

ARBEITSZEITVORSCHRIFTEN

für Fahrer von Kraftomnibussen beim Einsatz im
Gelegenheits- und Linienverkehr



Arbeitszeitvorschriften¹ für Fahrer² von Kraftomnibussen³ beim Einsatz im Gelegenheits-⁴ und Linienverkehr⁵

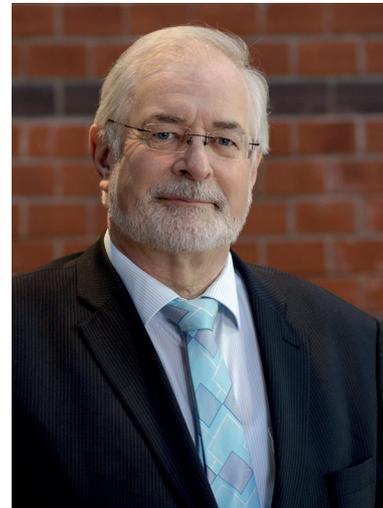
EU-Regelung ^{1,1} und deutsche Vorschriften ^{1,2}		AETR ^{1,3}
<ul style="list-style-type: none"> EU-Regelung: Lenk- und Ruhezeiten nach VO (EG) Nr. 561/2006^{1,1} EU-Regelung für Kontrollgerät nach VO (EU) Nr. 165/2014 (seit 1. Mai 2006: Digitales Kontrollgerät)^{1,1} Fahrpersonalverordnung^{1,2} (Neufassung) Arbeitszeitgesetze^{1,2} 		<ul style="list-style-type: none"> Neufassung vom 2. November 2011 Arbeitszeitgesetze^{1,2}
Höchstlenkzeit ^{6, 28}		
<ul style="list-style-type: none"> Tag⁷ Woche⁸ Doppelwoche¹⁰ 	<ul style="list-style-type: none"> 9 Stunden, 2x wöchentlich 10 Stunden⁸ 56 Stunden⁹ 90 Stunden 	<ul style="list-style-type: none"> 9 Stunden, 2x wöchentlich 10 Stunden⁸ 56 Stunden⁹ 90 Stunden
Unterbrechung der Lenkzeit ²⁸		
<ul style="list-style-type: none"> Gelegenheits- und Linienverkehr bei Linienlängen über 50 km Linienverkehr¹² bei Linienlängen bis 50 km 	<p>nach höchstens 4,5 Stunden mindestens 45 Minuten¹¹ oder 2 Teilunterbrechungen:¹¹ eine erste von mindestens 15 Minuten, die zweite von mindestens 30 Minuten 30 Minuten oder 2 Teilunterbrechungen von mindestens 20 Minuten oder 3 Teilunterbrechungen von mindestens 15 Minuten bzw. bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von nicht mehr als 3 km auch "Sechstelregelung"</p>	<p>nach höchstens 4,5 Stunden mindestens 45 Minuten oder 2 Teilunterbrechungen:¹¹ eine erste von mindestens 15 Minuten, die zweite von mindestens 30 Minuten</p>
Mindesttagesruhezeit ^{13, 14, 15, 17, 28}		
<ul style="list-style-type: none"> bei einem Fahrer ununterbrochene Ruhezeit 	11 Stunden innerhalb von 24 Stunden ¹⁶ 3 x zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten Reduzierung auf 9 Stunden zulässig (ohne Verpflichtung zum Ausgleich bis zum Ende der folgenden Woche)	11 Stunden innerhalb von 24 Stunden ¹⁶ 3 x zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten Reduzierung auf 9 Stunden zulässig (ohne Verpflichtung zum Ausgleich bis zum Ende der folgenden Woche)
unterbrochene Ruhezeit ("splitting"):	12 Stunden innerhalb von 24 Stunden bei Aufteilung in 2 Abschnitte, davon der erste mindestens 3 Stunden und der zweite mindestens 9 Stunden ¹⁸	12 Stunden innerhalb von 24 Stunden bei Aufteilung in 2 Abschnitte, davon der erste mindestens 3 Stunden und der zweite mindestens 9 Stunden ¹⁸
<ul style="list-style-type: none"> bei zwei oder mehreren Fahrern¹⁹ 	9 Stunden innerhalb von 30 Stunden	9 Stunden innerhalb von 30 Stunden
Mindestwochenruhezeit ^{20, 21, 28}		
<ul style="list-style-type: none"> Gelegenheits- und Linienverkehr bei Linienlängen über 50 km 	45 Stunden ²² Reduzierung generell bis auf 24 Stunden ²³ (mit Ausgleich bis zum Ende der folgenden dritten Woche)	45 Stunden ²² Reduzierung generell bis auf 24 Stunden ²³ (mit Ausgleich bis zum Ende der folgenden dritten Woche)
	12-Tage-Regelung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr ²⁰	12-Tage-Regelung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr ²⁰
<ul style="list-style-type: none"> Linienverkehr bei Linienlängen bis 50 km 	45 Stunden Reduzierung generell bis auf 24 Stunden ²³ (mit Ausgleich bis zum Ende der folgenden dritten Woche), Übertragbarkeit der wöchentlichen Ruhezeit auf die folgende Woche ²⁴	
Arbeitszeit ^{25, 28}		
<ul style="list-style-type: none"> Tag²⁶ Woche²⁷ 	durchschnittlich 8 Stunden, höchstens 10 Stunden durchschnittlich 48 Stunden, höchstens 60 Stunden	durchschnittlich 8 Stunden, höchstens 10 Stunden durchschnittlich 48 Stunden, höchstens 60 Stunden
Kontrollmittel ^{31, 32}		
<ul style="list-style-type: none"> im Gelegenheitsverkehr²⁹ 	Digitales Kontrollgerät mit Fahrerkarte für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 1. Mai 2006	Digitale Kontrollgeräte bei Fahrzeugen mit Erstzulassung nach dem 15. Juni 2010
<ul style="list-style-type: none"> im Linienverkehr³⁰ <ol style="list-style-type: none"> Linienlänge über 50 km^{30,1} Linienlänge bis 50 km^{30,2} 	Digitales Kontrollgerät mit Fahrerkarte für Linienbusse mit Erstzulassung nach dem 1. Mai 2006 Fahrtschreiber nach § 57 a StVZO oder EG-Kontrollgerät (analog oder digital)	Digitale Kontrollgeräte bei Fahrzeugen mit Erstzulassung nach dem 15. Juni 2010

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Leserinnen und Leser,

Sicherheit hat für die privaten Busunternehmen in Deutschland höchste Priorität. Sie ist unser täglicher Anspruch an uns selbst und Grundlage für das Vertrauen der Fahrgäste in unsere Arbeit. Zahlen des Statistischen Bundesamtes und des TÜV belegen regelmäßig, dass der Bus ein sehr sicherer Verkehrsträger ist. Gut ausgebildete und ausgeschlafene beziehungsweise ausgeruhte Fahrer sind ein Garant dafür. Die gesetzlichen Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten stellen einen wichtigen Baustein dafür dar, dass Fahrgäste wohlbehalten an ihr Ziel gelangen. Indem diese Sozialvorschriften klare Maßgaben formulieren, wie lange Fahrer unterwegs sein dürfen, wird mit ihnen sichergestellt, dass nur voll leistungsfähige Mitarbeiter hinter dem Steuer sind. Die Einhaltung der geltenden Regeln ist – ich kann dies gar nicht oft genug betonen – von elementarer Bedeutung für den Busverkehr und eine Selbstverständlichkeit für unser Gewerbe.

Die Sozialvorschriften stellen einen unverrückbaren Rahmen bei der betrieblichen Planung dar, der Unternehmer, Disponenten und Fahrer gleichermaßen in ihrer täglichen Arbeit begleitet. In dieser Publikation möchten wir Sie gut verständlich über die Inhalte der Arbeitszeitvorschriften informieren. Als unerlässliches und praktisches Nachschlagewerk gibt der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) diese Broschüre bereits in fünfter Auflage heraus. Besonderen Wert haben wir dabei erneut auf die einfache und praktische Handhabbarkeit gelegt, für die unter anderem Schautafeln, Anmerkungen und Beispiele sorgen.



Auf den folgenden Seiten erhalten Sie somit einen guten Überblick über die derzeit gültigen Sozialvorschriften, die selbstverständlich Maßgabe unserer Arbeit im Gewerbe sind. Wir wollen an dieser Stelle aber auch deutlich sagen: Aus unserer Sicht sind weitere Verbesserungen bei den Lenk- und Ruhezeiten für den Omnibusverkehr möglich und nötig. Sowohl auf nationaler Ebene als auch in der Europapolitik engagiert sich der bdo dafür, die bestehenden Regelungen hin zu eigenständigen Sozialvorschriften für den Personenverkehr weiterzuentwickeln. Grundlage dafür ist die einfache Überlegung, dass Fahrgäste keine Fracht sind. Folgerichtig müssen sich auch die Pausen- und Ruhezeiten für Lkw- und Omnibusfahrer unterscheiden – im Interesse von Fahrgästen, Fahrern und Unternehmen. Ich wünsche Ihnen allzeit eine gute und sichere Fahrt!

Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "Karl Hülsmann".

Karl Hülsmann
Präsident des bdo

Inhalt

Schautafel	2
Editorial / Vwort	3
Anmerkungen	7
EU Formblatt.....	17
Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr)	18
Leitlinien 1 – 8 der EU-Kommission (Sozialvorschriften im Straßenverkehr)	25
Verordnung (EU) Nr.165/2014 (EU-Regelung zum Fahrtenschreiber).....	35
Durchführungsverordnung (EU) Nr.2016/799 der EU-Kommission zur VO (EU) Nr.165/2014	47
AETR (Anpassung an die EU-Regelung).....	50
Fahrpersonalverordnung	52
Arbeitszeitgesetz	60
Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern	61

Anmerkungen

(Stand März 2018)

- 1) Bei den Arbeitszeitvorschriften handelt es sich im Wesentlichen um
- die EU-Regelungen
 - ergänzende nationale Vorschriften
 - die Regelungen des AETR.

- 1.1) Bei den [EU-Regelungen](#) handelt es sich insbesondere um
- die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten)
 - die Leitlinien der Kommission zur VO (EG) Nr. 561/2006 und zur Richtlinie 2006/22/EG, einschließlich der kürzlich veröffentlichten Leitlinien Nr. 7 (Bedeutung des Begriffs "tägliche Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden") und Nr. 8 (Zulässigkeit von Fahren ohne Fahrerkarte)
 - die Richtlinie 2002/15/EG („EG-Arbeitszeitrichtlinie/ Straßenverkehr“), umgesetzt durch Änderung des Arbeitszeitgesetzes und durch das Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer
 - die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Neuregelung für EG-Kontrollgeräte, einschließlich digitale Kontrollgeräte)
 - Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016
 - die Verordnung (EG) Nr. 2135/98 (ergänzende Regelung für digitale EG-Kontrollgeräte)
 - Richtlinie 2006/22/EG (Neufassung der „EG-Kontrollrichtlinie“; Umsetzung ist durch Verkehrsblattverlautbarung vom 2. Februar 2007 erfolgt).
- (siehe Anhang)

Die EU-Regelungen gelten für Beförderungen im Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr mit Linienlängen über 50 km innerhalb der Mitgliedstaaten und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Gemäß dem EWR-Abkommen vom 2. Mai 1992 sind die EU-Regelungen auch für Island, Norwegen und Liechtenstein maßgeblich. Ferner finden die EU-Regelungen Anwendung im grenzüberschreitenden Verkehr von oder nach Drittstaaten, die nicht zu den AETR-Staaten gehören. Voraussetzung ist, dass das betreffende Fahrzeug in einem EU-Staat zugelassen ist (Urteil des EuGH vom 2. Juni 1994). Allerdings findet die EU-Regelung nur auf dem jeweiligen EU-Streckenabschnitt Anwendung, im Übrigen gilt das Recht des Drittstaates.

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 findet auch auf Beförderungen in und durch die [Schweiz](#) Anwendung (Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe b).

Die EU-Regelungen, insbesondere der höchstzulässigen Lenkzeiten, der Mindestzeiten für Fahrtunterbrechungen und der Mindestruhezeiten gelten sowohl für Fahrer in Arbeitsverhältnissen als auch für selbst fahrende Unternehmer. Hinzu kommen unternehmerische Dispositionspflichten (Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten des

Fahrpersonals, Einsatz der Fahrer entsprechend den Vorgaben der Lenk- und Ruhezeitvorschriften, einschließlich Akkordlohnverbot).

Derzeit umfasst die EU 28 Mitgliedstaaten: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien (Formeller Austritt steht noch aus), Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern.

- 1.2) Ausschließlich oder ergänzend oder als Umsetzungsvorschriften anzuwenden sind insbesondere folgende deutsche Regelungen:
- Fahrpersonalgesetz (FPersG)
 - Fahrpersonalverordnung (FPersV)
 - Arbeitszeitgesetz (ArbZG)
 - Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern

Die Fahrpersonalverordnung ist zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 08. August 2017 (BGBl. I S. 3158, u.a. Neuregelung des Nachweises fahrfreier Tage) geändert worden.

Das Arbeitszeitgesetz gilt nur für Fahrer in Arbeitsverhältnissen.

Das Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern vom 16. Juli 2012 (BGBl. I S. 1479) regelt die Höchstdauer der wöchentlichen Arbeitszeit und von Nachtarbeitszeiten sowie die Mindstdauer von Ruhepausen und Ruhezeiten von selbständigen Kraftfahrern. Davon sind Omnibusunternehmer betroffen, sofern sie hauptsächlich selbst Fahrten als Fahrer durchführen. Das Gesetz gilt nur für selbständige Kraftfahrer, die unter die Richtlinie 2002/15/EG fallen bzw. unter die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder das AETR; die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des AETR bleiben unberührt.

Das Gesetz gilt nicht für selbständige Fahrer beim Einsatz mit Fahrzeugen, die unter die Fahrpersonalverordnung fallen (u.a. Linienbusse bei Linienlängen bis zu 50 km).

Für den Personenverkehr sind folgende Regelungen von besonderer Bedeutung:

- grundsätzliche Anwendung der EU-Regelung (VO (EG) Nr. 561/2006) auf Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis 50 km
- jedoch Sonderregelungen für Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis zu 50 km für Fahrtunterbrechungen und die Gestaltung der wöchentlichen Ruhezeiten (§ 1 Abs. 3 u. 4 FPersV)
- Durchführungsregelungen über Kontrollgerätekarten (§§ 2ff FPersV)

- Neu: Nachtragungspflichten nach § 20 FPersV

Hinweis:

Siehe auch Leitfäden

- zu den EG-Sozialvorschriften und den ergänzenden deutschen Regelungen, Stand November 2015 (im Folgenden „BAG-Verlautbarung“)
- und zu den Kontrollgerätkarten (Stand Juli 2015), herausgegeben von den für Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständigen obersten Behörden des Bundes (BAG) und der Länder.

- 1.3) Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gilt
- sowohl für Fahrer in Arbeitsverhältnissen wie auch für selbst fahrende Unternehmer (vgl. Artikel 1 Buchstabe j),
 - im Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr mit Linielängen über 50 km,
 - jedoch nur für den grenzüberschreitenden Verkehr, und zwar jeweils für die gesamte Strecke, auch wenn ein EU-/EWR-Staat berührt wird (Vorrang des AETR).

Beispiel: Fahrt von Deutschland durch Polen nach Russland (AETR-Staat). Obwohl Deutschland und Polen EU-Staaten sind, gilt für die gesamte Strecke das AETR.

Nach derzeitigem Stand (März 2018) gilt das AETR im grenzüberschreitenden Verkehr nach und durch folgende Staaten:

Albanien, Andorra, Armenien, Aserbaidschan, Belarus (Weißrussland), Bosnien und Herzegowina, Kasachstan, Montenegro, Moldawien, Republik Mazedonien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, Türkei, Turkmenistan, Ukraine und Usbekistan.

Die Vorschriften des AETR entsprechen grundsätzlich der EU-Regelung. Ausnahme: Sonderregelung der wöchentlichen Ruhezeiten für Mehrfahrerbesetzungen (Artikel 8 Abs. 6 Buchstabe c, siehe Anmerkung 22). Die amtliche deutsche Fassung der Änderungen ergibt sich aus dem „Gesetz zur Vierten, Fünften und Sechsten Änderung des AETR“ vom 2. November 2011, BGBl. II S. 1095).

Zur Regelung des Kontrollgeräts im Rahmen der EU bzw. des AETR vgl. Anmerkungen 29 und 30.

- 2) **Fahrer** sind sämtliche Personen, die das Fahrzeug, sei es auch nur für kurze Zeit, lenken oder sich in dem Fahrzeug befinden, um es gegebenenfalls lenken zu können (vgl. Artikel 4 Buchstabe c VO (EG) Nr. 561/2006 sowie Artikel 1 Buchstabe j des AETR). Fahrer sind sowohl Fahrer in Arbeitsverhältnissen wie auch selbst fahrende Unternehmer.
- 3) **Kraftomnibusse** sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind (vgl.

§ 4 Abs. 4 Nr. 2 PBefG, Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b VO (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe b des AETR).

