei einer grenzüberschreitenden Busreise von der sogenannten **12-Tage-Regelung** Gebrauch macht, muss er seit 1. Januar 2014 darauf achten, dass sich die erlaubte Dauer eines ununterbrochenen Lenkzeitabschnittes im Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr von viereinhalb auf drei Stunden verkürzt (gilt nicht, wenn eine Mehrfahrerbesatzung vorliegt). Soweit so gut. Der Fahrer beginnt nun also seine Fahrt oder seinen aktuellen Lenkzeitabschnitt um 19:00 Uhr, oder um 21:00 Uhr, um 21:59 Uhr, um 03:00 Uhr oder um 5:59 Uhr... Haben Sie schon die jeweilige Lösung parat, um wie viel Uhr der Fahrer die erste Fahrtunterbrechung einlegen muss? Wenn ja - sind Sie sich da auch ganz sicher? Würde Ihre eingesetzte Kontrollsoftware zum gleichen Ergebnis kommen wie Sie? Kann Ihre Software überhaupt eine 12-Tage-Regelung (korrekt) erkennen? Gilt das auch für die Software, die der Kontrollbeamte einsetzt?
- Die tägliche Lenkzeit kann innerhalb einer Kalenderwoche zwei Mal bis zu 10 Stunden betragen. Dabei ist aber nicht geklärt, wie mit einer **Lenkzeitverlängerung auf 10 Stunden** umzugehen ist, die zwei Kalenderwochen „berührt“ – die also am Sonntag Abend der KW1 beginnt und bis in die frühen Morgenstunden des Montags der KW2 andauert. Ist diese verlängerte Lenkzeit der KW1 oder der KW2 zuzurechnen? Wenn in der KW1 bereits zwei verlängerte Lenkzeiten liegen, darf dann mit einer dritten Lenkzeitverlängerung überhaupt „begonnen“ werden? Kann diese im Zweifel der Folgeweche zugerechnet werden? Entscheidet der Beginn- oder der Ende-Zeitpunkt der Tageslenkzeit über die Zuordnung zur jeweiligen Kalenderwoche? Oder kommt

es darauf an, in welcher KW der überwiegende Anteil an Lenk- oder Arbeitstätigkeiten erbracht wurde?⁵²

- Viele Fahrer beginnen ihren Arbeitstag nicht an der Betriebsstätte des Unternehmens sondern übernehmen das Fahrzeug z.B. auf einem (öffentlichen) Parkplatz in einem Industriegebiet, auf dem Hof des Kunden oder auf einem Parkplatz irgendwo in der Pampa. Nun stellt sich die Frage, wo in diesen Fällen die Arbeitszeit beginnt? Beim Erreichen des Fahrzeugs oder schon an der Wohnungstüre? Im Artikel 9 der VO (EG) Nr. 561/2006 finden sich Aussagen, wie derartige Fallkonstellationen grundsätzlich einzustufen sind. Wenn ein Pkw oder Minibus zur Anreise zum Fahrzeug vom Fahrer selbst gesteuert wird, handelt es sich um Arbeitszeit; ist er Beifahrer, ist von Bereitschaftszeit auszugehen. Ganz anders, wenn die Anreise zum Fahrzeug über die Betriebsstätte führt. Dann beginnt die Arbeitszeit erst hier. Wo liegt jetzt das Problem? Es liegt in der Tatsache, dass mehr und mehr Fahrer mit z.B. polnischen, rumänischen oder bulgarischen Wurzeln für westeuropäische Arbeitgeber tätig sind, die natürlich auch hin und wieder die Wochenruhezeit bei ihren Familien verbringen wollen und deshalb lange Fahrstrecken auf sich nehmen. Besteht im Ausland ein Wohnsitz und beginnen diese Heimfahrten an den oben beispielhaft genannten Orten und nicht an der Betriebsstätte, tickt die Arbeitszeituhr munter weiter bis zum Erreichen des vielleicht 1.000 oder 1.500 km entfernten Zielortes. Und bei der Rückfahrt ist es das gleiche Prinzip, dann eben ab der Wohnungstüre. Es dürfte regelmäßig der Fall sein, dass nach dieser langen Anfahrt nach Erreichen des irgendwo stehenden Lkws oder Busses ein direkter Übergang in die Arbeitswoche stattfindet, der Fahrer also seine erste Tageslenkzeit nach der vermeintlichen Wochenruhezeit beginnt. Würden die Vorschriften eingehalten bzw. wären sie so ausgestaltet, dass sie auch einfach kontrolliert werden können, müsste der Fahrer in aller Regel erst mal eine tägliche Ruhezeit einlegen und am Folgetag mit der Arbeit beginnen (wobei sich auch Konstellationen ergeben können, in denen die Wochenruhezeit gar nicht rechtskonform eingelegt wurde). Das würde aber die Vorteile der niedrigen Lohnkosten dieser Fahrer schmälern, woran weder der Arbeitgeber und aufgrund der geringeren geleisteten Arbeitsstunden auch der Arbeitnehmer kein Interesse haben. Im Zweifel wird die Darstellung darauf hinaus laufen, dass der Fahrer nicht direkt zum Fahrzeug angereist ist, sondern vorher kurz bei der Betriebsstätte vorbeigeschaut hat. Und dann ergibt sich ja

⁵² Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat dem Autor mit Schreiben vom 4. Februar 2015 mitgeteilt, dass in dem beschriebenen Fall die Lenkzeitverlängerung der KW2 zuzurechnen wäre. Diese Auslegung erscheint logisch, da am Sonntag ja noch nicht klar ist, ob eine Verlängerung überhaupt stattfinden wird. Dennoch muss auch hier klar sein, dass das BMVI keine Aussage für die Kontrollpraxis der Länderbehörden treffen kann und ein deutsches Gericht in dieser Frage auch zu einem anderen Schluss kommen könnte. Für Fahrten ins Ausland hat diese Aussage ebenso keinerlei Bedeutung. Beachten Sie zum Thema Lenkzeitverlängerung auf 10 Stunden bitte auch die Ausführungen auf Seite 19.

die Situation, dass die gesamte Heim- und Rückfahrt der Freizeit zuzuordnen wäre. Der allgemeinen Straßenverkehrssicherheit, die ja primäres Ziel der Sozialvorschriften ist, wird mit solchen Regelungen natürlich ein Bärendienst erwiesen. Warum nicht so regeln, dass Fahrten Fahrzeug - Wohnung im 50-km-Radius Freizeit sind und alles darüber hinaus der Arbeitszeit (oder Bereitschaftszeit) zuzuordnen ist. Vor allem wenn in Zukunft beim Stecken und Entnehmen der Fahrerkarte ein „GPS-Koordinatenpunkt“ hinterlegt wird, ließe sich eine derartige Regelung auch besser kontrollieren.

Derartige Lücken im System ergeben sich zuhauf und können in aller Regel nicht zufriedenstellend, also rechtssicher, gelöst werden. Auch wenn in Deutschland ein **Bund-Länder-Referenten-Gremium** besteht, das sich mit Auslegungsfragen beschäftigt und zu manchen Punkten auch schon „[Lösungen](#)“⁵³ gefunden hat, ist zumindest allen Unternehmen bzw. Fahrern, die grenzüberschreitend aktiv sind, damit nicht geholfen. Denn was nützt eine Auslegung für das deutsche Hoheitsgebiet, die in Frankreich oder Polen nicht das Papier wert ist, auf dem sie gedruckt steht? Hinzu kommt, dass wir auch innerhalb Deutschlands eine abweichende Auslegung von Sachverhalten erleben, je nach Bundesland, Landkreis oder Stadt, in dem die jeweilige Bußgeldbehörde sitzt. Gleiches gilt in Bezug auf den jeweiligen Kontrollbeamten, der die Kontrolle durchführt. Für Sachverhalte, die der eine Kontrollbeamte akzeptiert (z. B. Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage für einen Zeitraum von drei Stunden zwischen zwei Lenktätigkeiten) erstellt ein anderer Kontrollbeamter eine Anzeige - schließlich hätte der Fahrer in diesem Fall ja einen manuellen Nachtrag vornehmen müssen, da der zugrundeliegende [§ 20 der Fahrpersonalverordnung](#) (zumindest nach Lesart des Autors) nur für komplette oder mehrere zusammenhängende Kalendertage Bescheinigungen zulässt.

Vorwerfen kann man den Kontrollbeamten oder (unteren) Behörden das in letzter Konsequenz nicht, zumal der Personaleinsatz sowie Schulungsumfang und -intensität

⁵³ Dabei muss der vom Fahrpersonalrecht betroffene Fahrer oder Unternehmer wissen, dass der Zugang zu Detailinformationen zur Auslegung der Gesetze und Verordnungen (stark) eingeschränkt ist. Die öffentlich zugänglichen Informationen in Form der beiden oben verlinkten Leitfäden sind neben den Rechtsgrundlagen an sich nämlich nur die sprichwörtliche Spitze des Eisbergs an Informationen. Quelle der Rechtsauslegung im Fahrpersonalrecht in Deutschland ist die sogenannte Länder-Referenten-Besprechung (LRB). Hier kommen Vertreter der zuständigen Landes- und Bundesministerien und weiterer Behörden zusammen und besprechen Fallkonstellationen oder Themen, die einer Auslegung bedürfen. In aller Regel beschließt dieses Gremium, wie mit den Sachverhalten umzugehen ist oder es erfolgen weitere Beratungen, die dann ggf. in einer späteren Sitzung zu einem Beschluss in der Sache führen. Die Protokolle dieser Besprechungen sind jedoch nicht öffentlich zugänglich - die betroffenen Fahrer und Unternehmer können also nicht in Erfahrung bringen, wie einzelne Fragestellungen rechtskonform zu handhaben sind. Den ahndenden oder kontrollierenden Behörden stehen die Informationen hingegen zur Verfügung - von den oben erwähnten Leitfäden gibt es gar eine öffentliche „Bürgerfassung“ und eine unter Verschluss gehaltene „Behördenfassung“, die weiterführende Informationen und auch die relevanten Beschlüsse der LRB-Sitzungen bzw. anderer Bund-Länder-Fachausschüsse oder -Arbeitskreise beinhalten. Wohlwollend könnte dieser Umstand als Transparenzdefizit bezeichnet werden.

auch auf der Kontrollseite (wegen tatsächlicher oder vielmehr politisch zu verantwortender Mittelknappheit) oft hinter dem zurückbleibt, was man grundsätzlich erwarten möchte. Teilweise kursieren auch seitens der Kontrolleure Irrtümer, die von vermeintlichen „Experten“ (oftmals „alten Hasen“ im Kontrolldienst) an jüngere Kontrollegenerationen weitergegeben werden, obwohl sich beispielsweise die Rechtsgrundlage (vor Jahren!) geändert hat. In den tagtäglich bei der IHK eingehenden Anrufen kontrollierter Fahrer oder Unternehmer werden teilweise haarsträubende Geschichten erzählt - die natürlich grundsätzlich mit Vorsicht zu genießen sind - wäre da nicht der sprichwörtliche „Funken Wahrheit“. Gleiches gilt übrigens auch (oder noch mehr) für die Weiterbildungen und Schulungen der Fahrer (im Kontext Berufskraftfahrerqualifikation), bei denen auch nicht in jedem Fall nach geltendem Recht geschult wird.

Der Umstand, dass internationales und europäisches Recht sowie Bundesgesetze und -verordnungen koexistieren, die wiederum durch die Bundesländer „ausgelegt“ werden, steigert die Komplexität. Die Rechtsgrundlagen (egal aus welcher Feder sie stammen) sind an mehr oder minder vielen Stellen unklar und unzureichend formuliert, handwerklich teilweise „schlecht gemacht“ und dennoch in vielerlei Hinsicht miteinander verwoben. Dies führt auch dazu, dass die auf verschiedenen „Ebenen“ mit der Thematik betrauten staatlichen Institutionen oft nicht willens oder rechtlich in der Lage sind, betroffenen Fahrern, Unternehmern oder auch Beratern erschöpfende Auskunft auf praxisbezogene Fragen zu erteilen. Natürlich gibt es auch zahlreiche Positivbeispiele - nach Wahrnehmung des Autors sind es vor allem die örtlichen/regionalen Gewerbeaufsichtsämter, die trotz der knappen Personalschlüssels in vielen Fällen sehr bemüht sind, die Betroffenen aufzuklären und auch im Zusammenhang mit Kontrollen aufzuarbeiten, wie sich die Unternehmen und ihre Fahrer künftig rechtskonform verhalten können. Dass sich insbesondere die oberen Behörden des Bundes und der Länder zu detaillierten Anfragen oft nur oberflächlich und häufig auf Nicht-Zuständigkeit beharrend äußern, erscheint angesichts der (üppigen) Sanktionierung von Verstößen nicht hilfreich. Vor allem in Kombination mit der Tatsache, dass bestehende Informationen zur Auslegung der Rechtsvorschriften vor den Betroffenen geheim gehalten werden, kann der Eindruck entstehen, dass die staatlichen Institutionen mit den fahrpersonalrechtlichen Vorschriften nicht nur die Einhaltung der Schutzzwecke der Norm verfolgen.

Leider zeigt sich auch im Kontext der Weiterentwicklung, die die Rechtsgrundlagen in den vergangenen Jahren genossen haben, eine (systematische) **Überforderung der Institutionen**, die dazu führt, dass sich in der Gesamtbetrachtung ein sehr inkonsistentes, im Zweifel gar die verfolgten Ziele konterkarierendes Bild ergibt. Allein wenn man sich verdeutlicht, dass für den Fahrer eines leichten Nutzfahrzeuges mit bis zu

3.500 kg zGG unter arbeitszeitrechtlichen Vorgaben zehn Stunden die absolute Obergrenze zwischen zwei Ruhezeiten darstellen, der Fahrer eines 40-Tonnners über nicht der Arbeitszeit hinzuzurechnende Bereitschaftszeiten⁵⁴ hingegen ganz legal zwischen 13 und 15 Aktivitätsstunden zwischen Arbeitsbeginn und -ende anhäufen kann, muss das mit der subjektiven Wahrnehmung des jeweiligen Gefährdungspotenzials für die allgemeine Straßenverkehrssicherheit nicht gänzlich deckungsgleich sein. Wie sich dies mit der „Vision Zero“, also dem langfristigen Ziel der europäischen Verkehrsminister, keine Todesopfer aus Verkehrsunfällen mehr beklagen zu müssen, in Einklang bringen lässt, bleibt hingegen vollkommen schleierhaft. Weitere Beispiele für diese institutionelle Überforderung finden Sie weiter unten im Bereich „Verhältnis zu anderen Rechtsgebieten“.