- 4) **Gelegenheitsverkehr** ist der Verkehrsdienst, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, entspricht und dessen Hauptmerkmal die Beförderung vorab gebildeter Fahrgastgruppen auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst ist (Artikel 2 Nr. 4 VO (EG) Nr. 1073/2009 bzw. § 46 PBefG). Soweit Gelegenheitsverkehr von den Regelungen der EU, des AETR und der Fahrpersonalverordnung erfasst wird, ist nur solcher mit Kraftomnibussen (vgl. Anmerkung 3) gemeint.
- 5) **Linienverkehr** ist die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können (Artikel 2 Nr. 2 VO (EG) Nr. 1073/2009 bzw. § 42 PBefG sowie entsprechende Definitionen des Artikels 4 Buchstabe n VO (EG) Nr. 561/2006, des Artikels 1 Buchstabe i des AETR und des § 1 Abs. 1 FPersV).

Zum Linienverkehr zählen auch die „Sonderformen des Linienverkehrs“: Dienste im Linienverkehr unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, zur Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste (Artikel 2 Nr. 3 VO (EG) Nr. 1073/2009 bzw. § 43 PBefG) und die Verkehre laut Freistellungsverordnung.

Fahrer von Linienbussen bei Linielängen bis 50 km unterliegen zwar grundsätzlich nicht der EU- bzw. AETR-Regelung (vgl. Artikel 3 Buchstabe a VO (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe b Nr. 2 des AETR). In Deutschland sind für diese Fahrer jedoch bestimmte Vorschriften der EU-Regelung anzuwenden sowie ergänzend Regelungen nach der FPersV (siehe § 1 Abs. 1 Nr. 2 und Absätze 3 und 4 FPersV).

- 6) Zum Begriff „Lenkzeit“ BAG-Verlautbarung, Stand November 2015:
- Als Lenkzeit gelten alle Zeiten, die mit der Fahrtätigkeit in Zusammenhang stehen und dementsprechend vom Kontrollgerät als Lenkzeit registriert werden. Dazu rechnen auch Aufenthalte vor Ampeln, Bahnübergänge oder Staus. Dagegen gelten reine Wartezeiten (z.B. bei der Grenzabfertigung oder beim Be- und Entladen) nicht als Lenkzeit, sondern als andere Arbeiten, sofern die Dauer der Wartezeit nicht von vornherein bekannt ist. Diese Wartezeiten gelten nicht als Fahrtunterbrechung oder Ruhezeiten, da dem Fahrer die Zeit nicht zur freien Verfügung steht. Be- und Entladetätigkeiten des Fahrers gelten als andere Arbeiten.

Hinweis:

- ⇒ Das digitale Kontrollgerät schaltet bei jedem Beginn einer Fahrtätigkeit automatisch auf LENKEN und bei jedem Anhalten automatisch auf ARBEIT. Bei Weiterfahrt schaltet das Gerät wieder auf LENKEN. Das bedeutet,

dass entgegen der Aussage der BAG-Verlautbarung Aufenthalte vor Ampeln, Bahnübergängen und bei Staus vom digitalen Kontrollgerät nicht als Lenkzeit registriert werden.

Bei Geräten der neuen Generation besteht die Möglichkeit der Voreinstellung von Zeitgruppen für den Fall eines Halts. Bei Voreinstellung RUHE schaltet das Gerät bei einem Halt nicht auf ARBEIT, sondern auf RUHE. Voraussetzung ist aber, dass die Zündung ausgestellt ist.

Der Fahrer kann die wegen eines Halts erfolgte Schaltung auf ARBEIT manuell korrigieren, und zwar durch Einstellen der von ihm gewünschten Zeitgruppe (BEREITSCHAFT, UNTERBRECHUNG oder RUHE). Geschieht dies innerhalb von 120 Sekunden, speichert das Gerät die manuell eingestellte Zeitgruppe rückwirkend. Dagegen werden Lenkzeiten erst ab dem Zeitpunkt der Wiederaufnahme der Fahrt gespeichert, auch wenn die Fahrt innerhalb von 120 Sekunden nach dem Halt wiederaufgenommen wurde.

- 7) Vgl. Regelung über höchstzulässige „Tageslenkzeiten“ nach Artikel 6 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe k der VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 des AETR und § 1 Abs. 1 FPersV.

Tageslenkzeiten beziehen sich nicht auf 24-Stunden-Zeiträume wie den Kalendertag, sondern sind als die Gesamtlenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten definiert (Artikel 4 Buchstabe k VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 des AETR und § 1 Abs. 1 FPersV). (Siehe auch Anmerkung 25).

- 8) Unter **Woche** ist die Kalenderwoche zu verstehen, d.h. der Zeitraum von Montag 00.00 Uhr bis Sonntag 24.00 Uhr (Artikel 4 Buchstabe i VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 1 Buchstabe 1 des AETR und § 1 Abs. 1 FPersV).

- 9) Für Fahrer,
- die der EU-Regelung unterliegen (Einsatz im Gelegenheitsverkehr, auch im innerdeutschen Gelegenheitsverkehr, sowie im Linienverkehr bei Linienlängen über 50 km)
 - die der Fahrpersonalverordnung unterliegen
 - die dem AETR unterliegen,
- ist die Obergrenze der wöchentlichen Lenkzeit in der Doppelwoche auf 56 Stunden begrenzt (Artikel 6 Abs. 2 VO Nr. 561/2006 Artikel 6 Abs. 2 AETR bzw. § 1 Abs. 1 FPersV).

- 10) Vgl. Regelung über die höchstzulässigen Lenkzeiten in der Doppelwoche nach Artikel 6 Abs. 3 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 6 Abs. 2 des AETR sowie § 1 Abs. 1 der FPersV.

Die zulässige Gesamtlenkzeit von 90 Stunden bezieht sich auf jeweils zwei aufeinanderfolgende Wochen, also erste und zweite Woche, zweite und dritte Woche usw.; d.h. in keiner Doppelwoche sind mehr als 90 Stunden Lenkzeit zulässig.

- 11) Nach Artikel 7 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 7 des AETR und § 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV sind zwei Teilunterbrechungen zulässig, wobei die erste mindestens 15 Minuten und die zweite mindestens 30 Minuten dauern muss. Die zeitliche Abfolge ist verbindlich. Die zweite Unterbrechung muss spätestens bis nach Ablauf von viereinhalb Stunden Lenkzeit erfolgen, so dass sich eine Gesamtunterbrechung von 45 Minuten ergibt.

1. Beispiel:

Zwei Stunden Lenkzeit, 15 Minuten Teilunterbrechung, zweieinhalb Stunden Lenkzeit, 30 Minuten Teilunterbrechung.

2. Beispiel:

Zwei Stunden Lenkzeit, anschließend erste Teilunterbrechung von 15 Minuten, eine Stunde Lenkzeit, zweite Teilunterbrechung von 30 Minuten. In diesem Fall ergibt sich die vorgeschriebene Gesamtunterbrechung von mindestens 45 Minuten bereits nach einer Lenkzeit von drei Stunden. Mit Wiederaufnahme der Fahrt beginnt ein neuer Viereinhalb-Stunden-Abschnitt, für den die vorgeschriebenen Unterbrechungen erneut zu beachten sind (vgl. auch Ziffer 3.5 der o.g. Verlautbarung des BAG).

Hinweise:

- ⇒ Sobald die Mindestdauer von 45 Minuten einer Fahrtunterbrechung oder der Gesamtzeit von Teilunterbrechungen erreicht ist, beginnt ein neuer 4 ½-Stunden-Abschnitt, für den die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen erneut zu beachten sind (Ziffer 3.5 der BAG-Verlautbarung).
- ⇒ Fahrtunterbrechungen nach Artikel 7 VO (EG) Nr. 561/2006 und Ruhepausen nach § 4 ArbZG bzw. § 5 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer sind gleichwertig bzw. gegenseitig anrechnungsfähig (Ziffer 3.5 der BAG-Verlautbarung).

- 12) Für Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis 50 km gilt hinsichtlich der Fahrtunterbrechungen die Sonderregelung des § 1 Abs. 3 FPersV.

Bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als drei Kilometern ist nach einer Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten erforderlich.

Die Unterbrechung kann durch zwei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 20 zusammenhängenden Minuten oder drei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden. Die Teilunterbrechungen müssen innerhalb der Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen (1. Alternative).

Bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von nicht mehr als drei Kilometern sind neben der 1. Alternative als Lenkzeitunterbrechungen Arbeitsunterbrechungen ausreichend, die nach den Dienst- oder Fahrplänen in

der Arbeitsschicht enthalten sind, insbesondere Wendezeiten. Die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen muss jedoch mindestens 1/6 der vorgesehenen Lenkzeit betragen („Sechstel-Regelung“). Hierbei dürfen nur Arbeitsunterbrechungen von mindestens zehn Minuten berücksichtigt werden oder durch Tarifvertrag vereinbarte Arbeitsunterbrechungen von mindestens acht Minuten Dauer (2. Alternative).

Hinweise:

- ⇒ Bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von nicht mehr als drei Kilometern (2. Alternative) kann auch nach der 1. Alternative gefahren werden (Ziffer 7.2.2 der BAG-Verlautbarung).
- ⇒ Neu: Auch bei Inanspruchnahme der 2. Alternative sind die vorgeschriebenen Arbeitsunterbrechungen spätestens nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von 4 ½ Stunden einzulegen (Ergänzende Regelung nach Artikel 1 Nr. 1 der VO v. 9.3.2015). Dabei werden Arbeitsunterbrechungen von 10 Minuten (aufgrund eines Tarifvertrages auch von 8 Minuten) auf die 45 Minuten angerechnet. Fahrer in Arbeitsverhältnissen müssen zusätzlich § 4 des Arbeitszeitgesetzes beachten, wonach spätestens nach einer Arbeitszeit von sechs Stunden eine Ruhepause einzulegen ist, und zwar von mindestens 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu neun Stunden bzw. mindestens 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden. Die Ruhepausen können aufgrund des § 4 Arbeitszeitgesetz in Kurzpausen von mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden. § 7 Abs. 1 Nr. 2 Arbeitszeitgesetz erlaubt es, in einem Tarifvertrag die Ruhepausen auf Kurzpausen von angemessener Dauer aufzuteilen. Daher können bei der zweiten Alternative (Sechstel-Regelung) auch Kurzpausen von 8 Minuten angerechnet werden.
- ⇒ Eine Verkürzung vorgeschriebener Unterbrechungen ist nur tolerierbar, wenn es sich um gelegentliche, also nicht um regelmäßige Verspätungen handelt. Dies gilt insbesondere auch für die 2. Variante, bei der ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass die Unterbrechungen in den Dienst- und Fahrplänen enthalten sind.
- ⇒ Grundsätzlich gilt auch für den Linienverkehr bei Linielängen bis zu 50 km, dass Arbeitstätigkeiten während der Unterbrechungen unzulässig sind. Das gilt auch für Fahrscheinverkauf und Fahrscheinkontrolle (Ziffer 7.2 der BAG-Verlautbarung).

- 13) **Ruhezeit** ist definiert als jeder Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Die Untergrenze ergibt sich aus der Bestimmung, dass bei aufgeteilter Tagesruhezeit ein Abschnitt mindestens drei Stunden betragen muss (Artikel 4 Buchstaben f und g VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 1 Buchstaben m und o AETR bzw. § 1 Abs. 1 FPersV).

Nach § 21 a Abs. 5 ArbZG bzw. nach § 4 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer bestimmen sich die Ruhezeiten selbständiger Kraftfahrer nach den EU-Vorschriften (VO (EG) Nr. 561/2006) bzw. nach den Vorschriften des AETR, und zwar einschließlich

der Verkürzungs-, Übertragungs- und Aufteilungsmöglichkeiten.

Für die Ruhezeit von Fahrern in Arbeitsverhältnissen, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen (Beispiel: Fahrer von Linienbussen bei Linielängen bis zu 50 km), sind die Ruhezeitvorschriften der Fahrpersonalverordnung maßgeblich. Auch diese haben gegenüber dem Arbeitszeitgesetz Vorrang (§ 1 Abs. 1 FPersG).

- 14) Tägliche und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten können im stehenden Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt (Artikel 8 Abs. 8 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 Abs. 8 AETR bzw. § 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV).

Hinweis:

Nach § 8 a Abs. 1 Satz 1 Nummer 2 FPersG hat der Unternehmer u.a. dafür zu sorgen, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 8 Abs. 6 VO (EG) Nr. 561/2006 eingehalten wird. Durch Artikel 2 Nummer 6 a des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) ist klargestellt worden, dass der Unternehmer auch dann nicht dafür sorgt, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 6 Absatz 6 eingehalten wird, wenn diese im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht wird.

- 15) Vgl. Regelungen über die **täglichen Ruhezeiten** des Artikels 8 Absätze 1 und 2 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe g VO (EG) Nr. 561/2006, des Artikels 8 Absätze 1 und 2 in Verbindung mit Artikel 1 Buchstabe o AETR sowie des § 1 Abs. 1 der FPersV. Dreimal zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten darf die tägliche Ruhezeit auf bis zu 9 Stunden verkürzt werden (Artikel 8 Abs. 4 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 Abs. 5 AETR und § 1 Abs. 1 FPersV in Verbindung mit Artikel 8 Abs. 4 VO (EG) Nr. 561/2006). Die Reduzierungs- und Aufteilungsmöglichkeiten gelten nur für „Einfahrerbesetzungen“. Sowohl nach der EG-Regelung als auch nach dem AETR besteht – entgegen der früheren Regelung – keine Verpflichtung, reduzierte tägliche Ruhezeiten bis zum Ende der folgenden Woche nachzuholen.

- 16) Ein **24-Stunden-Zeitraum** beginnt am Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit, im Falle der Aufteilung mit dem Ende des längeren Ruhezeitabschnitts (Artikel 8 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe g VO (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 8 Abs. 2 AETR).

Wenn während eines 24-Stunden-Zeitraums keine qualifizierte Ruhezeit eingelegt wurde, sind drei Fälle zu unterscheiden (Siehe Leitlinie der Kommission Nr. 7, abgedruckt im Anhang):

Fall 1:

Vor und nach Ablauf der 24 Stunden übt der Fahrer Lenktätigkeiten aus. Für diesen Fall beginnt ein neuer 24-Stunden-Zeitraum nach Ablauf des ersten 24-Stunden-Zeitraums (Beispiel 1 der Leitlinie).

Fall 2:

Wie Fall 1, jedoch mit dem Unterschied, dass der Fahrer

vor Ablauf des ersten 24-Stunden-Zeitraums eine Ruhezeit begonnen und diese im nächsten 24-Stunden-Zeitraum fortgesetzt hatte, wobei aber die insgesamt eingelegte Ruhezeit nicht die vorgeschriebene Mindestdauer erreichte (Beispiel 2 der Leitlinie). Auch für diesen Fall beginnt ein neuer 24-Stunden-Zeitraum mit Ablauf des ersten 24-Stunden-Zeitraums.

Fall 3:

Wie Fall 2, die im ersten 24-Stunden-Zeitraum begonnene Ruhezeit wird aber im zweiten 24-Stunden-Zeitraum solange fortgesetzt, bis die vorgeschriebene Mindestdauer erreicht ist (Beispiel 3 der Leitlinie). Für diesen Fall beginnt ein neuer 24-Stunden-Zeitraum erst, wenn die vorgeschriebene Mindestdauer einer Ruhezeit erreicht ist.

Wichtig:

Gemeinsam ist allen drei Fällen, dass während des ersten 24-Stunden-Zeitraums die vorgeschriebene Mindestdauer der Ruhezeit nicht erreicht wurde, also ein Verstoß gegen Artikel 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006 vorliegt (Bußgeldbewehrung nach § 8a Abs. 2 Nr. 1 FPersG).

17) Benutzung von Fährschiffen und Eisenbahnen („Huckepackverkehr“)

Nach Artikel 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 und der entsprechenden Vorschrift des § 1 Abs. 1 FPersV sowie Artikel 8 a AETR können Fahrer im „Huckepackverkehr“ eine vollständige tägliche Ruhezeit zweimal durch andere Tätigkeiten unterbrechen. Die Unterbrechungen dürfen jedoch nicht länger als eine Stunde dauern. Außerdem muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

Die Regelung dient insbesondere dazu, dem Fahrer während einer Ruhezeit die Auf- bzw. Abfahrt auf/ von eine/r Fähre bzw. das Verladen auf/von einen/m Zug zu ermöglichen.

18) Die Ruhezeit kann in zwei Teilabschnitte aufgeteilt werden, von denen einer mindestens neun Stunden betragen und zeitlich nach einem mindestens dreistündigen Teilabschnitt liegen muss (Artikel 4g VO (EG) Nr. 561/2006 Artikel 1 Buchstabe o AETR bzw. § 1 Abs. 1 FPersV).

19) Vgl. Artikel 8 Abs. 5 VO (EG) Nr. 561/2006 Artikel 8 Abs. 3 AETR sowie § 1 Abs. 1 FPersV. Für Mehrfahrerbesatzungen beträgt die Mindestruhezeit neun Stunden innerhalb von 30 Stunden. Mehrfahrerbetrieb liegt vor, wenn während der gesamten Fahrt mindestens zwei Fahrer eingesetzt sind; während der ersten Stunde der Fahrt genügt jedoch der Einsatz von nur einem Fahrer. Die Gesamtfahrt erfüllt die Kriterien „Mehrfahrerbetrieb“ nur, wenn nach der ersten Stunde durchgehend bis zum Fahrtende mindestens zwei Fahrer an Bord sind (Artikel 4 Buchstabe o VO (EG) Nr. 561/2006 bzw. Artikel 1 Buchstabe v AETR).

Wichtig:

⇒ Die Regelung über Tagesruhezeiten von Mehrfahrerbesatzungen bedeutet wegen der Bestimmung, dass Ruhe-

zeiten nicht im *fahrenden* Fahrzeug verbracht werden können, dass die betreffenden Fahrer die Mindestruhezeit von neun Stunden *gleichzeitig* einlegen müssen.

20) Beginn der wöchentlichen Ruhezeit, „12-Tage-Regelung“

Die wöchentliche Ruhezeit muss spätestens eingelegt werden,

von Fahrern, die der **EU-Regelung** unterliegen

- im innerstaatlichen Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr bei Linienlängen von mehr als 50 km am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen, die nach dem Ende einer vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit liegen,

Ausnahmeregelung für Linienbusse bei Linienlängen bis zu 50 km, auf die die EU-Regelung zwar grundsätzlich Anwendung findet (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV), aber nicht hinsichtlich der Einlegefrist für wöchentliche Ruhezeiten (vgl. Anmerkung 24)

- im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr spätestens nach 12 aufeinander folgenden 24-Stunden-Zeiträumen, die nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit liegen („12-Tage-Regelung“ nach Artikel 8 Absatz 6 a VO (EG) Nr. 561/2006), wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Fahrt muss einen Aufenthalt von mindestens 24 aufeinanderfolgenden Stunden in einem anderen EU-Land als dem, in dem die Fahrt begonnen hat, beinhalten.
- Beginnt die Fahrt in Deutschland, muss sie mindestens einen Aufenthalt in einem anderen EU-Land, z. B. Frankreich, von 24 aufeinanderfolgenden Stunden beinhalten. Im nationalen Gelegenheitsverkehr gilt damit die Sonderregelung nicht.
- Die Sonderregelung gilt nur für eine einzelne Fahrt, die länger als 6 Tage dauert. Wenn also der Fahrer eine Rundfahrt von 8 Tagen im Ausland macht, braucht er keine Wochenruhezeit einzulegen. Er kann jedoch nach Beendigung der Rundfahrt nicht noch eine zweite Fahrt durchführen.
- Vor der Fahrt muss dem Fahrer eine regelmäßige Wochenruhezeit von mindestens 45 Std. gewährt worden sein.
- Nach der Fahrt muss der Fahrer entweder zwei regelmäßige Wochenruhezeiten, also 90 Std., oder eine regelmäßige (45 Std.) und eine reduzierte (24 Std.), also 69 Std. zusammenhängend einlegen. Im zweiten Fall muss die Reduzierung nach Beendigung der Fahrt vor Ende der dritten folgenden Woche gewährt werden.

Beispiel:

Der Fahrer beendet eine Fahrt von zehn Tagen am Mittwoch in der 25. Kalenderwoche (KW). Danach erhält er eine Wochenruhezeit von 69 Std. Ihm müssen die reduzierten 21 Std. vor dem Ende der 28. KW zusammenhängend ausgeglichen werden.

Hinweis:

Wortlaut der entsprechenden EU-Regelung (Artikel 8 Absatz 6 a VO (EG) Nr. 561/2006) siehe Seite 21 dieser Broschüre.

Die AETR-Regelung (Artikel 8 Abs. 6 b) entspricht der EU-Regelung.

- 21) Sich „überlappende“ wöchentliche Ruhezeiten können der einen oder der anderen Woche zugerechnet werden, nicht aber beiden (Artikel 8 Abs. 9 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 Abs. 9 des AETR, § 1 FPersV).
- 22) In zwei aufeinander folgenden Wochen müssen zwei vollständige wöchentliche Ruhezeiten oder eine vollständige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden eingelegt werden (Artikel 8 Abs. 6 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 Abs. 6 a AETR bzw. § 1 Abs. 1 FPersV).
Auch bei Inanspruchnahme der Reduzierungsmöglichkeit muss also sicher gestellt sein, dass in jedem Doppelwochen-Zeitraum mindestens $45 + 24 = 69$ Stunden wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden (siehe auch Anmerkung 14).
Für Fahrten, die dem AETR unterliegen (vgl. Anmerkung 1.3), gilt eine Sonderregelung: Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann jede wöchentliche Ruhezeit auf 24 Stunden reduzieren (Artikel 8 Absatz 6 c des AETR). Er ist also an die grundsätzliche Regelung des Artikels 8 Absatz 6 a, wonach innerhalb einer Doppelwoche mindestens eine reguläre und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit liegen muss, nicht gebunden. Allerdings müssen bei Inanspruchnahme reduzierter wöchentlicher Ruhezeiten die fehlenden Zeiten bis Ende der dritten Folgewoche nachgeholt werden. (Wortlaut von Artikel 8 Absatz 6 c siehe Seite 21 dieser Broschüre).
- 23) Wöchentliche Ruhezeiten können zwar generell auf 24 Stunden reduziert werden; es ist aber zu beachten, dass in der Doppelwoche nur eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit liegen darf (Anmerkung 22). Damit ist es nicht zulässig, in der ersten und in der zweiten Woche ausschließlich reduzierte Ruhezeiten einzulegen. Im Übrigen muss die fehlende wöchentliche Ruhezeit bis zum Ende der dritten Folgewoche ausgeglichen werden.
Zur entsprechenden Regelung für Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis zu 50 km vgl. Anmerkung 24.
- 24) **Sonderregelung** für Fahrer, die im Linienverkehr bei Linienlängen bis zu 50 km eingesetzt werden. Für die Fahrer besteht keine Verpflichtung, mit der wöchentlichen Ruhezeit schon nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen zu beginnen (s. Anmerkung 20). Vielmehr kann die wöchent-

liche Ruhezeit auf einen Zwei-Wochen-Zeitraum verteilt werden (§ 1 Abs. 4 FPersV).

Anzuwenden bzw. anwendbar sind aber weiterhin die sonstigen Vorschriften über wöchentliche Ruhezeiten:

- „Überlappingsregelung“ (vgl. Anmerkung 21),
- Regelung, dass in zwei aufeinander folgenden Wochen mindestens zwei vollständige wöchentliche Ruhezeiten oder eine vollständige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden eingelegt werden müssen (vgl. Anmerkungen 22 und 23),
- Regelung über zulässige Verkürzung (vgl. Anmerkung 23).

Nach vorherrschender Auffassung ist die Sonderregelung nach § 1 Abs. 4 FPersV so zu verstehen, dass die „Verteilung“ nur durch vollständige Übertragung einer wöchentlichen Ruhezeit auf die folgende Woche erfolgen kann.

Es besteht jedoch keine Verpflichtung, die übertragene wöchentliche Ruhezeit an die wöchentliche Ruhezeit der Folgewoche anzuhängen; beide wöchentlichen Ruhezeiten können also getrennt eingelegt werden. Im Übrigen ist die erneute Übertragung einer bereits übertragenen Ruhezeit nicht zulässig.

Beispiel:

Woche A:

Übertragung der wöchentlichen Ruhezeiten auf die Woche B. In der Woche A wird also keine wöchentliche Ruhezeit eingelegt.

Woche B:

- Reduzierung der von der Woche A auf die Woche B übertragenen wöchentlichen Ruhezeit auf 24 Stunden.
- Zusätzlich: Einlegen der regulären wöchentlichen Ruhezeit der Woche B von 45 Stunden.

Damit ist den Erfordernissen nach § 8 Abs. 6 VO (EG) Nr. 561/2006 Genüge getan: Im Zwei-Wochen-Zeitraum A/B liegen eine vollständige und eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit.

Die aufgrund der in der Woche B eingelegten reduzierten wöchentlichen Ruhezeit fehlenden 21 Stunden müssen bis Ende der dritten Folgewoche (Woche E) nachgeholt werden.

Variante („Überlappung“):

Die reguläre wöchentliche Ruhezeit der Woche B wird am Samstag um 12.00 Uhr eingelegt und endet am Montag der Woche C um 9.00 Uhr, wird aber voll der Woche B zugeordnet (§ 8 Abs. 9 VO (EG) Nr. 561/2006, vgl. Anmerkung 21). Damit sind auch in diesem Falle, d.h. bei Inanspruchnahme der „Überlappingsregelung“ die Mindestanforderungen für die Doppelwoche A/B erfüllt: Dadurch, dass die in die Woche C hineinragenden 9 Stunden der Woche B zugeordnet werden dürfen, ergibt sich für die

Woche B die vollständige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden.

- 25) **Arbeitszeit** ist die Zeit mit Arbeitstätigkeiten ohne Ruhepausen (§ 2 Abs. 1 ArbZG). Für das Fahrpersonal besteht die Arbeitszeit aus den Lenkzeiten und „anderen Arbeiten“ (Artikel 4 Buchstabe e VO (EG) Nr. 561/2006). Im Personenverkehr handelt es sich dabei insbesondere um Betreuungstätigkeiten wie Verladen von Gepäck.

Als „andere Arbeiten“ gelten aber auch Zeiten der Anreise mit einem Fahrzeug, das nicht der VO (EG) Nr. 561/2006 unterliegt (Artikel 9 Abs. 3 VO (EG) Nr. 561/2006).

Beispiel:

Anreise mit Pkw, um am Zielort einen Bus zu übernehmen.

Erfolgt die Anreise mit dem Zug oder auf einem Fährschiff, gilt die Anreisezeit als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung, sofern der Fahrer Zugang zu einer Koje oder einem Liegewagen hat (Artikel 9 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 a Abs. 2 AETR).

Hinweis:

Zeiten, die ein zweiter Fahrer neben dem aktiven Fahrer verbringt, sind keine Arbeitszeit, sondern Unterbrechungszeiten (die im Unterschied zu Ruhezeiten auch im fahrenden Fahrzeug genommen werden können); so auch Hinweis unter Ziffer 3.5 der BAG-Verlautbarung. Diese Zeiten gelten zugleich als Ruhepausen im Sinne von § 4 ArbZG (vgl. Ziffer 9.1. der BAG-Verlautbarung).

26) Tägliche Arbeitszeit

Werktäglich sind durchschnittlich acht Stunden bzw. höchstens bis zu zehn Stunden Arbeitszeit zulässig (§ 3 ArbZG). Im Omnibusgewerbe sind zusätzlich Arbeitszeiten auch an Sonn- und Feiertagen zulässig (§ 9 ArbZG). Unter werktäglicher Arbeitszeit wird in der überwiegenden Kommentierung nicht die Arbeitszeit je Kalendertag, sondern die Arbeitszeit (einschließlich Lenktätigkeiten) zwischen zwei Ruhezeiten verstanden (siehe auch Anmerkung 7). Für die werktägliche Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer enthält das Gesetz vom 16. Juli 2012 keine Regelung.

27) Wöchentliche Arbeitszeit

Die Obergrenze der wöchentlichen Arbeitszeit für Fahrer in Arbeitsverhältnissen, die der EU- oder AETR-Regelung unterliegen, beträgt 60 Stunden (§ 21 a ArbZG). In den 60 Stunden sind etwaige Arbeitstätigkeiten an Sonn- und Feiertagen mit eingeschlossen. Entsprechendes gilt für selbständige Fahrer (§ 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeiten von selbständigen Kraftfahrern). Nach § 2 Absatz 1 werden jedoch „allgemeine administrative Tätigkeiten, die keinen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen“, vom Begriff „Arbeitszeit“ nicht erfasst. Unter

Arbeitszeit fallen damit nicht allgemeine Unternehmer-tätigkeiten.

Für Fahrer in Arbeitsverhältnissen, die nicht der EU- oder AETR-Regelung unterliegen, (Beispiel: Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis 50 km), richtet sich die zulässige wöchentliche Arbeitszeit nach den allgemeinen Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes. Dabei können sich bei Einbeziehung von Arbeitstätigkeiten an Sonn- und Feiertagen zulässige wöchentliche Arbeitszeiten von mehr als 60 Stunden ergeben. Dagegen ergeben sich aus dem Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit selbständiger Fahrer keine Obergrenzen der wöchentlichen Arbeitszeit für selbständige Kraftfahrer, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen. (Das Arbeitszeitgesetz findet keine Anwendung.)

Für Fahrer, die der EU-Regelung oder der Fahrpersonalverordnung unterliegen, halten sich die zulässigen wöchentlichen Lenkzeiten von 56 Stunden im Rahmen der Obergrenzen für die wöchentliche Arbeitszeit. Die Inanspruchnahme der 56 Stunden darf aber nicht dazu führen, dass infolge weiterer Tätigkeiten die Obergrenzen der wöchentlichen Arbeitszeit überschritten werden (Artikel 6 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006, § 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV). Eine entsprechende Bestimmung ist im AETR nicht enthalten.

28) In Notfällen gilt Folgendes:

Notklausel nach der EU-Regelung (VO (EU) Nr. 561/2006 (Artikel 12) bzw. nach dem AETR (Artikel 9) und nach § 1 Abs. 1 FPersV:

Von den vorgeschriebenen Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten kann der Fahrer abweichen, wenn dies nach pflichtgemäßem Ermessen für die Sicherheit von Fahrgästen oder des Fahrzeugs erforderlich erscheint. In allen Notfällen ist unverzüglich ein geeigneter Halteplatz anzusteuern.

Unter folgenden Umständen sind Abweichungen ebenfalls zulässig:

- generell in Gefahrensituationen
- bei höherer Gewalt (z.B. plötzlicher Stau wegen eines Unfalls, Wartezeit an der Grenze durch plötzlichen Streik der Zollbeamten, Naturkatastrophen wie Berg-rutsch oder Dammbruch)
- zur Hilfeleistung (z.B. Erste-Hilfe-Leistung bei Unfällen)
- aufgrund einer Panne

Durch die Abweichungen von Lenk- und Ruhezeitvorschriften darf die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werden. Art und Grund der Abweichungen sind auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts bzw. auf dem Ausdruck aus dem Kontrollgerät zu vermerken.

29) Kontrollmittel für Busse im Gelegenheitsverkehr:

29.1) Für Busse, die in einem **EU-/EWR-Staat** zugelassen sind und im **Gelegenheitsverkehr** innerhalb von EU-/EWR-Staaten und im unmittelbaren grenzüberschreitenden Verkehr zwischen EG-/EWR-Staaten eingesetzt werden:

EG-Kontrollgerät

Seit 1. Mai 2006 besteht unter folgenden Bedingungen Ausrüstungspflicht mit **digitalem** EG-Kontrollgerät mit Fahrerkarte:

- Erstzulassung nach dem 1. Mai 2006
- Der Bus wurde nach dem 1. Januar 1996, aber noch vor dem 1. Mai 2006 erstmals zugelassen, weist ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als zehn Tonnen auf, und das bisherige Kontrollgerät mit Schaublatt muss wegen Funktionsunfähigkeit ersetzt werden (Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b VO (EG) Nr. 2135/98) bzw. § 57 a Abs. 3 StVZO).

In allen übrigen Fällen genügt weiterhin das herkömmliche EG-Kontrollgerät mit Schaublatt.

Ausnahme: Seit dem 1. Januar 2014 muss in Bussen, die im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr eingesetzt sind, bei Inanspruchnahme der neuen 12-Tage-Regelung ein digitales Kontrollgerät vorhanden sein, auch wenn ein solches Gerät nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b VO (EG) Nr. 2135/98 nicht erforderlich wäre (vgl. Anmerkung Nr. 20).

Hinweis:

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ist zwar zum 2. März 2016 aufgehoben worden, Anhang 1b der Verordnung ist aber weiterhin anzuwenden (Artikel 1 Nr. 3 der Durchführungs-VO (EU) 2016/799 der Kommission vom 18.3.2016, abgedruckt im Anhang). Der insbesondere für intelligente Fahrtenschreiber maßgebliche Anhang 1c ist erst ab dem 2. März 2019 anzuwenden (Artikel 6 Satz 3 der VO (EU) 2016/799). Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 15. Juni 2019 (Artikel 8 ff VO (EU) Nr. 165 (2014)) müssen mit einem "Intelligenten Fahrtenschreiber" ausgerüstet sein.

29.2) **Mitführungspflichten (Artikel 36 VO (EU) Nr. 165/2014 und § 20 Abs. 4 FPersV):**

- a) Bei Benutzung eines Fahrzeugs mit herkömmlichem EG-Kontrollgerät muss der Fahrer mit sich führen:
- Schaublätter für den laufenden Tag und die vorangegangenen 28 Tage
 - wenn vorhanden, gültige Fahrerkarte
 - handschriftliche Aufzeichnungen des laufenden Tages und der vorangegangenen 28 Tage, soweit nach der VO (EU) Nr. 165/2014 vorgeschrieben (z.B. Aufzeichnungen bei Fehlfunktion des Kontrollgeräts), bzw. entsprechende Ausdrucke, wenn der Fahrer während der zurückliegenden 28 Tage ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät benutzt hat und es dabei zu Fehlfunktionen des Kontrollgeräts oder der Fahrerkarte gekommen war oder während dieser Zeit die Fahrerkarte abhanden gekommen war,

- Fahrer in Arbeitsverhältnissen: Arbeitgeberbescheinigung über fahrfreie Tage während der zurückliegenden 28 Tage, sofern die vorgeschriebenen Nachträge nicht möglich waren (§ 20 Abs. 4 FPersV, siehe Anmerkung 32).