Eine andere Problemstellung betrifft die **Hardware**, also die im Einsatz befindlichen Kontrollgeräte. Nicht nur aus dem Umstand, dass weiterhin einige Fahrzeuge mit „analogen“ Kontrollgeräten (bei denen über Tachoscheiben aufgezeichnet wird) im Einsatz sind, wird es im Sinne eines Medienbruchs zur digitalen Aufzeichnung interessant. Vielmehr weisen die digitalen Kontrollgeräte selbst mehrere Evolutionsstufen auf, von den Geräten sind also mehrere Generationen, sogenannte Release-Versionen, im Umlauf. Und die Unterschiede stecken natürlich im Detail. So können bspw. die ersten Gerätegenerationen manuelle Nachträge für mehrtägige Zeiträume nur dergestalt auf der Fahrerkarte speichern, dass vom letzten Entnahmezeitpunkt bis 24:00 Uhr am selben Tag und an dem Tag, an dem die Fahrerkarte erneut gesteckt wird, von 00:00 Uhr bis zum Steckzeitpunkt ein Eintrag erfolgt. Die Kalendertage dazwischen bleiben frei von Aufzeichnungen. War der Fahrer also zuletzt vor vier Tagen mit Fahrtätigkeiten betraut, hat er bei den alten Release-Versionen keine Möglichkeit, die entstandene Lücke in seinen Aufzeichnungen über einen manuellen Nachtrag zu schließen⁵⁵. Neuere Generationen haben diesen Mangel überwunden und weisen zudem einige Komfortfunktionen und eine grundsätzlich etwas einfachere Bedienung/Menüstruktur auf. Im Kern geht es also darum, dass der Fahrer bei einem

⁵⁴ Die zudem rechtlich so ausgestaltet sind, dass eine Kontrolle, ob zu Recht eine Bereitschaftszeit ausgewiesen wird, in aller Regel nicht erfolgen kann.

⁵⁵ Dies wird insbesondere durch eine Neuregelung in der VO (EU) Nr. 165/2014 brisant. Dort heißt es im Artikel 34 Absatz 3: „Die Mitgliedstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird.“ Findet folglich nach der letzten Aufzeichnung auf der Fahrerkarte eine Fahrt mit einem Fahrzeug statt, das über ein Kontrollgerät verfügt, das nur beschränkte Nachträge zulässt, ergibt sich die Situation, dass im Zweifel für einen mehr oder minder großen Zeitraum keinerlei Nachweis mehr mitgeführt werden müssen. Wurde der technisch mögliche Nachtrag korrekt gemacht, könnte der Fahrer sich darauf berufen, dass sein EG-bauartgenehmigtes Kontrollgerät eben nicht mehr leistet, er den manuellen Nachtrag ja gerne gemacht hätte, er nun aber aufgrund der oben dargestellten Rechtsgrundlage keine Formulare/Nachweise vorlegen kann. Übrigens scheint auch das BMVI davon Kenntnis zu haben, dass die EU-Kommission über die Vorschrift bezweckt, künftig die Verwendung entsprechender Formulare zu unterbinden. Zumindest hat sie dies dem BMVI schriftlich im Juni 2014 mitgeteilt. Weiterführende Informationen unter der Dok.-Nr. [21659](#).

gemischten Fuhrpark identifizieren können muss, mit welcher Release-Version des jeweiligen Kontrollgerätes er es zu tun hat und welche Besonderheiten in der Bedienung oder bezüglich der technischen Fähigkeiten sich daraus ergeben. Die Zauberworte heißen hier: Schulung, Schulung und nochmals Schulung! Und seitens der Kontrollorgane ist es ebenso notwendig, die Details und „Macken“ der Geräte zu kennen - etwa wenn Stoneridge-Geräte die Aufzeichnungen zwar genauso rechtskonform wie VDO-Geräte vornehmen, der je nach Release-Version hinterlegte Datensatz aber je nach Auswertungssoftware zu abweichenden Darstellungen führen kann. Auch hier kann der Misere nur durch in Schulungen erworbenes Wissen begegnet werden.

Wie im ersten Beispiel ein paar Seiten weiter vorne schon angedeutet, ist das Thema **Software** ein weiterer Punkt, der in der Praxis Fragestellungen aufwirft. Der europäische Gesetzgeber hat in der Vergangenheit und auch für die Zukunft, wenn die „smarten“ Kontrollgerät in den Markt kommen, darauf verzichtet, Standards für die technischen Spezifikationen der Auswertungs- oder Kontrollsoftware zu setzen. Nur die Hardware und die Datenerzeugung/-erfassung wird von der EU geregelt. Neben den grundsätzlichen Problemen bei der Softwareerstellung aufgrund der hin und wieder aufkommenden Fragezeichen im Rahmen der Interpretation der Gesetzestexte kann es deshalb passieren, dass auch in diesem Bereich, bei dem es ja letztlich um die rechtssichere Dokumentation/Bewertung von Tätigkeiten geht, keine rechtssichere „Deutung“ durch die Software erfolgt. Ein Kontrollbeamter wird grundsätzlich davon ausgehen, dass die ihm zur Verfügung stehende Software eine korrekte Auswertung der Daten ermöglicht und deshalb bei der Frage, ob ein Bußgeldtatbestand verwirklicht wurde oder nicht auf die Angaben der Software vertrauen. Es sind jedoch Fälle bekannt, in denen es in der konkreten Kontrollsituation einen großen Unterschied gemacht hätte, wenn eine andere Software zum Einsatz gekommen wäre.

Beispiel (das den Sachverhalt primär sinngemäß darstellt): Bei der Interpretation des Anhangs IB der VO (EWG) Nr. 3821/85 sind die Hersteller der Kontrollgeräte zu im Detail abweichenden Ansichten zur technischen Umsetzung gelangt. Dies führte bei einigen Geräten dazu, dass auf das Speichern eines „Mitternachtsignals“ bei mehrtägig andauernden Aufzeichnungen bzw. mehrere Tage am Stück betreffende manuelle Nachträge verzichtet wurde. Wenn nun etwa eine wöchentliche Ruhezeit von Freitag 17:00 Uhr bis Montag 05:00 Uhr eingelegt wurde, haben die Geräte nur von Freitag 17:00 Uhr bis 24:00 Uhr und von Montag 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr Ruhezeit ausgewiesen. Für Samstag und Sonntag war „keinerlei“ Aufzeichnung vorhanden. Und an dieser Stelle war bzw. ist es nun entscheidend, welche Software bei der Kontrolle eingesetzt wird und welche Auswertung der Kontrolleur vornimmt. Bei manchen Soft-

wareprodukten werden in der Wochen- oder Monatsübersicht die Wochenruhezeiten als durchgängiger Ruhezeitblock dargestellt - wird hingegen ein einzelner Tag, hier also ein Samstag oder Sonntag betrachtet, enthält dieser keinerlei Aufzeichnungen. So kam es zu (wenn auch nur vereinzelt) Fällen, in denen der Fahrer zum Einlegen einer weiteren Wochenruhezeit „verdonnert“ wurde, obwohl er diese der Vorschrift entsprechend bereits eingelegt hatte. Da es sich um bauartgenehmigte Kontrollgeräte handelt, die die Aufzeichnungen im beschriebenen Sinne vornehmen, ist das Unverständnis seitens der Betroffenen über eine derartige Aktion natürlich nachvollziehbar. Standardisierungen wären hier also grundsätzlich angezeigt. Eine Gefahr besteht dabei dahingehend, dass sehr umfangreiche Zertifizierungen verlangt und Standards gesetzt werden, die letztlich nur von wenigen Anbietern erfüllt werden können. Abhilfe könnte hier eine vom Ordnungsgeber zur Verfügung gestellte „Rules-Engine“ leisten, die aufwendige Zertifizierungen erübrigen und einheitliche Auswertungen in der gesamten EU ermöglichen würde.