- b) Bei Benutzung eines Fahrzeugs mit digitalem Kontrollgerät muss der Fahrer mit sich führen:
- gültige Fahrerkarte
 - vorgeschriebene Ausdrucke, wenn es während der zurückliegenden 28 Tage zu Fehlfunktionen des Kontrollgeräts oder der Fahrerkarte gekommen war oder wenn während dieser Zeit die Fahrerkarte abhanden gekommen war
 - Falls der Fahrer während der zurückliegenden 28 Tage Fahrzeuge mit herkömmlichem EG-Kontrollgerät gelenkt hat:
 - Schaublätter
 - Vorgeschriebene handschriftliche Aufzeichnungen, wenn es zu Fehlfunktionen des Kontrollgeräts gekommen war
 - Fahrer in Arbeitsverhältnissen: Arbeitgeberbescheinigung über fahrfreie Tage während der zurückliegenden 28 Tage, sofern die vorgeschriebenen Nachträge nicht möglich waren (§ 20 Abs. 4 FPersV, siehe Anmerkung 32).

29.3) Busse, die im **grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr** zwischen AETR-Staaten, die nicht EU-Staaten sind, und EU-/EWR-Staaten eingesetzt werden (Beispiel: Fahrt von Deutschland über Polen nach Russland):

AETR-Kontrollgerät

Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 15. Juni 2010 müssen bei Einsatz im AETR-Verkehr mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein (siehe § 19 FPersV in Verbindung mit Artikel 13 AETR). Das digitale AETR-Kontrollgerät entspricht dem digitalen EG-Kontrollgerät. Ein vorhandenes digitales EG-Kontrollgerät wird daher auch als digitales AETR-Kontrollgerät anerkannt. **Die Mitführungspflichten** nach Artikel 12 Abs. 7 des Anhangs zum AETR entsprechen der EG-Regelung (vgl. Anmerkung 29.2).

30) **Kontrollmittel für Busse im Linienverkehr**

30.1) **Linienlängen über 50 km**

- Im EU-Verkehr (innerdeutscher oder grenzüberschreitender Linienverkehr): EG-Kontrollgerät, ggf. digitales Kontrollgerät (vgl. Anmerkung 29.1)
- Im AETR-Verkehr (Grenzüberschreitender Verkehr zwischen AETR Staaten und EU/EWR Staaten): „AETR-Kontrollgerät“ (vgl. Anmerkung 29.3).

30.2) **Linienlängen bis 50 km:**

Hierbei kann es sich um innerdeutschen und um grenzüberschreitenden Linienverkehr handeln. Die Fahrpersonalverordnung sieht insoweit kein Kontrollmittel vor. Auf jeden Fall muss in den betreffenden Fahrzeugen ein Fahrtenschreiber nach § 57 a StVZO vorhanden sein, es sei denn, das Fahrzeug ist auf freiwilliger Grundlage mit einem EG-Kontrollgerät ausgerüstet. Dieses kann auch

ein digitales Gerät sein. EG-Kontrollgeräte sind nach Maßgabe von § 57 a Abs. 3 StVZO zu betreiben. Demnach muss auf den Schaublättern der Name des Fahrers nicht eingetragen werden. Stattdessen kann das Kennzeichen des Fahrzeugs bzw. die Betriebsnummer auf dem Schaublatt eingetragen werden. Bei Verwendung eines digitalen Kontrollgeräts muss die Fahrkarte ggf. nicht eingesetzt werden (Aufzeichnung der Fahreraktivitäten erfolgt ausschließlich durch den mit dem Fahrzeug verbundenen Massenspeicher).

Hinweis:

Nach Artikel 1 Nr. 8 der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1090) ist für erstmals ab dem 1. Januar 2013 in Verkehr kommende Fahrzeuge ein Fahrtschreiber nach § 57 a Abs. 1 nicht mehr erforderlich. Die Möglichkeit zur freiwilligen Verwendung eines EG-Kontrollgerätes (§ 57 a Absatz 3 StVZO) bleibt unberührt.

31) Nachtragspflichten nach § 2 Abs. 2 Pers V, Artikel 34 Abs. 3 VO (EU) Nr. 165/2014, Anhang I B, Abschnitt III 6 und Artikel 6 Abs. 5 VO (EG) Nr. 561/2006

Vor Fahrtbeginn müssen bisher nicht aufgezeichnete Fahreraktivitäten manuell nachgetragen werden, bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes die seit der letzten Kartenentnahme angefallenen Aktivitäten (Ruhezeiten, Fahrtunterbrechungen, andere Arbeiten, Lenkzeiten auf nicht nachweispflichtigen Fahrzeugen). Die Nachtragspflichten gelten auch für Fahrer, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen, grundsätzlich auch für selbständige Kraftfahrer, bei diesen jedoch nicht für allgemein administrative Tätigkeiten.

32) Neu: Zusätzliche Nachtragspflichten (§ 20 Absatz 1 FPersV)

32.1) Die Grundregelung

Ab dem 18. August 2017 ist der Fahrer verpflichtet, auch die in § 20 Absatz 1 genannten Zeiten manuell nachzutragen. Die bisherige Möglichkeit, zwischen manuellem Nachtrag und Bescheinigung zu wählen, entfällt grundsätzlich. Nur noch in Ausnahmefällen kann statt einem manuellen Nachtrag eine Bescheinigung ausgestellt werden.

Die Verpflichtung zum manuellen Nachtrag entsteht, wenn die in § 1 Absatz 6 FPers V, in Artikel 36 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder in Kapitel III Artikel 12 Absatz 2 Satz 1 des Anhangs zum AETR für die normalen Fahreraktivitäten des Fahrers vorgeschriebenen Nachweise über Lenk-, Unterbrechungs- und Ruhezeiten oder andere Tätigkeiten nicht oder nicht vollständig vorgelegt werden können, weil an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage

- ein Fahrzeug gelenkt wurde, für dessen Führen keine Nachweispflicht besteht,
- der Fahrer erkrankt war,
- sich im Urlaub befand oder

• aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt hatte, wenn es sich also um Tage mit Fahreraktivitäten handelt, für die Nachweise grundsätzlich nicht erforderlich sind, so dass vorgeschriebene Nachweise nicht vorgelegt werden können. Vorgeschriebene Nachweise sind:

- Schaublätter,
- Eintragungen auf der Fahrerkarte,
- Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät,
- Aufzeichnungen nach Artikel 34 Abs. 5 VO (EU) Nr. 165/2014),
- Aufzeichnungen nach Kapitel III Artikel 11 zum AETR (s. Ziffer 8 der BAG-Verlautbarung, Stand November 2015).

Beispiel:

Der Fahrer hatte während der dem Kontrolltag vorausgegangenen 28 Kalendertage einen zweiwöchigen Krankenhausaufenthalt. Für diese Zeit bestand weder nach der EG-Regelung noch nach dem AETR eine Nachweispflicht. Dementsprechend gab es für diese Tage keine „Arbeitsnachweise“. Nach der bisherigen Regelung nach § 20 FPersV konnte der Fahrer aber die Zeit des Krankenhausaufenthaltes auf freiwilliger Basis manuell nachtragen oder eine entsprechende Bescheinigung des Arbeitgebers mit sich führen bzw. nachträglich vorlegen. Diese Wahlmöglichkeit besteht nach der neuen Regelung nur noch in Ausnahmefällen (siehe Anmerkung 32.5 ff). Vielmehr ist grundsätzlich auch für den Krankenhausaufenthalt ein manueller Nachtrag erforderlich.

32.2) Wie erfolgt der Nachtrag?

- a) Bei Verwendung eines digitalen Fahrtschreibers müssen manuelle Nachträge vor Fahrtantritt mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtschreibers auf der Fahrerkarte erfolgen. Ist dies aus technischen Gründen nicht möglich, ist der Nachtrag auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum (Zeitraum der vorausgegangenen 28 Kalendertage) verwendeten Schaublattes oder Fahrtschreiberausdruckes (Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers am Fahrtag) oder auf einem Nachweis nach § 1 Absatz 6 FPersV vorzunehmen (Absätze 2 und 3).
- b) Bei Verwendung eines analogen Fahrtschreibers müssen manuelle Nachträge vor Fahrtantritt lesbar unter Verwendung der in Artikel 34 Absatz 5 VO (EU) Nr. 165/2014 aufgeführten Zeichen erfolgen (Symbole für Lenkzeiten, andere Arbeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten). Der Nachtrag ist auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum verwendeten Schaublattes oder Fahrtschreiberausdruckes /Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers an Fahrtag) oder auf einem Nachweis nach § 1 Absatz 6 FPersV vorzunehmen (Absatz 3).

Hinweis:

Der Unternehmer ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass der Fahrer die vorgeschriebenen manuellen Nachträge vornimmt.

32.3) **Als welche Zeiten/Aktivitäten erfolgen die Nachträge?**

Die Neuregelung nach § 20 FPersV lässt diese Frage offen. Der Fahrer muss selbst entscheiden, als welche Zeit er vernünftigerweise eine der in § 20 Absatz 1 genannten Zeiten nachträgt. Bei Krankheit oder Urlaub dürfte ein Nachtrag nur als Ruhezeit in Betracht kommen. Mehr Klarheit wäre von einer Aktualisierung der amtlichen Hinweise des BAG und der Obersten Arbeitschutzbehörden der Länder zu erwarten (Derzeitiger Stand noch November 2015).

32.4) **Verfahren bei selbständigen Kraftfahrern**

Die Nachtragspflichten nach § 20 Absatz 1 FPersV gelten auch für selbstfahrende Unternehmer. Hier ist allerdings zu beachten, dass nach § 6 des Gesetzes über die Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer vom 11. Juli 2012 allgemeine administrative Tätigkeiten selbständiger Kraftfahrerinnen/Kraftfahrer, die in keinem spezifischen Zusammenhang mit der gerade ausgeführten Transporttätigkeit stehen, nicht unter den Begriff „Arbeit“ bzw. „andere Tätigkeiten“ fallen und daher auch keiner Nachtragspflicht nach § 20 FPersV unterliegen.

32.5) **Bescheinigung nur noch in Ausnahmefällen**

Nach § 20 Absatz 4 darf abweichend von den Vorschriften über Nachtragspflichten (Absätze 2 und 3) bei einer Kontrolle eine Bescheinigung des Unternehmers über die in § 20 Absatz 1 genannten Zeiten vorgelegt werden, sofern „ein manueller Nachtrag nach Absatz 2 Satz 1 aus technischen Gründen nicht möglich oder besonders aufwendig ist.“ Was darunter zu verstehen ist, bleibt jedoch offen (und sollte ebenfalls in einer aktualisierten amtlichen Verlautbarung noch konkretisiert werden). Vorerst ist es Sache der Kontrollbehörde bzw. ihrer Bediensteten, im konkreten Fall zu entscheiden, ob eine vorgelegte Bescheinigung die in Absatz 4 genannten Voraussetzungen erfüllt und akzeptiert werden kann.

Wichtig:

In jedem Fall kann sich eine Bescheinigung nur auf die in § 20 Absatz 1 genannten Fälle beziehen. Die generellen Nachtragspflichten (siehe Anmerkung Nr. 31) können nicht durch Bescheinigungen ersetzt werden. Wird beispielsweise vor Antritt einer Fahrt der vorgeschriebene Nachtrag einer seit der letzten Kartenentnahme eingelegten Ruhezeit „vergessen“, kann die Vorlage einer Bescheinigung allenfalls als „mildernder Umstand“ gewertet werden, nicht aber als Ersatz für den fehlenden Nachtrag, so dass es dabei bleibt, dass eine Ordnungswidrigkeit verbleibt.

32.6) **Verfahren bei der Ausstellung von Bescheinigungen (§ 20 Absatz 4)**

Die Bescheinigung darf nicht handschriftlich ausgefüllt werden. Der Unternehmer hat die Bescheinigung dem Fahrer vor Fahrtantritt auszuhändigen und dafür zu sorgen, dass der Fahrer die Bescheinigung während der Fahrt mit sich führt. In der Bescheinigung sind die Gründe für das Fehlen von Arbeitszeitnachweisen aufzu-

führen, also welche Tatbestände im Sinne von § 20 Absatz 1 vorliegen.

Die Bescheinigung ist vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person zu unterzeichnen. Gegebenenfalls hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die beauftragte Person die Bescheinigung unterzeichnet. Der Fahrer darf die Bescheinigung nicht als beauftragte Person unterzeichnen. Der selbstfahrende Unternehmer hat die Bescheinigung vor Fahrtantritt (sich selbst) auszustellen und zu unterzeichnen.

Die Bescheinigung darf vom Fahrer bei der Kontrolle als Telefax oder Ausdruck einer digitalisierten Kopie zur Verfügung gestellt werden.

Wichtig:

Die nachträgliche Ausstellung von Bescheinigungen ist nicht mehr vorgesehen bzw., wie es in der amtlichen Begründung heißt, nach einer abgeschlossenen Kontrolle nicht mehr möglich.

32.7) **Bescheinigungsmuster**

Die Verwendung des von der EU-Kommission herausgegebenen, von allen EU-Staaten anzuerkennenden Bescheinigungsmusters ist durch die Neuregelung nach § 20 FPersV nicht in Frage gestellt worden (Amtsblatt der Europäischen Union Nr. 330 vom 16. Dezember 2009).

32.8) **Hinweis zu Auslandfahrten**

Nach Ziffer 8.6 der BAG-Verlautbarung sind in grenzübergreifenden Verkehr für die in § 20 Abs. 1 FPersV genannten Zeiten entsprechende Bescheinigungen mitzuführen. Für die Bescheinigungen sollte das EU-einheitliche Muster verwendet werden (vgl. auch Anmerkung 29.2).

Bescheinigung von Tätigkeiten¹ (Verordnung (EG) Nr 561/2006 oder AETR²)

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben. Zusammen mit den Original-Kontrollgerätaufzeichnungen aufzubewahren. Falsche Bescheinigungen stellen einen Verstoß gegen geltendes Recht dar.

Vom Unternehmen auszufüllender Teil

1. Name des Unternehmens: _____
2. Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort, Land: _____
3. Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl): _____
4. Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl): _____
5. E-Mail-Adresse: _____

Ich, der/die Unterzeichnete:

6. Name und Vorname: _____
7. Position im Unternehmen: _____

erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin:

8. Name und Vorname: _____
9. Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr): _____
10. Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: _____
11. der/die im Unternehmen tätig ist seit (Tag, Monat, Jahr): _____

im Zeitraum:

12. von (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____
13. bis (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____
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: _____ Datum: _____ 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 des AETR fallendes Fahrzeug gelenkt habe.

22. Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin: _____

¹ Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblatts 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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des europäischen Parlaments und des Rates

vom 15. März 2006

zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (Amtsblatt der Europäischen Union vom 11.04.2006 L 102/1)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Stand: zuletzt geändert durch Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vom 4. Februar 2014 (Amtsblatt der Europäischen Union vom 28.2.2014, L 60)

-Auszug -

Kapitel I

Einleitende Bestimmungen

Artikel 1

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

Artikel 2

- 1) Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:
 - a) Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, oder
 - a.a) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, 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 vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt.
 - b) Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.
- 2) Diese Verordnung gilt unabhängig vom Land der Zulassung des Fahrzeugs für Beförderungen im Straßenverkehr
 - a) ausschließlich innerhalb der Gemeinschaft oder
 - b) zwischen der Gemeinschaft, der Schweiz und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäi-

schen Wirtschaftsraum.

- 3) Das AETR gilt anstelle dieser Verordnung für grenzüberschreitende Beförderungen im Straßenverkehr, die teilweise außerhalb der in Absatz 2 genannten Gebiete erfolgen,
 - a) im Falle von Fahrzeugen, die in der Gemeinschaft oder in Staaten, die Vertragsparteien des AETR sind, zugelassen sind, für die gesamte Fahrstrecke;
 - b) im Falle von Fahrzeugen, die in einem Drittstaat, der nicht Vertragspartei des AETR ist, zugelassen sind, nur für den Teil der Fahrstrecke, der im Gebiet der Gemeinschaft oder von Staaten liegt, die Vertragsparteien des AETR sind.

Die Bestimmungen des AETR sollten an die Bestimmungen dieser Verordnung angepasst werden, damit die wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung über das AETR auf solche Fahrzeuge für den auf Gemeinschaftsgebi

Artikel 3

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

- a) Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
- aa) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, 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 vom Standort der 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;
- c) Fahrzeuge, die Eigentum der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr oder der für die Aufrecht-

erhaltung 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;
- e) Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke;
- f) spezielle Pannenhilfefahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden;
- 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 7,5 t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;
- 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.

Artikel 4

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Beförderung im Straßenverkehr“ jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs;
- b) „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, einen Anhänger oder Sattelanhänger oder eine Kombination dieser Fahrzeuge gemäß den nachstehenden Definitionen:
 - „Kraftfahrzeug“: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das normalerweise zur Personen- oder Güterbeförderung verwendet wird, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
 - „Zugmaschine“: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das speziell dafür ausgelegt ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder zu bewegen, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
 - „Anhänger“: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder eine Zugmaschine angehängt zu werden;
- „Sattelanhänger“: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;
- c) „Fahrer“ jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in einem Fahrzeug befindet, um es – als Bestandteil seiner Pflichten – gegebenenfalls lenken zu können;
- d) „Fahrtunterbrechung“ jeden Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird;
- e) „andere Arbeiten“ alle in Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG als „Arbeitszeit“ definierten Tätigkeiten mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors;
- f) „Ruhepause“ jeden ununterbrochenen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;
- g) „tägliche Ruhezeit“ den täglichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst;
 - „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss;
 - „reduzierte tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 11 Stunden;
- h) „wöchentliche Ruhezeit“ den wöchentlichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ umfasst;
 - „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden;
 - „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von weniger als 45 Stunden, die vorbehaltlich der Bedingungen des Artikels 8 Absatz 6 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann;
- i) „Woche“ den Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;
- j) „Lenkzeit“ die Dauer der Lenktätigkeit, aufgezeichnet

entweder:

- vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte im Sinne der Anhänge I und I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, oder
 - von Hand gemäß den Anforderungen des Artikels 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85;
- k) „Tageslenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;
- l) „Wochenlenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;
- m) „zulässige Höchstmasse“ die höchstzulässige Masse eines fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;
- n) „Personenlinienverkehr“ inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen¹;
- o) „Mehrfahrerbetrieb“ den Fall, in dem während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;
- p) „Verkehrsunternehmen“ jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbzzweck sowie jede eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt;
- q) „Lenkdauer“ die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein.
- 2) Das Mindestalter für Beifahrer beträgt 18 Jahre. Die Mitgliedstaaten können jedoch das Mindestalter für Beifahrer unter folgenden Bedingungen auf 16 Jahre herabsetzen:
- a) Die Beförderung im Straßenverkehr erfolgt innerhalb eines Mitgliedstaats in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich des Verwaltungsgebiets von Gemeinden, deren Zentrum innerhalb dieses Umkreises liegt,
 - b) die Herabsetzung erfolgt zum Zwecke der Berufsausbildung und
 - c) die von den arbeitsrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Mitgliedstaates vorgegebenen Grenzen werden eingehalten.

Artikel 6

- 1) Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Die tägliche Lenkzeit darf jedoch höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.
- 2) Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit überschritten wird.
- 3) Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.
- 4) Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.
- 5) Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er die seit seiner letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit verbrachten Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 15 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das Kontrollgerät einzugeben.

Artikel 7

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.

Kapitel II

Fahrpersonal, Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten

Artikel 5

- 1) Das Mindestalter für Schaffner beträgt 18 Jahre.

¹ ABL L 74 vom 20.3.1992, S. 1. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

Artikel 8

- 1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.
- 2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.
- 3) Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.
- 4) Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.
- 5) Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.
- 6) In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:
 - zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
 - eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.
- 6a) Abweichend von Absatz 6 darf ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs¹ eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit unter folgenden Voraussetzungen verschieben:
 - a) der Dienst dauert mindestens 24 aufeinander folgende Stunden in einem anderen Mitgliedstaat oder unter diese Verordnung fallenden Drittstaat als demjenigen, in dem jeweils der Dienst begonnen wurde;
 - b) nach der Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung

nimmt der Fahrer

- i) entweder zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
 - ii) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach dem Ende des Ausnahmezeitraums genommen werden muss;
- c) ab dem 1. Januar 2014 ist das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät entsprechend den Anforderungen des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgestattet und
 - d) ab dem 1. Januar 2014, sofern das Fahrzeug bei Fahrten während des Zeitraums von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Absatz 6a eingefügt durch Artikel 29 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. In Kraft getreten: 4. Juni 2010. Uhr mit mehreren Fahrern besetzt ist oder die Lenkdauer nach Artikel 7 auf drei Stunden vermindert wird.
- Die Kommission überwacht die Inanspruchnahme dieser Ausnahmeregelung genau, um die Aufrechterhaltung der Sicherheit im Straßenverkehr unter sehr strengen Voraussetzungen sicherzustellen, insbesondere indem sie darauf achtet, dass die summierte Gesamtlenkzeit während des unter die Ausnahmeregelung fallenden Zeitraums nicht zu lang ist. Bis zum 4. Dezember 2012 erstellt die Kommission einen Bericht, in dem sie die Folgen der Ausnahmeregelung in Bezug auf die Sicherheit im Straßenverkehr sowie soziale Aspekte bewertet. Wenn sie es für sinnvoll erachtet, schlägt die Kommission diesbezügliche Änderungen der vorliegenden Verordnung vor.
- Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.
- 7) Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens neun Stunden anzuhängen.
 - 8) Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.
 - 9) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in zwei Wochen fällt, kann für eine der beiden Wochen gezählt werden, nicht aber für beide.

¹ Absatz 6a eingefügt durch Artikel 29 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. In Kraft getreten: 4. Juni 2010.

Artikel 9

- 1) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit ein, so kann diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.
- 2) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Kojen oder einem Liegewagen hat.
- 3) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als andere Arbeiten anzusehen.
- 4) Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrer-
vermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen diese Verordnung verstoßen.
- 5)
 - a) Ein Verkehrsunternehmen, das Fahrzeuge einsetzt, die unter die vorliegende Verordnung fallen und die mit einem Kontrollgerät ausgestattet sind, das dem Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht, stellt Folgendes sicher:
 - i) Alle Daten werden von dem Bordgerät und der Fahrerkarte so regelmäßig heruntergeladen, wie es der Mitgliedstaat vorschreibt; diese relevanten Daten werden in kürzeren Abständen heruntergeladen, damit sichergestellt ist, dass alle von dem Unternehmen oder für das Unternehmen durchgeführten Tätigkeiten heruntergeladen werden;
 - ii) alle sowohl vom Bordgerät als auch von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten werden nach ihrer Aufzeichnung mindestens zwölf Monate lang aufbewahrt und müssen für einen Kontrollbeamten auf Verlangen entweder direkt oder zur Fernabfrage von den Geschäftsräumen des Unternehmens zugänglich sein.
 - b) Im Sinne dieses Absatzes wird der Ausdruck „heruntergeladen“ entsprechend der Begriffsbestimmung in Anhang I B Kapitel I Buchstabe s der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgelegt.
 - c) Die Kommission entscheidet nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Verfahren über den Höchstzeitraum für das Herunterladen der relevanten Daten gemäß Buchstabe a Ziffer i.

Kapitel III

Haftung von Verkehrsunternehmen

Artikel 10

- 1) Verkehrsunternehmen dürfen angestellten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Zahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden und/oder zu Verstößen gegen diese Verordnung ermutigen.
- 2) Das Verkehrsunternehmen organisiert die Arbeit der in Absatz 1 genannten Fahrer so, dass diese die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie des Kapitels II der vorliegenden Verordnung einhalten können. Das Verkehrsunternehmen hat den Fahrer ordnungsgemäß anzuweisen und regelmäßig zu überprüfen, dass die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und Kapitel II der vorliegenden Verordnung eingehalten werden.
- 3) Das Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße von Fahrern des Unternehmens, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates oder eines Drittstaates begangen wurde. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, Verkehrsunternehmen uneingeschränkt haftbar zu machen, können die Mitgliedstaat-

Kapitel IV

Ausnahmen

Artikel 11

Ein Mitgliedstaat kann für Beförderungen im Straßenverkehr, die vollständig in seinem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, längere Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten oder kürzere Höchstlenkzeiten als nach den Artikeln 6 bis 9 festlegen. In einem solchen Fall muss der Mitgliedstaat die relevanten kollektiven oder anderen Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern berücksichtigen. Für Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr gilt jedoch weiterhin diese Verordnung.

Artikel 12

Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von den Artikeln 6 bis 9 abweichen, um einen

geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

Artikel 13

- 1) Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, kann jeder Mitgliedstaat für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten für das Hoheitsgebiet eines an deren Mitgliedstaats Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 zulassen und solche Abweichungen für die Beförderung mit folgenden Fahrzeugen an individuelle Bedingungen knüpfen:
- a) Fahrzeuge, die Eigentum von Behörden sind oder von diesen ohne Fahrer angemietet sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen;
 - b) Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden;
 - c) land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten eingesetzt werden, und zwar in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least;
 - d) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die von Universaldienstaniern im Sinne des Artikels 2 Absatz 13 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität¹ zum Zweck der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes benutzt werden. Diese Fahrzeuge dürfen nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;
 - e) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km² verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine Brücke, eine Furt oder einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind;
 - f) Fahrzeuge, die im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt;
 - g) Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung des Führerscheins oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden;
 - h) Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, von den Straßenbauämtern, der Hausmüllabfuhr, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden;
 - i) Fahrzeuge mit 10 bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nichtgewerblichen Personenbeförderung verwendet werden;
 - j) Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;
 - k) speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
 - l) Fahrzeuge, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden;
 - m) Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte;
 - n) Fahrzeuge, die zur Beförderung von tierischen Abfällen oder von nicht für den menschlichen Verzehr bestimmten Tierkörpern verwendet werden;
 - o) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden;
 - p) 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 ABL L 15 vom 21.11.1998, S. 14. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (ABL L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

- 2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ausnahmen mit, die sie nach Absatz 1 gewähren, und die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten hiervon.
- 3) Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird und ein angemessener Schutz der Fahrer sichergestellt ist, kann ein Mitgliedstaat mit Genehmigung der Kommission in seinem Hoheitsgebiet in geringem Umfang Ausnahmen von dieser Verordnung für Fahrzeuge, die in zuvor festgelegten Gebieten mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 5 Personen pro Quadratkilometer eingesetzt werden, in folgenden Fällen zulassen:
 - Bei inländischen Personenlinienverkehrsdiensten, sofern ihr Fahrplan von den Behörden bestätigt wurde (in diesem Fall dürfen nur Ausnahmen in Bezug auf Fahrtunterbrechungen zugelassen werden) und
 - im inländischen Werkverkehr oder gewerblich durchgeführten Güterkraftverkehr, soweit sich diese Tätigkeiten nicht auf den Binnenmarkt auswirken und für den Erhalt bestimmter Wirtschaftszweige in dem betroffenen Gebiet notwendig sind und die Ausnahmestimmungen dieser Verordnung einen Umkreis von höchstens 100 km vorschreiben.

Eine Beförderung im Straßenverkehr nach dieser Ausnahme kann eine Fahrt zu einem Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von 5 Personen pro Quadratmeter oder mehr nur einschließen, wenn damit eine Fahrt beendet oder begonnen wird. Solche Maßnahmen müssen ihrer Art und ihrem Umfang nach verhältnismäßig sein.

Artikel 14

- 1) Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, können die Mitgliedstaaten nach Genehmigung durch die Kommission Ausnahmen von den Artikeln 6 bis 9 für unter außergewöhnlichen Umständen durchgeführte Beförderungen zulassen.
- 2) Die Mitgliedstaaten können in dringenden Fällen eine vorübergehende Ausnahme für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, über die die Kommission sofort zu unterrichten ist.
- 3) Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten alle nach diesem Artikel gewährten Ausnahmen mit.

Artikel 15

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Buchstabe a genannten Fahrzeuge unter nationale Vorschriften fallen, die in Bezug auf die erlaubten Lenkzeiten sowie die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten einen angemessenen Schutz bieten.

Kapitel V Überwachung und Sanktionen

Artikel 16¹

- 1) Verfügt ein Fahrzeug nicht über ein mit der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 übereinstimmendes Kontrollgerät, so gelten die Absätze 2 und 3 des vorliegenden Artikels für:
 - a) nationale Personenlinienverkehrsdienste und
 - b) grenzüberschreitende Personenlinienverkehrsdienste, deren Endpunkte in der Luftlinie höchstens 50 km von einer Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten entfernt sind und deren Fahrstrecke höchstens 100 km beträgt.
- 2) Das Verkehrsunternehmen erstellt einen Fahrplan und einen Arbeitszeitplan, in dem für jeden Fahrer der Name, der Standort und der im Voraus festgelegte Zeitplan für die verschiedenen Zeiträume der Lenktätigkeit, der anderen Arbeiten und der Fahrtunterbrechungen sowie die Bereitschaftszeiten angegeben werden. Jeder Fahrer, der in einem Dienst im Sinne des Absatzes 1 eingesetzt ist, muss einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen.
- 3) Der Arbeitszeitplan muss
 - a) alle in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für den Zeitraum der vorangegangenen 28 Tage enthalten; diese Angaben sind in regelmäßigen Abständen von höchstens einem Monat zu aktualisieren;
 - b) die Unterschrift des Leiters des Verkehrsunternehmens oder seines Beauftragten tragen;
 - c) vom Verkehrsunternehmen nach Ablauf des Geltungszeitraums ein Jahr lang aufbewahrt werden. Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan aus; und
 - d) auf Verlangen einem dazu befugten Kontrollbeamten vorgelegt und ausgehändigt werden.

¹ Artikel 16 bezieht sich auf Linienbusse, die unter die EG-Regelung fallen. Die in Artikel 16 Abs. 2 genannten Kontrollmittel genügten nur bis zum 30. Dezember 2007. Seit dem 31. Dezember 2007 sind auch für Busse im Linienverkehr, die der EG-Regelung unterliegen, Kontrollgeräte erforderlich (Artikel 3 Abs. 1 VO (EWG) Nr. 3821/85. Die Kontrollgepflicht für Linienbusse, die unter die EG-Regelung fallen, ergibt sich seit dem 2. März 2016 aus Artikel 3 Abs. 1 VO (EU) Nr. 165/2014.

Leitlinie Nr. 1

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG,
Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Sachverhalt:

Ausnahmsweise Abweichung von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes

Artikel:

Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Leitlinien:

Gemäß den Bestimmungen von Artikel 12 darf ein Fahrer von den in den Artikeln 6 bis 9 festgelegten Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten abweichen, um nach einem geeigneten Halteplatz zu suchen. Artikel 12 erlaubt es einem Fahrer jedoch nicht, von den Bestimmungen der Verordnung aus Gründen abzuweichen, die bereits vor Fahrtantritt bekannt waren. Die Bestimmungen dieses Artikels sollen den Fahrern ermöglichen, auf Situationen zu reagieren, die unerwartet während der Fahrt eintreten und es unmöglich machen, die Vorschriften der Verordnung einzuhalten, also auf Situationen, in denen der Fahrer sich mit außergewöhnlichen Schwierigkeiten konfrontiert sieht, die von seinem Willen unabhängig, anscheinend unvermeidbar und selbst bei gebotener Sorgfalt unvorhersehbar sind. Mit der Ausnahmeregelung soll darüber hinaus die Sicherheit von Personen, Fahrzeug und Ladung gewährleistet und der Auflage nachgekommen werden, in jedem Fall die Erfordernisse der Straßenverkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Drei Parteien unterliegen in derartigen Situationen bestimmten Verpflichtungen:

- 1) Ein **Verkehrsunternehmen** hat den Einsatz eines Fahrers so sorgfältig zu planen, dass die Sicherheit gewährleistet ist, indem beispielsweise regelmäßig auftretende Verkehrsstaus, die Wetterbedingungen und die Verfügbarkeit angemessener Parkplätze bedacht werden. Das bedeutet, dass das Unternehmen die Arbeit so organisieren muss, dass es dem Fahrer möglich ist, die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass den Anforderungen von Speditionen und Versicherungsunternehmen in Bezug auf ein sicheres Parken nachgekommen wird.
- 2) Ein **Fahrer** muss sich strikt an die Vorschriften halten und darf nicht von den maximal zulässigen Lenkzeiten abweichen, es sei denn, es wird aufgrund unerwartet eintretender außergewöhnlicher Umstände unmöglich, die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten, ohne die Straßenverkehrssicherheit oder die Sicherheit von Personen, Fahrzeug oder Ladung zu gefährden. Gelangt ein Fahrer zu dem Schluss, dass eine Abweichung von den Bestimmungen der Verordnung erforderlich ist und dass dadurch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, hat er, sobald er anhält, handschriftlich Art und

Grund der Abweichung zu vermerken (in einer beliebigen Gemeinschaftssprache auf dem Schaublatt oder auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan).

- 3) Es liegt im pflichtgemäßen Ermessen der für die Durchsetzung zuständigen Stellen, bei der Kontrolle eines Fahrers zu bewerten, ob die Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten gerechtfertigt ist. Bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Abweichung auf der Grundlage von Artikel 12 hat die zuständige Stelle sämtliche Umstände des Einzelfalls sorgfältig zu prüfen. Insbesondere ist Folgendes zu beachten:
 - a) Es sind die früheren Aufzeichnungen über die Lenkzeiten des betreffenden Fahrers zu prüfen, um dessen üblichen Arbeitsrhythmus zu ermitteln und festzustellen, ob er in der Regel die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhält und ob die Abweichung tatsächlich eine Ausnahme darstellt.
 - b) Bei der Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten darf es sich nicht um ein regelmäßiges Vorkommnis handeln. Die Abweichung muss ihren Grund in außergewöhnlichen Umständen haben, wie etwa größeren Verkehrsunfällen, extremen Wetterbedingungen, Verkehrsumleitungen, Parkplatzmangel. *(Diese Aufzählung möglicher außergewöhnlicher Umstände ist nicht abschließend. Bei der Beurteilung des Einzelfalls ist nach dem Grundsatz zu verfahren, dass der Grund für eine etwaige Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten nicht im Voraus bekannt und auch nicht vorhersehbar sein darf.)*
 - c) Die maximal zulässigen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sollten eingehalten werden. Der Fahrer sollte also nicht die Möglichkeit haben, durch Überschreitung der zulässigen Lenkzeiten bei der Parkplatzsuche einen Zeitvorteil zu erzielen.
 - d) Die Abweichung von den Vorschriften über die Lenkzeiten darf nicht zur Verkürzung der vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und der täglichen und wöchentlichen Ruhezeit führen.