Auch im **Verhältnis zu anderen Rechtsgebieten** ergeben sich Differenzen, die den Betroffenen staunend zurücklassen. Ein Beispiel dafür wäre, dass die in dieser Broschüre im Kapitel 1.4 ausführlich dargestellte „Handwerkerklausel“ auch eine Ausnahme im **Berufskraftfahrerqualifikationsrecht** ist. Dass die EU die Ausnahme auch in die Berufskraftfahrerqualifikationsrichtlinie aufgenommen hat, ist nur folgerichtig. Es wäre auch allzu befremdlich, wenn bspw. der Fahrzeugeinsatz eines Messebauunternehmens innerhalb eines Aktionsradius von 100 km Luftlinie und bis zu einem zGG von 7.500 kg auf der einen Seite von den Lenk- und Ruhezeiten ausgenommen wäre, der Fahrer andererseits aber eine Qualifikation erwerben bzw. nachweisen müsste, die vom Grunde her den Fahrer treffen soll, der seinen beruflichen Alltag nicht mit dem Auf- und Abbau von Messeständen sondern vornehmlich hinter dem Steuer eines Lkws oder Busses verbringt. Was jedoch seltsam anmutet, ist der Umstand, dass die Handwerkerklausel im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht deutlich liberaler ausgelegt wird, als dies im Fahrpersonalrecht der Fall ist. Nach den [„Anwendungshinweisen zum Berufskraftfahrerqualifikationsrecht“](#) können nämlich auch reine Auslieferungsfahrten unter die „Handwerkerklausel“ fallen, sofern der Fahrer in den „Herstellungs- oder Verarbeitungsprozess der beförderten Produkte einbezogen war“. Das heißt, ein Produktionsmitarbeiter könnte an einem Tag seiner Arbeitswoche tatsächlich in der Produktion mitarbeiten und an den Vormittagen der restlichen Arbeitstage der Woche reine Auslieferungsfahrten der (auch unter seiner tatsächlichen Mitwirkung) hergestellten Produkte vornehmen. Eine derartige Auslegung würde im Fahrpersonalrecht regelmäßig nicht akzeptiert werden. Schließlich heißt es in den für dieses (vollkommen getrennt zu betrachtende) Rechtsgebiet verfügbaren [„Hinweisen zu den So-](#)

[zialvorschriften im Straßenverkehr](#)“, dass es zur Inanspruchnahme der Ausnahme Voraussetzung ist, die „für die durchzuführenden Arbeiten notwendigen Gegenstände“ zu befördern und dass eine „zur Erbringung von Dienst- und Werkleistungen notwendige Beförderung von Werkzeugen, Ersatzteilen, Bau- und Einkaufsmaterialien, Werkstoffen, Geräten, sonstigem Zubehör“ bedarf. Dies alles hat mit reinen Lieferfahrten, bei denen der Fahrer sich am Zielort B lediglich seiner Ladung entledigt, überhaupt nichts zu tun. Somit haben wir in der Praxis in nicht wenigen Fällen genau jene oben als befremdlich dargestellte Konstellation, dass ein Fahrer zwar keine „95“ im Führerschein braucht, er gleichsam aber seine Lenk- und Ruhezeiten aufzeichnen muss.

Damit aber nicht genug. „Herr Minister Dobrindt“ hat über die Leiterin des BMVI-Referats LA 21 mit Schreiben vom 13. März 2015 nämlich mitgeteilt, dass „allgemein gewerbliche Leerfahrten nicht mehr unter das Berufskraftfahrerqualifizierungsrecht fallen“⁵⁶. Während es also im Fahrpersonalrecht oder für die Lkw-Maut unerheblich ist, ob das Fahrzeug beladen ist oder nicht, macht es im Sinne des BKrFQG offensichtlich einen erheblichen Unterschied. Dies mutet insbesondere deshalb seltsam an, weil die zugrundeliegenden Formulierungen im Fahrpersonalrecht wie im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht „Beförderung (im Straßenverkehr)“ lautet.

Da die Umsetzung der Vorschriften in der Praxis aufgrund der oben beschriebenen Unzulänglichkeiten nicht in jedem Fall gelingen wird, können die betroffenen Fahrer und Unternehmer nur den Versuch unternehmen, die Vorgaben nach bestem Wissen und Gewissen einzuhalten. Dabei sollten Entscheidungen von zwei Fragestellungen getrieben werden: Komme ich meiner besonderen Verantwortung im Sinne der Straßenverkehrssicherheit nach? Kann ich als ordentlicher Kaufmann bzw. Fahrer mein Handeln oder auch Nicht-Handeln vor Gericht glaubhaft begründen?

3.1 Thema: Schulungen

In Artikel 32 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014 wird ausgeführt, dass das Verkehrsunternehmen und die Fahrer für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Fahrerkarte sorgen. Das gilt natürlich auch für ein analoges Kontrollgerät und die Unternehmenskarte, auch auf das rein deutsche Tageskontrollblatt ist diese Vorgabe im Endeffekt direkt übertragbar.

⁵⁶ Diese Sichtweise wird im Europäischen Ausland nicht durchgängig geteilt, sollte bei grenzüberschreitenden Fahrten also grundsätzlich nicht beachtet werden.

Was heißt das nun? Wohl, dass beide „Parteien“ dafür verantwortlich sind, dass alles legal abläuft. Erscheint ja auch nur sinnvoll.

Im Artikel 33 Absatz 1 selbiger VO steht dann aber zusätzlich, dass das Verkehrsunternehmen verantwortlich dafür zu sorgen hat, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens⁵⁷ des Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist; es regelmäßige Überprüfungen durchführt und dadurch sicherstellt, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden. Darüber hinaus dürfen den Fahrern keinerlei direkte- oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten, gegeben werden.

Und schon steht es hinsichtlich der Verantwortung für die legale Umsetzung 2 : 1 für (oder eigentlich ja gegen) den Unternehmer bzw. „das Verkehrsunternehmen“.

Wie von der arbeitsrechtlichen Fürsorgepflicht des Arbeitgebers seinen Arbeitnehmern gegenüber hinlänglich bekannt, greift auch hier eine besondere Verpflichtung des „Unternehmens“ gegenüber den Fahrern. Ein nicht intensiv unterwiesener und in der Bedienung des Kontrollgerätes versierter Fahrer hat nach dem Willen des Verordnungsgebers hinter dem Steuer eines aufzeichnungspflichtigen Fahrzeuges nichts zu suchen!