Bezug:

Europäischer Gerichtshof, Rechtssache C-235/94

Leitlinie Nr. 2

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG,
Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Sachverhalt:

Erfassung der Zeiten, die ein Fahrer aufwendet, um sich zu einem Ort zu begeben, bei dem es sich nicht um den üblichen Ort der Übernahme oder Übergabe eines in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugs handelt

Artikel:

Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Leitlinien:

Ein Fahrer, der sich zu einem bestimmten Ort begibt, bei dem es sich nicht um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem er gemäß Weisung seines Arbeitgebers ein von ihm zu lenkendes, mit einem Kontrollgerät ausgestattetes Fahrzeug zu übernehmen hat, erfüllt damit eine Verpflichtung gegenüber seinem Arbeitgeber und verfügt somit nicht frei über seine Zeit.

Daher gilt in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absätze 2 und 3 Folgendes:

- Die von einem Fahrer aufgewandten Zeiten, um zu einem Ort zu gelangen oder von einem Ort zurückzukehren, bei dem es sich weder um den Wohnsitz des Fahrers noch um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu übernehmen oder abzustellen hat, sollten – unabhängig davon, ob der Arbeitgeber Weisungen erteilt hat, wann und wie dieser Weg zurückzulegen ist, oder ob dies ins Ermessen des Fahrers gestellt wurde – entweder als „Bereitschaftszeiten“ oder als „andere Arbeiten“ erfasst werden.
- Die von einem Fahrer aufgewandten Zeiten, um ein [nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug](#) zu einem Ort zu fahren oder von einem Ort wegzufahren, bei dem es sich weder um den Wohnsitz des Fahrers noch um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu übernehmen oder abzustellen hat, sollten als „sonstige Arbeiten“ erfasst werden.

In folgenden drei Fällen können die An- und Abfahrtzeiten als „Ruhepausen“ oder „Fahrtunterbrechungen“ angesehen werden:

Erstens: Wenn ein Fahrer ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird. In diesem Fall kann der Fahrer eine Ruhepause oder eine Fahrtunterbrechung einlegen, [sofern ihm eine Schlafkabine bzw. ein Liegeplatz zur Verfügung steht](#) (Artikel 9

Absatz 1).

Zweitens: Wenn der Fahrer nicht ein Fahrzeug begleitet, sondern sich in einem Zug oder auf einem Fährschiff zu einem Ort begibt oder von einem Ort zurückkehrt, an dem er ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug übernimmt bzw. übergeben hat (Artikel 9 Absatz 2), vorausgesetzt, er hat in dem betreffenden Zug Zugang zu einem Liegewagen bzw. auf dem betreffenden Fährschiff Zugang zu einer Koje.

Drittens: Wenn ein Fahrzeug mit mehr als einem Fahrer besetzt ist. Steht bei Bedarf ein zweiter Fahrer zum Lenken des Fahrzeugs zur Verfügung, der neben dem Fahrer des Fahrzeugs sitzt und diesen nicht aktiv bei seiner Tätigkeit unterstützt, kann ein Zeitraum von 45 Minuten der „Bereitschaftszeiten“ dieser Person als „Fahrtunterbrechung“ angesehen werden.

Es erfolgt keine Differenzierung in Abhängigkeit von der Art des Arbeitsvertrags des Fahrers. Die betreffenden Vorschriften gelten somit sowohl für Fahrer, die in einem Dauerarbeitsverhältnis stehen als auch für Fahrer, die bei einem Zeitarbeitsunternehmen beschäftigt sind.

Bei einem „entliehenen“ Fahrer ist die „Betriebsstätte des Arbeitgebers“ die Betriebsstätte eines Unternehmens, das für die Durchführung von Straßentransporten die Dienste des betreffenden Fahrers in Anspruch nimmt, („Entleihunternehmen“) und nicht der Hauptsitz des Zeitarbeitsunternehmens.

Bezug:

Europäischer Gerichtshof, Rechtssachen C-76/77 und C-297/99

Leitlinie Nr. 3

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG,
Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Sachverhalt:

Anordnung einer Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zum Bewegen eines Fahrzeugs an einem Terminal, einem Parkplatz oder einer Grenze.

Artikel:

Artikel 4 Buchstaben d und f der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Leitlinien:

Generell sollte ein Fahrer während seiner täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit frei über seine Zeit verfügen können und somit nicht verpflichtet sein, sich in der Nähe seines Fahrzeugs aufzuhalten.

In der Regel stellt die Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einen Verstoß dar (es sei denn, die „Führenregelung“ (Artikel 9 Absatz 1) findet Anwendung). An einem Terminal oder Parkplatz kann jedoch eine unerwartete Situation oder ein Notfall eintreten, in dem ein Fahrzeug bewegt werden muss.

Üblicherweise gibt es an einem Terminal einen Fahrer (einen Angestellten des Terminals), der die Fahrzeuge bei Bedarf bewegt. Ist dies nicht der Fall und ist ein Bewegen des Fahrzeugs aufgrund außergewöhnlicher Umstände unerlässlich, darf der Fahrer des betreffenden Fahrzeugs seine Ruhepause unterbrechen, allerdings nur nach Aufforderung durch eine zuständige Behörde oder einen Bediensteten des Terminals, die ermächtigt sind, die Bewegung eines Fahrzeugs anzuordnen. An anderen Orten (z.B. auf Parkplätzen, an Grenzübergängen sowie in Notfällen) hat der Fahrer bei Vorliegen **objektiver, notfallbedingter Gründe**, aus denen das Fahrzeug bewegt werden muss, oder auf entsprechende polizeiliche oder sonstige behördliche Anordnung (z.B. durch Feuerwehr, Straßenverwaltungsbehörden, Zollbeamte) seine Pause oder Ruhezeit für einige Minuten zu unterbrechen. In diesem Fall sollte die Zuwiderhandlung nicht geahndet werden.

Sollte ein solcher Fall eintreten, müssen die für die Durchsetzung zuständigen nationalen Stellen nach Würdigung der individuellen Umstände eine gewisse Toleranz walten lassen.

Eine derartige Unterbrechung der Ruhepause oder Ruhezeit eines Fahrers ist von diesem handschriftlich festzuhalten und sollte, soweit möglich, von der zuständigen Behörde, die dem Fahrer die Anweisung erteilt hat, das Fahrzeug zu bewegen, bestätigt werden.

Leitlinie Nr. 4

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG,
Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Sachverhalt:

Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind

Artikel:

Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 mit Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 (Anhang 1 B)

Leitlinien:

Da digitale Kontrollgeräte genauere Aufzeichnungen liefern als analoge Kontrollgeräte, können sich Fahrer, die während der Fahrt häufig Stopps einlegen müssen, mit dem Problem konfrontiert sehen, dass bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes längere Lenkzeiten erfasst werden als dies bei Verwendung eines analogen Kontrollgerätes der Fall wäre. Dieses Problem ist vorübergehender Natur und betrifft in erster Linie Auslieferungstransporte im Nahbereich. Es tritt nur während eines Übergangszeitraums auf, in dem analoge und digitale Kontrollgeräte nebeneinander verwendet werden.

Um eine rasche Verbreitung digitaler Kontrollgerätes zu fördern und gleichzeitig eine Gleichbehandlung der Fahrer – unabhängig vom verwendeten Kontrollgerät – zu gewährleisten, sollten die für die Durchsetzung zuständigen nationalen Stellen während dieses Übergangszeitraums einen Toleranzspielraum vorsehen können. Die übergangsweise angewandte Toleranz sollte für Fahrzeuge gelten, die mit häufigen Stopps verbundene Transporte durchführen und mit digitalen Kontrollgeräten ausgerüstet sind.

Von den für die Durchsetzung zuständigen Stellen wird erwartet, dass sie nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen entscheiden. Im Übrigen sind sämtliche Zeiten, während derer ein Fahrer am Steuer des Fahrzeugs sitzt und aktiv an der Durchführung eines in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Transports mitwirkt – unabhängig von den jeweiligen Umständen (ob er beispielsweise im Stau steht oder an einer Ampel halten muss) – als Lenkzeiten anzusehen.

Daher gilt Folgendes:

- Die Mitgliedstaaten sollten ihre Kontrollorgane darüber unterrichten, dass sie bei der Überprüfung der von einem digitalen Kontrollgerät aufgezeichneten Daten eine Toleranz von bis zu 15 Minuten für einen Zeitraum von viereinhalb (4,5) Stunden ununterbrochener Lenkzeit gelten lassen dürfen bei Fahrzeugen, die mit häufigen Stopps verbundene Fahrten durchführen, vorausgesetzt, dass dies nachgewiesen werden kann. Diese Toleranz kann beispielsweise angewandt werden in Form des Abzugs einer Minute je ununterbrochene Lenkzeit zwischen den einzelnen Stopps, wobei jedoch insgesamt maximal 15 Minuten je ununterbrochene Lenkzeit von viereinhalb (4,5) Stunden in Abzug gebracht

werden dürfen.

- Die Kontrollorgane sollten, wenn sie von ihrem Ermessensspielraum Gebrauch machen, alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen und hierzu die ihnen vorgelegten Nachweise heranziehen (wie etwa einen überprüfbaren Nachweis darüber, dass der Fahrer häufige Stopps einlegen musste). Sie haben sicherzustellen, dass ihre Auslegung nicht der ordnungsgemäßen Anwendung der Lenkzeitvorschriften zuwiderläuft und dass dadurch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigt wird.
- Die Mitgliedstaaten können Auswertesoftware verwenden, die so konfiguriert ist, dass sie bei der Berechnung der Lenkzeiten eine Toleranz einkalkuliert. Dabei ist jedoch zu beachten, dass dadurch später Probleme bezüglich der Nachweisbarkeit entstehen können. Die Toleranz darf in keinem Fall 15 Minuten für eine ununterbrochene Lenkzeit von viereinhalb (4,5) Stunden überschreiten.
- Bei der Anwendung der Toleranz sollten weder inländische noch ausländische Fahrer diskriminiert oder benachteiligt werden. Die Toleranz sollte nur für Transporte gelten, die eindeutig mit häufigen Stopps verbunden sind.

Leitlinie Nr. 5

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG,
Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Gegenstand:

Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß dem Beschluss der Kommission vom 14. Dezember 2009 zur Änderung der Entscheidung 2007/230/EG über ein Formblatt betreffend die Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

Artikel:

Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 13 der Richtlinie 2006/22/EG

Leitlinien:

Die Bescheinigung ist nicht erforderlich für Tätigkeiten, die vom Fahrtenschreiber erfasst werden können. Hauptquelle von Informationen bei Straßenkontrollen sind Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers. Das Fehlen von Aufzeichnungen sollte nur gerechtfertigt sein, wenn Fahrtenschreiberaufzeichnungen, einschließlich manueller Einträge, aus objektiven Gründen nicht möglich waren. In jedem Fall sind die vollständigen Fahrtenschreiberaufzeichnungen, gegebenenfalls ergänzt durch das Formblatt, für den Nachweis der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR als hinreichend anzuerkennen, sofern kein begründeter Verdacht besteht.

Die Bescheinigung gilt für bestimmte Tätigkeiten, die während des in Artikel 15 Absatz 7 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeitraums, d. h. während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage, ausgeübt werden.

Die Bescheinigung darf ausgestellt werden, wenn der Fahrer:

- erkrankt war;
- sich im Erholungsurlaub als Teil seines Jahresurlaubs im Sinne der in dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, geltenden Rechtsvorschriften befunden hat;
- sich im Urlaub oder in Ruhezeit befunden hat;
- ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat;
- andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat;
- zur Verfügung stand und es nicht möglich war, diese Tätigkeiten mit dem Kontrollgerät zu erfassen.

Das Kästchen „Urlaub oder Ruhezeit“ darf angekreuzt werden, wenn der Fahrer keine Lenk- oder sonstigen Tätigkeiten ausgeübt hat oder nicht zur Verfügung stand, nicht erkrankt war und sich nicht im Erholungsurlaub befand, was auch Fälle wie Kurzarbeit, Streik oder Aussperrung einschließt. Die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, die Verwendung dieses Formblatts zu verlangen. Ist jedoch die Ausstellung eines Formblatts vorgeschrieben, so muss dieses standardisierte Formblatt anerkannt werden. Für die normalen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeiten darf jedoch keine Ver-

wendung von Formblättern vorgeschrieben werden.

Das elektronische und druckfähige Formblatt sowie Angaben zu den Mitgliedstaaten, die ausschließlich dieses Formblatt anerkennen, sind abrufbar unter:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Das Formblatt wird in der gesamten EU in allen Amtssprachen der Union anerkannt. Aufgrund seines Standardformats kann das Formblatt leicht gelesen werden, da die auszufüllenden Felder genau vorgegeben und nummeriert sind. Im AETRVerkehr wird die Verwendung des von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa erstellten Formblatts empfohlen (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Alle Felder des Formblatts sind maschinenschriftlich auszufüllen. Das Formblatt ist nur gültig, wenn es von einem Vertreter des Unternehmens und vom Fahrer vor Antritt der Fahrt unterzeichnet wurde. Selbständig tätige Fahrer unterzeichnen sowohl als Vertreter des Unternehmens wie auch als Fahrer. Nur das im Original unterzeichnete Formblatt ist gültig. Der Text des Formblatts darf nicht verändert werden. Das Formblatt darf weder vorab unterzeichnet noch handschriftlich verändert werden. Soweit nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zulässig, kann ein Fax oder eine digitalisierte Kopie anerkannt werden.

Das Formblatt kann mit dem Unternehmenslogo und den Adressangaben auf Papier ausgedruckt werden, wobei allerdings die Felder mit den Angaben zum Unternehmen trotzdem auszufüllen sind.

Leitlinie Nr. 6

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG,
Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Sachverhalt:

Aufzeichnung der Zeiten, die der Fahrer in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff verbringt, wo er Zugang zu einer Schlafkabine oder einem Liegeplatz hat.

Artikel:

9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Leitlinien:

Während einer Ruhepause kann der Fahrer gemäß Artikel 4 Buchstabe f frei über seine Zeit verfügen. Des Weiteren hat der Fahrer Anspruch auf tägliche oder wöchentliche Ruhezeiten oder Fahrtunterbrechungen, wenn er sich in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff befindet, sofern ihm eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen. Dies ergibt sich aus Artikel 9 Absatz 2, nach dem Anreise- oder Rückreisezeit „nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen [ist], wenn sich der Fahrer in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Schlafkabine oder einem Liegeplatz hat.“

Gemäß Artikel 9 Absatz 1 darf außerdem eine **regelmäßige tägliche Ruhezeit** von mindestens 11 Stunden in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff (sofern dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen) höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten (beispielsweise an Bord/von Bord des Fährschiffes gehen oder in die Eisenbahn ein-/aus der Eisenbahn aussteigen) unterbrochen werden. Die Dauer dieser Tätigkeiten darf insgesamt eine Stunde nicht überschreiten. In keinem Fall darf diese Zeit zu einer Reduzierung einer regelmäßigen täglichen Ruhezeit führen.

Wird die regelmäßige tägliche Ruhezeit in zwei Teilen genommen, wobei (gemäß Artikel 4 Buchstabe g) der erste Teil mindestens 3 Stunden und der zweite Teil mindestens 9 Stunden umfassen muss, gilt die Anzahl der Unterbrechungen (höchstens zwei) für den gesamten Zeitraum der täglichen Ruhezeit und nicht für jeden Teil der täglichen Ruhezeit, wenn sie in zwei Teilen genommen wird.

Die abweichende Regelung in Artikel 9 Absatz 1 gilt weder für die regelmäßige noch für die reduzierte wöchentliche Ruhezeit.

Leitlinie Nr. 7

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG,
Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Gegenstand:

Die Bedeutung von „innerhalb von 24 Stunden“

Artikel:

8 Absätze 2 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Leitlinien:

Nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung muss innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit (regelmäßige oder reduzierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit) eine neue tägliche Ruhezeit genommen werden. Der nächste 24-Stunden-Zeitraum beginnt ab dem Ende der qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit, die genommen wurde.

Unter „qualifizierter“ Ruhezeit ist eine Ruhezeit mit einer vorschriftsmäßigen Mindestdauer zu verstehen, die innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit vollendet wurde. Diese qualifizierte Ruhezeit kann später als 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit enden, wenn ihre Gesamtdauer länger ist als die gesetzlich vorgeschriebene Mindestruhezeit.

Um festzustellen, ob die Bestimmungen über die tägliche Ruhezeit eingehalten wurden, sollten die Durchsetzungsbehörden alle auf eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit folgenden 24-Stunden-Zeiträume prüfen.

Wenn die Durchsetzungsbehörden feststellen, dass der Fahrer während der Tätigkeitszeiten im Anschluss an eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit keine qualifizierte tägliche Ruhezeit vollendet hat, wird empfohlen, dass diese Behörden

- 1) die vorgenannten Tätigkeitszeiträume in aufeinander folgende Zeiträume von 24 Stunden aufteilen, beginnend mit dem Ende der letzten qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit,

und

- 2) die Bestimmungen über die täglichen Ruhezeiten auf jeden dieser Bezugszeiträume von 24 Stunden anwenden.