Natürlich sind für einen funktionierenden Ablauf **Schulungen** in Theorie und Praxis nicht nur beim **fahrenden Personal** sondern auch für alle mit **administrativen** Fragestellungen beschäftigte **Mitarbeiter** angezeigt. Und die im Unternehmen letztlich **Verantwortlichen** sollten auch ein über reine Grundlagen hinausgehendes Verständnis für das Fahrpersonalrecht entwickeln. Schließlich muss ja auch regelmäßig überprüft werden, ob die Vorschriften eingehalten werden. Dieser Kontrollverantwortung kann sich der bzw. die Unternehmenseigner nicht entziehen!

Unklar ist, wodurch eine Schulung charakterisiert ist, die den Anforderungen des Artikel 33 genügt? Der Verordnungsgeber schweigt hierzu gewohntermaßen vollumfänglich. Für die Praxis erscheint es deshalb geboten, die Beurteilung, ob eine Schulungsmaßnahme die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten/Fertigkeiten vermittelt hat, sozusagen „vom mittelfristigen Ergebnis her“ durchzuführen. Wenn die Auswertung der Fahrerkartendaten/Tachoscheiben/Tageskontrollblätter, des Massenspeichers, der ggf. vom Fahrer vorgenommenen und handschriftlich ergänzten Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät, der vom Unternehmen erstellten Bescheinigungen und allen weiteren denkbaren Dokumenten ergibt, dass keine Fehler bzw. Verstöße begangen wurden, kann man wohl guten Gewissens von einer Schulungsleistung

sprechen, die „den Anforderungen“ des Artikel 33 entspricht. Aber ist das in der Praxis erreichbar? In manchen Fällen wird es so sein.

Wird dieses Ziel nicht erreicht, sollte (zumindest aus Sicht des Autors) folgendes passieren: Über eine Zeitreihe hinweg muss aus der Auswertung der Informationen sichtbar werden, dass sich Umfang und Ausmaß der Verstöße/Fehler reduziert. Beispielhaft sollten die erfolgten Schulungsmaßnahmen also dazu führen, dass nach 14 Verstößen/Fehlern im Jahr 01 das Jahr 02 nur noch neun Verstöße aufweist (optimalerweise handelt es sich dabei mehrheitlich nicht um Wiederholungstaten sondern abweichend gelagerte Sachverhalte) und im Jahr 03 nur noch in vier geringfügigen Fällen Fehlverhalten sichtbar wird.

Ergibt sich über die Jahre/Kontrollperioden hinweg keine Verbesserung, kann das natürlich auch andere Gründe als (qualitativ) unzureichende Schulungen haben. Mitarbeiterfluktuation, neue Kunden und damit neue Touren, Schwierigkeiten bei bestehenden oder neuen Verladern oder Empfängern oder auch vermehrte Baustellen/Brückensperrungen und andere Verkehrsbeeinträchtigungen können sich negativ auf die fahrpersonalrechtliche Gesamtbilanz der Fahrer bzw. des Unternehmens auswirken.

Jedenfalls gilt auch hier: Wer schreibt, der bleibt! Spätestens vor Gericht sollte dokumentiert werden können, welche Maßnahmen ergriffen bzw. durchgeführt wurden. Gleiches gilt auch für die Anlässe, die zu Verstößen geführt haben. Hier sollte stets auch die Rückmeldung des Fahrers, die die Ursachen für Verstöße aus dessen Sicht darlegt, aufgenommen werden. Ohne diese dokumentierte Historie wird es für einen Richter schwer, Milde walten zu lassen.

Bleibt noch die Frage, ob für die Fahrer die [Weiterbildungsschulungen nach BKrFQG](#) im Sinne der Artikel 32 und 33 der VO (EU) 165/2014 hinreichend sind. Dazu ein klares Jein! Wenn man davon ausgeht, dass im Durchschnitt unter dem „Kenntnisbereich 2: Anwendung der Vorschriften“ sieben der 35 Stunden dafür verwendet werden, das Thema Lenk- und Ruhezeiten sowie (digitales) Kontrollgerät aufzuarbeiten, erscheint dieser zeitliche Ansatz grundsätzlich angemessen, um die wesentlichen Punkte anzusprechen. Da es sich ja aber lediglich um eine Präsenzs Schulung handelt (und die Qualität der Schulungen in der Praxis stark variiert), muss klar sein, dass allein durch den Besuch der Schulung nicht sichergestellt ist, dass die Inhalte und vor allem die Fertigkeiten rund um die Bedienung auch beim Anwender angekommen sind (insbesondere dann, wenn z. B. die Bedienung des Kontrollgerätes nicht an physisch vorhandenen Kontrollgeräten geübt wird sondern Simulationssoftware zum Ein-

⁵⁷ „Funktionierens“ kann mit „Bedienens“ gleichgesetzt werden.

satz kommt oder die in der Praxis zu bedienenden Geräte nicht den in der Schulung vorhandenen entsprechen). Und genau daran, also an der Verstoßfreiheit bzw. -häufigkeit des Fahrers wird sich letztlich beurteilen lassen, ob die Schulungen nach dem BKrFQG für den einzelnen Fahrer ausreichen oder nicht. Zusätzlich sollte beachtet werden, dass zwischen den Schulungen durchschnittlich fünf, aber ganz legal auch knapp zehn Jahre liegen können. Ob sich derart lange Zeiträume zwischen den Schulungen mit der Intention des Verordnungsgebers decken, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

Angemessen erscheint es folglich, die Schulungsmaßnahmen an den individuellen Bedürfnissen der Fahrer und des „Büropersonals“ auszurichten. Gleichfalls kann die Meinung vertreten werden, dass ein Mitarbeiter, der keine Verstöße „zusammenfährt“ oder aufgrund seiner (Un-) Tätigkeit zu verantworten hat, keinen Schulungsbedarf im Sinne des Artikel 33 aufweist.

3.2 Anmerkung: Betriebspflicht versus Aufzeichnungspflicht

In der Praxis sorgt der Umstand, dass zwischen dem **Betrieb** eines Kontrollgerätes und der Anfertigung von **Aufzeichnungen** auf diesem differenziert werden muss, zu Unklarheiten. Diese Trennung ergibt sich aus dem Wortlaut der Rechtsgrundlagen. Was jeweils gemeint ist, soll kurz dargestellt werden.

Betrieb eines Kontrollgerätes:

Wenn in einem Fahrzeug ein Kontrollgerät aufgrund einer gesetzlichen Verpflichtung oder freiwillig (etwa in Fahrzeugen mit einem zGG von maximal 3.500 kg zur Güterbeförderung) verbaut ist, muss dieses in dem Sinne „betrieben“ werden, dass es jederzeit in Betrieb genommen werden kann bzw. könnte, es muss also funktionstüchtig sein. Insofern müssen auch bei Fahrzeugen, die in aller Regel im Rahmen einer Ausnahme und nur selten aufzeichnungspflichtig bewegt werden, Funktionsstörungen („unverzüglich“ bzw. allerspätestens vor der nächsten aufzeichnungspflichtigen Fahrt) behoben werden. Hinzu kommt die Prüfpflicht gemäß § 57 b StVZO (alle zwei Jahre), die immer einzuhalten ist, wenn das Gerät aufgrund einer rechtlichen Pflicht verbaut ist oder (freiwillig) verwendet wird. Lediglich in den Fällen, in denen ein Fahrzeug ausschließlich im Rahmen einer Ausnahme nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 oder § 1 bzw. § 18 FPersV eingesetzt wird, kann der Halter auf die Prüfung nach § 57 b StVZO verzichten. Werden keinerlei aufzeichnungspflichtige Fahrten über ein vorhandenes digitales Kontrollgerät dokumentiert, muss der Massenspeicher nicht

ausgelesen werden. Zur Betriebspflicht der Kontrollgeräte gehören auch die Prüfungen und Kalibrierungen durch eine autorisierte Werkstatt nach:

- jedem Einbau und jeder Reparatur der Kontrollgeräteanlage,
- jeder Änderung der Wegdrehzahl oder Wegimpulszahl,
- jeder Änderung des wirksamen Reifenumfanges des Fahrzeugs,
- wenn sich das amtliche Kennzeichen des Fahrzeuges geändert hat und
- bei digitalen Kontrollgeräten auch dann, wenn die UTC-Zeit von der korrekten Zeit um mehr als 20 Minuten abweicht.

Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten:

Aufzeichnungen werden beim **analogen Kontrollgerät** auf den Schaublättern, die auch Tachoscheiben genannt werden, vorgenommen. Dazu müssen auf der Vorderseite handschriftliche (und bestenfalls gut lesbare) Angaben gemacht werden, aber auch auf der Rückseite können (z. B. in Deutschland Nachträge für eine Wochenruhezeit auf der „Montagsscheibe“) bzw. müssen (Fahrzeugwechsel oder Eintrag der nicht auf der Vorderseite erfassten Tätigkeiten in der Tabelle) handschriftliche Aufzeichnungen erfolgen. Wenn ausgenommene Fahrten durchgeführt werden, sollte der Schreibstift des Kontrollgerätes über eine „Blindscheibe“ aus Kunststoff geschützt werden.

Bei **digitalen Kontrollgeräten** werden die Aufzeichnungen in Form von Datensätzen auf der Fahrerkarte und im internen Speicher des Kontrollgerätes vorgenommen. Außerdem können (vielmehr müssen) nicht direkt erfasste Tätigkeiten nachträglich per „manuellem Nachtrag“ auf der Fahrerkarte hinterlegt werden (vgl. Artikel 34 der VO (EU) Nr. 165/2014). Nur bei einem Defekt des Kontrollgerätes oder einem Defekt, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte werden die notwendigen Angaben und Tätigkeiten alternativ auf einem gesonderten Papier oder der Rückseite des Druckerpapiers festgehalten. Unter der Dok.-Nr. [20433](#) sind detaillierte Informationen zu den Auslesefristen der Fahrerkarte und des Massenspeichers hinterlegt. Wenn eine Ausnahme vorliegt, wird die Fahrerkarte nicht gesteckt und das Kontrollgerät über das Menü auf die Funktion „out“ oder „out of scope“ eingestellt.

ANHANG

BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN¹ (VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006 ODER AETR²)

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben. Zusammen mit den Original-Kontrollgerätaufzeichnungen aufzubewahren

FALSCH E BESCHEINIGUNGEN STELLEN EINEN VERSTOSS GEGEN GELTENDES RECHT DAR.

Vom Unternehmen auszufüllender Teil

- (1) Name des Unternehmens: FritzeFratz SE
(2) Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort, Land: Fratzstraße 123, 98765 Fritzstadt, Deutschland
(3) Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl): +49 987 123456789
(4) Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl): +49 987 123456777
(5) E-Mail-Adresse: fritz.fratz@fritzeFratz.de

Ich, der/die Unterzeichnete

- (6) Name und Vorname: Fratz, Fritz
(7) Position im Unternehmen: Vorstand

erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin

- (8) Name und Vorname: Voller, Ernst
(9) Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr): 30. 02. 1920
(10) Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: A10105252528
(11) der/die im Unternehmen tätig ist seit (Tag, Monat, Jahr): 31. 06. 1950

im Zeitraum

- (12) von (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): 17:30/24/07/2015
(13) bis (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): 06:15/30/07/2015
(14) ☐ sich im Krankheitsurlaub befand ***
(15) ☐ sich im Erholungsurlaub befand ***
(16) ☐ sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand ***
(17) ☐ ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat ***
(18) ☒ andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat ***
(19) ☐ zur Verfügung stand ***
(20) Ort: Fritzstadt Datum: 30.07.2015
Unterschrift: 

- (21) Ich, der Fahrer/die Fahrerin, bestätige, dass ich im vorstehend genannten Zeitraum kein unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder das AETR fallendes Fahrzeug gelenkt habe.

- (22) Ort: Fritzstadt Datum: 30.07.2015
Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin: 

¹ Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblattes ist verfügbar unter der Internetadresse <http://ec.europa.eu>
² Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals.
*** Nur ein Kästchen ankreuzen

Fahrpersonalbescheinigung

nach § 20 der Fahrpersonalverordnung für Fahrten, die ausschließlich auf deutschem Hoheitsgebiet stattfinden

Vom Unternehmen auszufüllender Teil

Name des Unternehmens: Fritzefratz SE

Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort: Fratzstraße 123, 98765 Fritzstadt

Telefon-Nummer: +49 987 123456789

Fax-Nummer: +49 987 123456777

E-Mail-Adresse: fritz.fratz@fritzefracz.de

Ich, der/die Unterzeichnete

Name, Vorname: Fratz, Fritz

Position im Unternehmen: Vorstand

erkläre, dass der Fahrer/die Fahrerin

Name, Vorname: Voller, Ernst

Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr): 30.02.1920

Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: A10105252528

der/die im Unternehmen tätig ist seit (Tag, Monat, Jahr): 31.06.1950

in den folgenden Zeiträumen der jeweils angegebenen Tätigkeit nachgegangen ist bzw. aus dem angegebenen Grund keine fahrpersonalrechtlichen Aufzeichnungen vorlegen kann:

	Uhrzeit	Tag	Monat	Jahr	Grund bzw. Tätigkeit*
von	17:30	24	07	2015	Ruhezeit
bis	08:00	27	07	2015	
von	08:01	27	07	2015	andere Arbeitstätigkeiten
bis	06:15	30	07	2015	
von					
bis					
von					
bis					
von					
bis					
von					
bis					

*Krankheit / Urlaub / Ruhezeit / ausgenommenes Fahrzeug gelenkt / andere Arbeitstätigkeiten;
jeweils nur eine Begründung pro Zeitraum.

Ort: Fritzstadt

Datum: 30.07.2015

Unterschrift:



Ich, der Fahrer/die Fahrerin, bestätige, dass ich im vorstehend genannten Zeitraum kein unter den Anwendungsbereich der Fahrpersonalverordnung, der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder das AETR fallendes Fahrzeug gelenkt habe.

Ort: Fritzstadt

Datum: 30.07.2015

Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin:



Erläuterungen: 5. = Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen

6. = Lenkzeiten

7. = sonstige Arbeitszeiten einschließlich Arbeitsbereitschaft

1. Name, Vorname		2. amtliches Kennzeichen				3. Tageskontrollblatt Nr.				4. Datum			
VOLLER, ERNST		S-WX 9571				17/2015				04.08.2015			

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5. ☒												
6. ☒												
7. ☒												

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
5. ☒												
6. ☒												
7. ☒												

8. Ort der Fahraufnahme		9. Ort der Fahrtbeendigung	
STUTTGART		STUTTGART	

10. Kilometerstand	bei Fahrtende	12485	km	5. ☒	Stundenzahl	15
	bei Fahrtbeginn	12315	km	6. ☒		3,75
Gesamtfahrstrecke:			km	7. ☒		5,25
Bemerkungen und Unterschrift						

Erläuterungen: 5. = Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen

6. = Lenkzeiten

7. = sonstige Arbeitszeiten einschließlich Arbeitsbereitschaft

National exceptions Regulation 561/2006																												
	Austria	Belgium	Bulgaria	Croatia	Cyprus	Czech Republic	Denmark	Estonia	Finland	France	Germany	Greece	Hungary	Ireland	Italy	Latvia	Lithuania	Luxembourg	Malta	Netherlands	Poland	Portugal	Romania	Slovakia	Slovenia	Spain	Sweden	United Kingdom
	13.1 a: non-competing public authorities	x	x		x	x	x			x	x		x	x		x	x				x		x	x	x	x		xg
	13.1 b: agricultural etc own activity < 100 km	x	x	x	x	x	x	xj		dx	x		x	x		x	x	x			x	x	x	xm	xa	x	xh	
	13.1 c: agricultural/forestry tractors <100 km	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x	x		x	x	x			x	x	xm	x	x	x	x	
	13.1 d: <7,5 tons universal services <50 km		x	x	x	x	x			x	x		x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	xi	
	13.1 d: <7,5 tons for driver's use for work, <50 km	xz	x		x	x	x	x		x	x		x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	
	13.1 e: operating on islands <2300 square km				x	x	x			xq	x			x					x		x	x			xb	x	x	
	13.1 f: <7,5 t <50 km gas/electricity				x	x	x	x		x	x		x	x			x	x			x	x		x			x	
	13.1 g: instruction/examination dr.licence/CPC		x		x		x	x				x			x	xw	x	x	xy			x		x	x	x	x	
	13.1 h: sewerage/flood protection/water etc	xu	x	x	x	x	x	x		xr	x	x		x	x	x	x	x	xl			x	x	x			x	x
	13.1 i: non-comm.pass.transp. betw. 10-17 seats	x	x		x	x	x	x	xc		xs	x		x	x		x	x				x		x			x	x
	13.1 j: circus/funfair	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x	x	x	x	x	x			x		x	xd	x	x	x
	13.1 k: mobile projects for education	x	x		x	x	x	x			x	x		x	x		x	x				x	x	x	x			x
	13.1 l: milk/animal feed from/to farms	xn	x		x	x	x	x	xk		xt	x		x	x	x	xk	xk	x			x		x	xe	x	x	x
	13.1 m: transporting money/valuables	xn	x	x	x	x	x	x			x	x		x	xv		x	x				x	x	x	x	x		
	13.1 n: animal waste or carcasses		x		x	x	x	x	x		x	xo		x	x		x	x				x	x	x	x		x	x
	13.1 o: hub facilities	x	x	x	x	x	x	x			x	x		x	x		x	x			xf	x		x	x			x
	13.1 p: live animals farms -> markets v.v. <50 km	x	x		x	x	x	x	x		x	x		x	x		x	x				x	x	x	x	x	x	x

a: additional restriction: agriculture etc own activity within a range < 50 km

b: additional restriction: operating on islands <1500 square km

c: owner/authorised user of a vehicle with 10-17 seats who is a parent of 4/more children, respective entry made on a registration certificate of the vehicle

and the vehicle is used for non-commercial passenger transport

d: only when own activity.

e: additional restriction: milk/animal feed from /to farms within a range < 100 km

f: additional restriction: on or between hub facilities within a range of 5 km

g: a vehicle does not fall within the description specified unless the vehicle:

(a) is being used for the provision of ambulance services- (i) by a relevant National Health Service (NHS) body, or (ii) in pursuance of arrangements made by or at the request of a relevant NHS body, or made with the secretary of State or with the Welsh or Scottish Ministers;

(b) is being used for the transport of organs, blood, equipment, medical supplies or personnel - (i) by a relevant NHS body, or (ii) in pursuance of arrangements of the kind mentioned in paragraph (a)(ii)

- (c) is being used by a local authority to provide, in exercise of social services functions - (i) services for elderly people, or (ii) services for persons to whom section 29 of the National Assistance Act 1948 (welfare arrangement for physically and mentally handicapped persons) applies;
- (d) is being used by Her Majesty's Coastguard, a general lighthouse authority or a local lighthouse authority;
- (e) is being used for the purpose of maintaining railways by the British Railways Board, any holder of a network licence (within the meaning of Part 1 of the Railways Act 1993) which is a company wholly owned by the Crown (within the meaning of that Act), Transport for London, any wholly owned subsidiary of Transport for London, a Passenger Transport Executive or a local authority
- (f) is being used by the British Waterways Board for the purpose of maintaining navigable waterways
- h: A vehicle which is being used by a fishery undertaking does not fall within the description specified unless the vehicle is being used:
- (a) to carry live fish, or
 - (b) to carry a catch of fish from the place of landing to a place where it is to be processed
- i: Vehicles between 3.5 - 7.5 tonnes used by universal service providers within a 50 km radius of the base of the undertaking require a tachograph
- j: within a radius of 50 km of the place where the vehicle is usually based, including towns within this area
- k: as of 1/01/2008 Estonia, Latvia and Lithuania will mutually apply the exception from Articles 5 to 9 to vehicles used for milk collection from farms,...etc., only in cases where the service radius does not exceed 100 km
- l: only vehicles used for the door-to-door household refuse collection and disposal and vehicles assigned to the maintenance of the roadway system within the framework of a winter service
- m: within a radius of up to 50 km
- n: derogation concerns only obligatory breaks (Article 7 of the Regulation); Articles 5,6,8 and 9 remain applicable for these two types of vehicles
- o: within a radius of up to 250 km of the base of the undertaking
- p: only vehicles or combinations of vehicles up to 7,5 tonnes and only within a radius of 50 km
- q: additional restriction: operating on islands <400 square km
- r: for door-to-door household refuse collection and disposal, only within a radius of 100 km
- s: not for the transport of children
- t: within a radius of up to 150 km of the base of the undertaking
- u: vehicles used by municipal highways departments and driven by regional or municipal employees are fully exempt; vehicles used by highways departments for winter maintenance purposes are exempt from Article 7 on breaks, unless the vehicle is covered by the previous exception; drivers of vehicles used by competent authorities for the disposal of domestic waste are exempt only from Article 7 on breaks; drivers of other vehicles under this para are exempt provided that driving is not their main activity
- v: a vehicle that is specially designed for mobile banking, exchange or saving transactions
- w: it refers only to the obligation of equipping and using tachograph
- y: exception only for the (learning) driver, instructor must respect Regulation (EC) No 561/2006
- z: drivers of vehicles under this para are exempt provided that driving is not their main activity
- updated in April 2014**