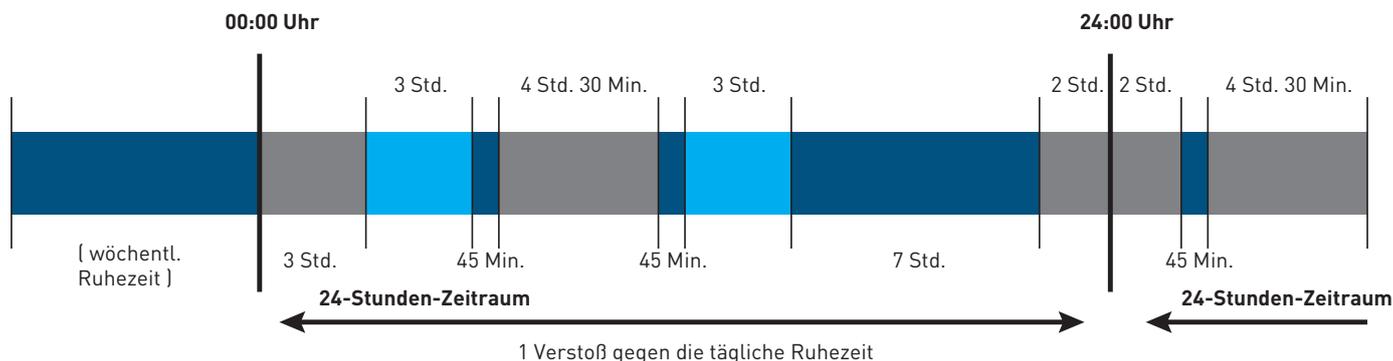
Fällt das Ende eines solchen 24-Stunden-Zeitraumes in die laufende Ruhezeit (bei der es sich nicht um eine qualifizierte Ruhezeit handelt, da ihre gesetzliche Mindestdauer nicht innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes vollendet wurde, sondern sie auch noch im nächsten 24-Stunden-Zeitraum fortgesetzt und die vorgeschriebene Mindestdauer erst einige Zeit danach erreicht wird), so berechnet sich der nächste 24-Stunden-Zeitraum ab dem Zeitpunkt, an dem ein Fahrer seine Ruhezeit von insgesamt mindestens 9 bzw. 11 oder mehr Stunden beendet und seine tägliche Arbeitszeit beginnt.

Wird eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit festgestellt, so beginnt der nächste zu beurteilende 24-Stunden-Zeitraum mit dem Ablauf dieser qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit (ab dem Ende der jeweiligen Ruhezeit, falls die genommene Ruhezeit tatsächlich länger ist als die vorgeschriebene Mindestruhezeit).

Diese Berechnungsmethode dürfte es den Durchsetzungsbehörden ermöglichen, alle innerhalb jedes 24-Stunden-Zeitraums begangenen Verstöße gegen eine Bestimmung über die tägliche Ruhezeit aufzudecken und zu ahnden.

Für Fahrer im Mehrfahrerbetrieb sollte eine analoge Berechnungsmethode angewandt und der Bezugszeitraum von 24 Stunden gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung durch einen Bezugszeitraum von 30 Stunden ersetzt werden.

Beispiel 1:



Nach Leitlinie Nr. 7: Wenn die Durchsetzungsbehörden feststellen, dass der Fahrer während der Tätigkeitszeiten im Anschluss an eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit keine qualifizierte tägliche Ruhezeit vollendet hat, wird empfohlen, dass diese Behörden

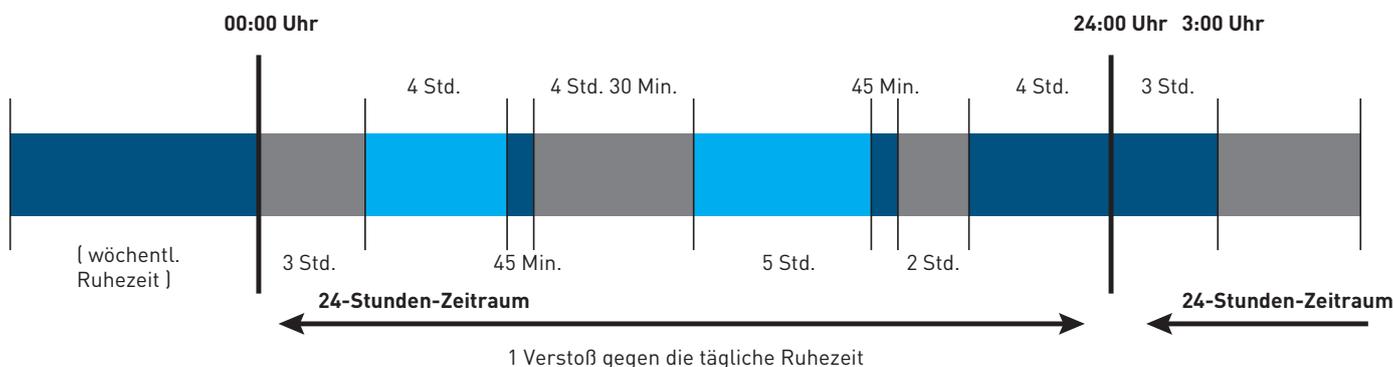
- 1) die vorgenannten Tätigkeitszeiträume in aufeinander folgende Zeiträume von 24 Stunden aufteilen, beginnend mit dem Ende der letzten qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit,

und

- 2) die Bestimmungen über die täglichen Ruhezeiten auf jeden dieser Bezugszeiträume von 24 Stunden anwenden.

Der neue 24-Stunden-Zeitraum beginnt um 24.00 Uhr.

Beispiel 2:



Nach Leitlinie Nr. 7: Wenn die Durchsetzungsbehörden feststellen, dass der Fahrer während der Tätigkeitszeiten im Anschluss an eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit keine qualifizierte tägliche Ruhezeit vollendet hat, wird empfohlen, dass diese Behörden

- 1) die vorgenannten Tätigkeitszeiträume in aufeinander folgende Zeiträume von 24 Stunden aufteilen, beginnend mit dem Ende der letzten qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit,

und

- 2) die Bestimmungen über die täglichen Ruhezeiten auf jeden dieser Bezugszeiträume von 24 Stunden anwenden.

Das Ende des 24-Stunden-Zeitraums fällt in die laufende Ruhezeit, bei der es sich nicht um eine qualifizierte Ruhezeit handelt, da ihre gesetzliche Mindestdauer nicht innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes vollendet wurde. Außerdem handelt es sich nicht um eine tägliche Ruhezeit mit der vorgeschriebenen Dauer. Daher **beginnt der neue 24-Stunden-Zeitraum um 24.00 Uhr.**

Leitlinie Nr. 8

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG,
Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Gegenstand:

Ausnahmesituationen, in denen Fahrten ohne Fahrerkarte zulässig ist.

Artikel:

Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Artikel 16 der aufgehobenen Verordnung (EG) Nr. 3821/85) und Artikel 13 Absatz 3 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Leitlinien:

Nach Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 muss der Fahrer bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte binnen sieben Kalendertagen bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, die Ersetzung der Karte beantragen. Diese Behörden stellen binnen acht Arbeitstagen 1 nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags bei ihnen eine Ersatzkarte aus. Unter diesen Umständen darf der Fahrer 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, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen. Bei diesem Nachweis kann es sich um einen Polizeibericht über den Diebstahl oder Verlust der Karte, eine förmliche Erklärung gegenüber den zuständigen Behörden oder die Bestätigung der Einreichung eines Antrags auf eine Ersatzkarte handeln. Auch wenn die Frist von 15 Kalendertagen möglicherweise überschritten wird, wenn ein Antrag auf Ersatz einer Fahrerkarte am Ende der Frist von **sieben Kalendertagen** erfolgt und die Ersatzkarte durch die zuständigen Behörden am Ende der Frist von **acht Arbeitstagen** ausgehändigt wird, ändert sich nichts daran, dass ein Fahrer nach Artikel 29 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von 15 Kalendertagen bzw. während eines längeren Zeitraums fortsetzen darf, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist.

Ein Fahrer, der von einer Fahrt, bei der es zu Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl seiner Fahrerkarte kam, an den Standort des Verkehrsunternehmens zurückkehrt, sollte nur dann gemäß Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gestattet werden, während eines Zeitraums von 15 Kalendertagen oder während eines längeren Zeitraums -wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist - weitere Fahrten ohne Fahrerkarte durchzuführen, wenn dieser Fahrer innerhalb der Frist von sieben Kalendertagen die Ausstellung einer neuen Karte bei der zuständigen Behörde beantragt, damit er anschließend nachweisen kann, dass er auf die Ausstellung einer Ersatzkarte wartet.

Diese Schlussfolgerung ergibt sich aus den vorstehend genannten Bestimmungen und auch aus dem Gedanken, dass die Kontinuität der Tätigkeit der Verkehrsunternehmen nicht unverhältnismäßig stark beeinträchtigt werden darf, sofern alle übrigen speziell für das Fahren ohne Fahrerkarte geltenden Sicherungsmaßnahmen (wie Ausdrücke und manuelle Aufzeichnungen) ebenfalls Anwendung finden.

Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des europäischen Parlaments und des Rates

vom 4. Februar 2014

über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr
(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91, auf Vorschlag der Europäischen Kommission, nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente, nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹, nach Anhörung des Ausschusses der Regionen, gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren², in Erwägung nachstehender Gründe:

- 1) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates³ enthält Vorschriften über Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung von Fahrtenschreibern. Sie wurde mehrfach wesentlich geändert. Im Interesse einer größeren Klarheit ist es daher geboten, ihre hauptsächlichen Vorschriften zu vereinfachen und neu zu ordnen.
- 2) Aufgrund der Erfahrungen sollten bestimmte technische Aspekte und Kontrollverfahren verbessert werden, um die Wirksamkeit und Effizienz des Fahrtenschreibersystems zu gewährleisten.
- 3) Für bestimmte Kraftfahrzeuge gelten Ausnahmen von den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴. Zur Wahrung der Kohärenz sollte es möglich sein, solche Kraftfahrzeuge auch vom Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung auszunehmen.
- 4) Fahrtenschreiber sollten in Fahrzeuge eingebaut werden, die von der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfasst werden. Einige Fahrzeuge sollten im Interesse einer gewissen Flexibilität vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen werden, nämlich Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, 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 vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken dieser Fahrzeuge für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt. Zur Wahrung der Kohärenz zwischen den einschlägigen Ausnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und zur Verringerung der Verwaltungslasten der Verkehrsunternehmen sollten unter Beachtung der Ziele der genannten Verordnung einige der in diesen Ausnahmen festgelegten zulässigen Höchstentfernungen geändert werden.
- 5) Die Kommission wird die Verlängerung der Dauer der Zulässigkeit von Adaptern für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 bis 2015 prüfen und vor dem Jahr 2015 weitere Überlegungen über eine langfristige Lösung für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 anstellen.
- 6) Die Kommission sollte den Einbau von Gewichtssensoren in schweren Nutzfahrzeugen in Erwägung ziehen und sollte der Frage nachgehen, inwieweit Gewichtssensoren zu einer besseren Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften beitragen können.
- 7) Die Verwendung von Fahrtenschreibern, die an ein globales Satellitennavigationssystem angebunden sind, ist ein geeignetes und kostengünstiges Mittel für die automatische Aufzeichnung des Standorts des Fahrzeugs an bestimmten Punkten während der täglichen Arbeitszeit zur Unterstützung der Kontrolleure bei ihren Kontrollen und sollte daher eingeführt werden.
- 8) Der Gerichtshof hat in seinem Urteil in der Rechtssache C-394/92 Michielsen und Geybels Transport Service⁵ den Begriff „tägliche Arbeitszeit“ definiert und die Kontrollbehörden sollten die Bestimmungen dieser Verordnung im Lichte dieser Definition auslegen. Die „tägliche Arbeitszeit“ beginnt in dem Moment, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt, oder, wenn eine tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, am Ende der

¹ ABL C 43 vom 15.2.2012, S. 79.

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2012 (ABL C 349 E vom 29.11.2013, S. 105) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 15. November 2013 (ABL C 360 vom 10.12.2013, S. 66). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. Januar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

³ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABL L 370 vom 31.12.1985, S. 8).

⁴ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABL L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

⁵ Slg. 1994 I, S. 2497.

Ruhezeit, deren Dauer neun Stunden nicht unterschreitet. Sie endet zu Beginn einer täglichen Ruhezeit oder, wenn die tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, zu Beginn einer Ruhezeit von mindestens neun zusammenhängenden Stunden.

- 9) Die Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Durchführung einer bestimmten Mindestzahl von Straßenkontrollen. Die Fernkommunikation zwischen dem Fahrtenschreiber und Kontrollbehörden zu Straßenkontrollzwecken erleichtert die Durchführung gezielter Straßenkontrollen; sie ermöglicht eine Verringerung der Verwaltungslasten, die durch stichprobenartige Überprüfungen der Verkehrsunternehmen entstehen, und sollte daher eingeführt werden.
- 10) Intelligente Verkehrssysteme (im Folgenden „IVS“) können dabei helfen, die Herausforderungen der europäischen Verkehrspolitik zu bewältigen, beispielsweise die Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens und der Verkehrsstaus und den steigenden Energieverbrauch. Deshalb sollten in Fahrtenschreibern genormte Schnittstellen bereitgestellt werden, um die Interoperabilität mit IVS-Anwendungen zu gewährleisten.
- 11) Priorität sollte die Entwicklung von Anwendungen erhalten, die den Fahrern helfen, die im Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten zu interpretieren, damit sie die Sozialvorschriften einhalten können.
- 12) Die Sicherheit des Fahrtenschreibers und seines Systems ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass vertrauenswürdige Daten generiert werden. Deshalb sollten die Hersteller den Fahrtenschreiber so konstruieren, erproben und über seinen gesamten Lebenszyklus ständig überprüfen, dass Sicherheitsschwachstellen vermieden, erkannt, und verringert werden.
- 13) Die Praxiserprobung von Fahrtenschreibern, für die noch keine Typgenehmigung erteilt wurde, ermöglicht vor der breiten Einführung einen Test unter realen Anwendungsbedingungen, was auch schnellere Verbesserungen ermöglicht. Praxiserprobungen sollten daher unter der Voraussetzung erlaubt werden, dass die Teilnahme daran und die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wirksam überwacht und kontrolliert wird.
- 14) Da es sehr wichtig ist, ein Höchstmaß an Sicherheit aufrechtzuerhalten, sollten Sicherheitszertifikate von einer Zertifizierungsstelle ausgestellt werden, die vom Verwaltungsausschuss im Rahmen des „Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates“ (Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung von IT-Sicherheitszertifikaten) der Gruppe Hoher Beamter für Informationssicherheit (SOG-IS) anerkannt ist. Im Rahmen der internationalen Beziehungen zu Drittländern sollte die Kommission eine Zertifizierungsstelle für die Zwecke dieser Verordnung nicht anerkennen, wenn die Stelle Bedingungen für die Sicherheitsevaluierung nicht erfüllt, die denen nach dem Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung gleichwertig sind. Dabei sollte die Stellungnahme des Verwaltungsausschusses zugrunde gelegt werden.
- 15) Den Einbaubetrieben und Werkstätten kommt bei der Gewährleistung der Sicherheit von Fahrtenschreibern eine wichtige Rolle zu. Daher sollten bestimmte Mindestanforderungen für ihre Zuverlässigkeit und für ihre Zulassung, und Überprüfung festgelegt werden. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen ergreifen, damit Interessenkonflikte zwischen Einbaubetrieben oder Werkstätten und Verkehrsunternehmen vermieden werden. Durch diese Verordnung werden die Mitgliedstaaten in keiner Weise daran gehindert, für deren Zulassung, Kontrolle und Zertifizierung nach den Verfahren der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates² zu sorgen, sofern die Mindestkriterien der vorliegenden Verordnung erfüllt sind.
- 16) Um eine wirksamere Prüfung und Kontrolle der Fahrerkarten zu ermöglichen und den Kontrolleuren die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu erleichtern, sollten nationale elektronische Register eingerichtet und Vorgaben für deren Vernetzung gemacht werden.
- 17) Bei der Prüfung der Einzigkeit von Fahrerkarten sollten die Mitgliedstaaten die Verfahren anwenden, die in der Empfehlung 2010/19/EU der Kommission³ genannt werden.
- 18) Es sollte der Sonderfall berücksichtigt werden, dass ein Mitgliedstaat die Möglichkeit haben sollte, einem Fahrer, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz nicht in einem Mitgliedstaat oder einem Staat hat, der Vertragspartei des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals vom 1. Juli 1970 (im Folgenden „AETR-Übereinkommen“) ist, eine befristete und nicht erneuerbare Fahrerkarte auszustellen. In diesen Fällen müssen die betreffenden Mitgliedstaaten die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung uneingeschränkt anwenden.

¹ Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

² Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

³ Empfehlung 2010/19/EU der Kommission vom 13. Januar 2010 für den sicheren elektronischen Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zur Überprüfung der Einzigkeit der von ihnen ausgestellten Fahrerkarten (ABl. L 9 vom 14.1.2010, S. 10).