4. Anhang

4.6 Schematische Darstellung des Mehrfahrerbetriebes

Fahrer 1		Fahrer 2	
Tätigkeit	Zeiten	Tätigkeit	Zeiten
tägliche oder wöchentliche Ruhezeit beendet			
Lenken	4,5 h	Bereitschaft	4,5 h
Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug		Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug	
Bereitschaft = Fahrtunterbrechung	4,5 h	Lenken	4,5 h
Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug		Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug	
Lenken	4,5 h	Bereitschaft = Fahrtunterbrechung	4,5 h
Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug		Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug	
Bereitschaft = Fahrtunterbrechung	4,5 h	Lenken	4,5 h
Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug		Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug	
Lenken	1 h bei Verlängerung auf 10 h Tageslenk- zeit	Bereitschaft = Fahrtunterbrechung	1 h
Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug		Fahrerwechsel bei stehendem Fahrzeug	
Bereitschaft = Fahrtunterbrechung	1 h	Lenken	1 h bei Verlängerung auf 10 h Tageslenk- zeit
Zwischensumme	18 h bzw. 20 h	Zwischensumme	18 h bzw. 20 h
<i>davon Lenken, Ar- beiten und Bereit- schaft jeweils</i>	<i>9 h bzw. 10 h</i>	<i>davon Lenken, Ar- beiten und Bereit- schaft jeweils</i>	<i>9 h bzw. 10 h</i>
tägliche Ruhezeit	10 h bzw. 12 h	tägliche Ruhezeit	10 h bzw. 12 h
Gesamtsumme	30 h	Gesamtsumme	30 h

Anstatt der Lenkzeitverlängerung auf 10 Stunden (Achtung: Arbeitszeitbedarf für Abfahrtskontrolle) kann auch noch eine Stunde gearbeitet werden. Unter Einhaltung der Ruhezeitvorschriften könnte gar noch zwei Stunden gearbeitet werden. Dies würde jedoch regelmäßig zu einer Kollision mit dem Arbeitszeitgesetz führen (durchschnittlich 8 h pro Tag, maximal 10 h pro Tag). Außerdem sind die Zeiten, die die Fahrerwechsel und andere Kurzpausen in Anspruch nehmen nicht dargestellt und noch in Abzug zu bringen.

4. Anhang

4.7 Literaturhinweise und Links, Onlineangebot der IHK

Die folgende Literatur- und Linkauswahl erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit:

- **Christoph Rang, Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr**, [Verlag Heinrich Vogel GmbH](#), München, 22. Auflage 2015; 308 Seiten, Bestell-Nr. 23013
- **Christoph Rang, Das digitale Kontrollgerät - Alles was Sie wissen müssen**, [Verlag Heinrich Vogel GmbH](#), München, 7. Auflage 2014; 280 Seiten, Bestell-Nr. 23003
- **Olaf Horwarth, Digitale Kontrollgeräte in der Praxis**, [Verlag Heinrich Vogel GmbH](#), München, 3. Auflage 2015, 190 Seiten, Bestell-Nr. 23040
- **Thomas Fritz, Lenk- und Ruhezeiten in der Praxis**, [Verlag Heinrich Vogel GmbH](#), München, 4. Auflage 2014, 160 Seiten, Bestell-Nr. 23002
- **Lenk- und Ruhezeiten - Der Leitfaden für die Praxis**, [Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG](#), 14. Auflage 2014, 320 Seiten, Artikel-Nr. 1556

Bundesamt für Güterverkehr

www.bag.bund.de

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung

www.bgl-ev.de

Deutscher Speditions- und Logistikverband

www.spediteure.de

Verband des Württembergischen
Verkehrsgewerbes

www.vv-wuerttemberg.de

Verband Spedition und Logistik BW

vsl-spediteure.de

Verband Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmer

www.busforum.de

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur

www.bmvi.de

EU-Kommission, Generaldirektion Mobilität
und Transport
darunter ["Guidance Notes"](#) und ["Clarification Notes"](#)

ec.europa.eu

Forum „Sozialvorschriften“ des Ministeriums
für Arbeit, Gesundheit und Soziales NRW

www.komnet.nrw.de

Kraftfahrt-Bundesamt

www.kba.de

	Dok.-Nr.
<u>Startseite: Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten) im Straßenverkehr</u>	20097
<u>4. Auflage der Broschüre "Sozialvorschriften im Straßenverkehr"</u>	20208
<u>Anmerkungen zum fahrpersonalrechtlichen Lückenschluss</u>	21659
<u>Anmerkungen zu vermeintlichen Besonderheiten in Frankreich und anderen Ländern</u>	135226
<u>Hinweise zum Verhalten in Straßenkontrollen</u>	2744158
<u>Neue EU-Kontrollgeräte-Verordnung veröffentlicht</u>	129894
<u>Übersicht Lenk- und Ruhezeiten mit Ausnahmefällen</u>	124163
<u>Änderungen an der Fahrpersonalverordnung (Juni 2013)</u>	123246
<u>Anmerkungen zum fahrpersonalrechtlichen „24-Stunden-Zeitraum“</u>	121017
<u>Beschwerdestelle zur Kontrollpraxis der Sozialvorschriften</u>	116317
<u>Stellungnahmen zu den geplanten Änderungen an den Sozialvorschriften</u>	116188
<u>Arbeitszeitvorschriften für selbstständige Kraftfahrer</u>	115857
<u>Lenk- und Ruhezeiten: 4-Wochen-Übersicht</u>	34336
<u>Von den Sozialvorschriften ausgenommene Fahrten: Probleme und Lösungen</u>	32788
<u>Offizielle Informationen zu Sozialvorschriften und Kontrollgerätekarten</u>	32458
<u>Auslesen und Mitführen von Fahrerkarten</u>	20433
<u>Ausnahmen von den Sozialvorschriften in den EU-Mitgliedsstaaten</u>	26032
<u>Leitlinien der EU zur Auslegung der Sozialvorschriften</u>	25661
<u>Bußgeldrahmen der EU-Mitgliedsstaaten (PDF, 180 KB)</u>	pdf
<u>Nachrüstpflicht für Kontrollgeräte</u>	23337
<u>Kontrollgeräte in Kleintransportern und SUVs</u>	17957
<u>Haftung bei Lenkzeitverstößen</u>	23191
<u>Sozialvorschriften in der Schweiz und anderen AETR-Staaten</u>	20646
<u>Fahrer muss Fahrerkarte selber bezahlen</u>	20432
<u>Pkw-Gespanne brauchen Fahrtenschreiber</u>	20721
 Tipp:	
<u>IHK-Newsletter zum Thema „Verkehrswirtschaft“</u>	12579
<u>Rechtsgrundlagen im Kontext „Transport“</u>	20336

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart

Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0, Telefax -354
www.stuttgart.ihk.de
info@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Böblingen

Steinbeisstraße 11, 71034 Böblingen
Telefon 07031 6201-0, Telefax -60
info.bb@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Esslingen-Nürtingen

Fabrikstraße 1, 73728 Esslingen
Postfach 10 03 47, 73703 Esslingen
Telefon 0711 39007-0, Telefax -30
info.esnt@stuttgart.ihk.de

Geschäftsstelle Nürtingen
Mühlstraße 4, 72622 Nürtingen
Postfach 14 20, 72604 Nürtingen
Telefon 07022 3008-0, Telefax -30

Bezirkskammer Göppingen

Franklinstraße 4, 73033 Göppingen
Postfach 6 23, 73006 Göppingen
Telefon 07161 6715-0, Telefax 07161 69585
info.gp@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Ludwigsburg

Kurfürstenstraße 4, 71636 Ludwigsburg
Postfach 6 09, 71606 Ludwigsburg
Telefon 07141 122-0, Telefax -235
info.lb@stuttgart.ihk.de

Bezirkskammer Rems-Murr

Kappelbergstraße 1, 71332 Waiblingen
Telefon 07151 95969-0, Telefax -26
info.wn@stuttgart.ihk.de