- 19) Die Mitgliedstaaten sollten auch dann Fahrerkarten für in ihrem Hoheitsgebiet ansässige Fahrer ausstellen können, wenn die Verträge für bestimmte Teile ihres Hoheitsgebiets nicht gelten. In diesen Fällen müssen die betreffenden Mitgliedstaaten die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung uneingeschränkt anwenden.
- 20) Veränderungen des Fahrtenschreibers und neue Manipulationstechniken stellen für die Kontrolleure eine ständige Herausforderung dar. Im Interesse einer wirksameren Kontrolle und einer stärkeren Harmonisierung der Kontrollansätze in der Europäischen Union sollte eine gemeinsame Methodik für die Grundausbildung und die Fortbildung der Kontrolleure festgelegt werden.
- 21) Die Aufzeichnung von Daten durch den Fahrtenschreiber wie auch die Entwicklung von Technologien für die Aufzeichnung von Standortdaten, die Fernkommunikation und die Schnittstelle zu IVS führen zur Verarbeitung personenbezogener Daten. Daher sollten die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union Anwendung finden, insbesondere die in der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² festgelegten.
- 22) Im Interesse eines unverfälschten Wettbewerbs bei der Entwicklung von Anwendungen für Fahrtenschreiber sollten Rechte des geistigen Eigentums und Patente bezüglich der Übertragung von Daten von und zu Fahrtenschreibern für jedermann unentgeltlich zur Verfügung stehen.
- 23) Die im Rahmen der Kommunikation mit den Kontrollbehörden in den Mitgliedstaaten ausgetauschten Daten sollten gegebenenfalls den einschlägigen internationalen Normen entsprechen, wie der vom Europäischen Komitee für Normung verabschiedeten Normenserie für die dedizierte Kurzstreckenkommunikation.
- 24) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsmarkt zu gewährleisten und um ein eindeutiges Signal an Fahrer und Verkehrsunternehmen zu richten, sollten die Mitgliedstaaten — unbeschadet des Subsidiaritätsprinzips — entsprechend den in der Richtlinie 2006/22/EG festgelegten Kategorien von Verstößen wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen vorsehen.
- 25) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes erfolgt, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Betrieb genommen wurde.
- 26) Im Interesse der klaren, wirksamen, verhältnismäßigen und einheitlichen Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr sollten die Behörden der Mitgliedstaaten die Regeln einheitlich anwenden.
- 27) Jeder Mitgliedstaat sollte der Kommission seine Erkenntnisse über das Angebot an betrügerischen Geräten oder Einrichtungen zur Manipulation von Fahrtenschreibern, darunter auch die Angebote im Internet, mitteilen und die Kommission sollte alle anderen Mitgliedstaaten entsprechend von diesen Erkenntnissen informieren.
- 28) Die Kommission sollte auch weiterhin ihre Internet-Hotline betreiben, bei der Fahrer, Verkehrsunternehmen, Kontrollbehörden und zugelassene Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller ihre Fragen und Bedenken zum digitalen Fahrtenschreiber vorbringen können, etwa auch zu neuen Formen von Manipulation und Betrug.
- 29) Durch die Anpassungen des AETR-Übereinkommens ist die Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers für Fahrzeuge obligatorisch geworden, die in Drittländern zugelassen sind, welche das AETR-Übereinkommen unterzeichnet haben. Da diese Länder direkt von den durch diese Verordnung eingeführten Änderungen am Fahrtenschreiber betroffen sind, sollten sie die Möglichkeit haben, sich an einem Dialog über technische Angelegenheiten, einschließlich des Systems für den Austausch von Informationen über Fahrerkarten und Werkstattkarten, zu beteiligen. Daher sollte ein Fahrtenschreiberforum eingerichtet werden.
- 30) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Aspekte übertragen werden: Anforderungen, Anzeige- und Warnfunktionen und Typpenehmigung des Fahrtenschreibers sowie Einzelvorschriften für intelligente Fahrtenschreiber; Verfahren für Praxiserprobungen und dabei verwendete Kontrollformulare; Musterformular für die schriftliche Begründung für die Entfernung der Verplombung; erforderliche gemeinsame Verfahren und Spezifikationen für die Vernetzung der elektronischen Register; methodische Angaben zum Inhalt der Erstausbildung und der Weiterbildung von Kontrollbeamten. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates³ ausgeübt werden.

¹ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

² Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).

³ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- 31) Die für die Zwecke der vorliegenden Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakte, die die Vorschriften des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ersetzen werden, sowie andere Durchführungsmaßnahmen sollten ab dem 2. März 2016 gelten. Wurden die Durchführungsrechtsakte aus irgendeinem Grund nicht rechtzeitig erlassen, so sollte die erforderliche Kontinuität durch Übergangsmaßnahmen sichergestellt werden.
- 32) Die Durchführungsrechtsakte nach dieser Verordnung sollten von der Kommission nicht erlassen werden, wenn der in dieser Verordnung vorgesehene Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf eines Durchführungsrechtsakts abgibt.
- 33) Im Rahmen der Anwendung des AETR-Übereinkommens sollten Verweise auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 als Verweise auf die vorliegende Verordnung gelten. Die Union wird geeignete Maßnahmen in der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) in Betracht ziehen, um die erforderliche Kohärenz zwischen dieser Verordnung und dem AETR-Übereinkommen sicherzustellen.
- 34) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates (2) angehört und hat am 5. Oktober 2011 eine Stellungnahme (3) abgegeben.
- 35) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sollte daher aufgehoben werden —
- 2) Diese Verordnung enthält die Bedingungen und Vorschriften, nach denen die Informationen und nicht personenbezogenen Daten, die von den Fahrtenschreibern aufgezeichnet, verarbeitet oder gespeichert wurden, für andere Zwecke verwendet werden können als die Überprüfung der Einhaltung der in Absatz 1 genannten Rechtsakte.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

- 1) Im Sinne dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.
- 2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten im Sinne dieser Verordnung folgende Begriffsbestimmungen:
- a) „Fahrtenschreiber“ oder „Kontrollgerät“ ist das für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmte Gerät zum vollautomatischen oder halbautomatischen Anzeigen, Aufzeichnen, Ausdrucken, Speichern und Ausgeben von Angaben über die Fahrten des Fahrzeugs, einschließlich seiner Fahrgeschwindigkeit, gemäß Artikel 4 Absatz 3 sowie von Angaben über bestimmte Tätigkeitszeiten der Fahrer;
- b) „Fahrzeugeinheit“ ist der Fahrtenschreiber ohne den Bewegungssensor und ohne die Verbindungskabel zum Bewegungssensor. Die Fahrzeugeinheit kann aus einem Einzelgerät oder aus mehreren im Fahrzeug verteilten Geräten bestehen, sofern sie den Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung entspricht; die Fahrzeugeinheit umfasst unter anderem eine Verarbeitungseinheit, einen Massenspeicher, eine Zeitmessfunktion, zwei Chipkarten-Schnittstellengeräte für Fahrer und Beifahrer, einen Drucker, eine Datenanzeige, Steckverbinder und Bedienelemente für Nutzereingaben;
- c) „Bewegungssensor“ ist der Bestandteil des Fahrtenschreibers, der ein Signal bereitstellt, das die Fahrzeuggeschwindigkeit und/oder die zurückgelegte Wegstrecke darstellt;
- d) „Fahrtenschreiberkarte“ ist eine zur Verwendung mit dem Fahrtenschreiber bestimmte Chipkarte, die die Feststellung der Rolle des Karteninhabers durch den Fahrtenschreiber und die Übertragung und Speicherung von Daten ermöglicht;
- e) „Schaublatt“ ist ein für die dauerhafte Aufzeichnung von Daten bestimmtes Blatt, das in den analogen Fahrtenschreiber eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des analogen Fahrtenschreibers die zu registrierenden Angaben fortlaufend aufzeichnet;
- f) „Fahrerkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die einem bestimmten Fahrer von den Behörden eines Mitgliedstaats ausgestellt wird, den Fahrer ausweist und die Speicherung von Tätigkeitsdaten des Fahrers ermöglicht;
- g) „analoger Fahrtenschreiber“ ist ein Fahrtenschreiber, bei dem ein Schablatt in Einklang mit dieser Verordnung verwendet wird;
- h) „digitaler Fahrtenschreiber“ ist ein Fahrtenschreiber, bei dem eine Fahrtenschreiberkarte in Einklang mit

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I

Grundsätze, Geltungsbereich und Anforderungen

Artikel 1 Gegenstand und Grundsätze

- 1) Diese Verordnung enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ und der Richtlinie 92/6/EG des Rates² zu überprüfen.

Fahrtenschreiber müssen hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

¹Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABL. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

²Richtlinie 92/6/EG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABL. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).

- dieser Verordnung verwendet wird;
- i) „Kontrollkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats einer zuständigen nationalen Kontrollbehörde ausstellen, die die Kontrollbehörde, und fakultativ den Kontrolleur, ausweist und das Lesen, Ausdrucken und/oder Herunterladen der im Massenspeicher, auf Fahrerkarten, und fakultativ auf Werkstattkarten gespeicherten Daten, ermöglicht;
 - j) „Unternehmenskarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats einem Verkehrsunternehmen ausstellen, das mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstete Fahrzeuge betreiben muss, und die das Verkehrsunternehmen ausweist und das Anzeigen, Herunterladen und Ausdrucken der Daten ermöglicht, die in dem von diesem Verkehrsunternehmen gesperrten Fahrtenschreiber gespeichert sind;
 - k) „Werkstattkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats benannten Mitarbeitern eines von diesem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrtenschreiberherstellers, Einbaubetriebs, Fahrzeugherstellers oder einer von ihm zugelassenen Werkstatt ausstellen, den Karteninhaber ausweist und das Prüfen, Kalibrieren und Aktivieren von Fahrtenschreibern und/oder das Herunterladen der Daten von diesen ermöglicht;
 - l) „Aktivierung“ ist die Phase, in der der Fahrtenschreiber mit Hilfe einer Werkstattkarte seine volle Einsatzbereitschaft erlangt und alle Funktionen, einschließlich Sicherheitsfunktionen, erfüllt;
 - m) „Kalibrierung“ des digitalen Fahrtenschreibers ist die mit Hilfe der Werkstattkarte vorgenommene Aktualisierung oder Bestätigung von Fahrzeugparametern einschließlich der Fahrzeugkennung und der Fahrzeugmerkmale, die im Massenspeicher zu speichern sind;
 - n) „Herunterladen“ von einem digitalen Fahrtenschreiber ist das Kopieren eines Teils oder aller im Massenspeicher der Fahrzeugeinheit oder im Speicher der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Datendateien zusammen mit der digitalen Signatur, sofern hierdurch die gespeicherten Daten weder verändert noch gelöscht werden;
 - o) „Ereignis“ ist eine vom Fahrtenschreiber festgestellte Betriebsabweichung, die möglicherweise auf einen Betrugsversuch zurückgeht;
 - p) „Störung“ ist eine vom Fahrtenschreiber festgestellte Betriebsabweichung, die möglicherweise auf eine technische Fehlfunktion oder ein technisches Versagen zurückgeht;
 - q) „Einbau“ ist die Montage eines Fahrtenschreibers in einem Fahrzeug;
 - r) „ungültige Karte“ ist eine Karte, die als fehlerhaft festgestellt wurde oder deren Erstauthentisierung fehlgeschlagen oder deren Gültigkeitsbeginn noch nicht erreicht oder deren Ablaufdatum überschritten ist;
 - s) „regelmäßige Nachprüfung“ ist ein Komplex von Arbeitsgängen zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Fahrtenschreibers und der Übereinstimmung seiner Einstellungen mit den Fahrzeugparametern sowie zur Kontrolle, dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtenschreiber angeschlossen sind;
 - t) „Reparatur“ ist die Reparatur eines Bewegungssensors oder einer Fahrzeugeinheit, wozu die Trennung von der Stromversorgung oder die Trennung von anderen Komponenten des Fahrtenschreibers oder die Öffnung des Bewegungssensors oder der Fahrzeugeinheit erforderlich ist;
 - u) „Typgenehmigung“ ist das Verfahren, mit dem durch einen Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 bescheinigt wird, dass der Fahrtenschreiber, seine jeweiligen Komponenten oder die Fahrtenschreiberkarte, die in Verkehr gebracht werden sollen, die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen;
 - v) „Interoperabilität“ ist die Fähigkeit von Systemen, Daten auszutauschen und Informationen weiterzugeben, sowie die ihnen zugrundeliegenden Geschäftsabläufe;
 - w) „Schnittstelle“ ist eine Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen den Systemen dient;
 - x) „Zeitmessung“ ist die ununterbrochene digitale Aufzeichnung der koordinierten Weltzeit aus Kalenderdatum und Uhrzeit (UTC);
 - y) „Zeiteinstellung“ ist die in regelmäßigen Abständen vorgenommene automatische Einstellung der aktuellen Zeit mit einer Höchsttoleranz von einer Minute oder die während der Kalibrierung vorgenommene Einstellung;
 - z) „offene Norm“ ist eine Norm, die in einem Normenspezifikationsdokument aufgeführt ist, das kostenlos oder gegen eine Schutzgebühr zur Verfügung steht und gebührenfrei oder gegen eine Schutzgebühr kopiert, verteilt oder benutzt werden darf.
- Artikel 3 Anwendungsbereich**
- 1) Der Fahrtenschreiber ist in Fahrzeugen einzubauen und zu benutzen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und für die die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt.
 - 2) Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen.
 - 3) Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die für Beförderungen eingesetzt werden, für die eine Ausnahme nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährt wurde, von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen.
- Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die für Beförderun-

gen eingesetzt werden, für die gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 eine Ausnahme gewährt wurde, von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen; sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

- 4) 15 Jahre nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 ausgerüstet sein müssen, müssen Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden, mit einem solchen Fahrtenschreiber ausgestattet sein.
- 5) Die Mitgliedstaaten können für Beförderungen im Binnenverkehr vorschreiben, dass in allen Fahrzeugen, in denen gemäß Absatz 1 nicht anderweitig ein Fahrtenschreiber eingebaut und benutzt zu werden braucht, ein Fahrtenschreiber gemäß dieser Verordnung eingebaut und benutzt werden muss.

Artikel 4 Anforderungen und zu speichernde Daten

- 1) Fahrtenschreiber, einschließlich externer Komponenten, Fahrtenschreiberkarten und Schaublätter müssen strenge technische und andere Anforderungen erfüllen, so dass diese Verordnung ordnungsgemäß angewendet werden kann.
- 2) Der Fahrtenschreiber und die Fahrtenschreiberkarten müssen die folgenden Anforderungen erfüllen:
 - Aufzeichnung genauer und zuverlässiger Daten betreffend den Fahrer, die Tätigkeit des Fahrers und das Fahrzeug;
 - Sicherheit, damit insbesondere Integrität und Ursprung der Herkunft der von Fahrzeugeinheiten und Bewegungssensoren aufgezeichneten und von ihnen abgerufenen Daten gewährleistet sind;
 - Interoperabilität zwischen den verschiedenen Generationen von Fahrzeugeinheiten und Fahrtenschreiberkarten;
 - Ermöglichung einer wirksamen Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung und anderer Rechtsakte;
 - Benutzerfreundlichkeit.
- 3) Der digitale Fahrtenschreiber muss folgende Daten aufzeichnen:
 - a) zurückgelegte Wegstrecke und Geschwindigkeit des Fahrzeugs;
 - b) Zeitmessung;
 - c) Standorte gemäß Artikel 8 Absatz 1;
 - d) Identität des Fahrers;
 - e) Tätigkeit des Fahrers;
 - f) Kontroll-, Kalibrierungs- und Fahrtenschreiber-Reparaturdaten, einschließlich Angaben zur Werkstatt;
 - g) Ereignisse und Fehler.
- 4) Der analoge Fahrtenschreiber muss mindestens die in Absatz 3 Buchstaben a, b und e genannten Daten aufzeichnen.

- 5) Folgenden Stellen kann jederzeit Zugang zu den im Fahrtenschreiber und auf der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Daten gewährt werden:
 - a) den zuständigen Kontrollbehörden, und
 - b) dem jeweiligen Verkehrsunternehmen, damit es seinen rechtlichen Verpflichtungen nachkommen kann, insbesondere jenen gemäß Artikel 32 und 33.
- 6) Das Herunterladen von Daten erfolgt mit geringst möglicher zeitlicher Beeinträchtigung für Verkehrsunternehmen bzw. Fahrer.
- 7) Die vom Fahrtenschreiber gespeicherten Daten, die drahtlos oder elektronisch vom oder zum Fahrtenschreiber übertragen werden können, müssen öffentlich verfügbare Protokolle sein, die in offenen Normen definiert sind.
- 8) Um sicherzustellen, dass der Fahrtenschreiber und die Fahrtenschreiberkarten den Grundsätzen und Anforderungen dieser Verordnung und insbesondere dieses Artikels genügen, erlässt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten Einzelvorschriften für die einheitliche Anwendung dieses Artikels, und zwar insbesondere Bestimmungen zu den technischen Vorkehrungen zwecks Einhaltung dieser Anforderungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 42 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- 9) Diese Einzelvorschriften gemäß Absatz 8, die gegebenenfalls auf Normen gestützt sind, gewährleisten die Interoperabilität und Kompatibilität zwischen den verschiedenen Generationen von Fahrzeugeinheiten und allen Fahrtenschreiberkarten.

Artikel 5 Funktionen des digitalen Fahrtenschreibers

Der digitale Fahrtenschreiber muss folgende Funktionen gewährleisten:

- Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessung;
- Überwachung der Fahrertätigkeiten und des Status der Fahrzeugführung;
- Überwachung des Einsteckens und Entnehmens von Fahrtenschreiberkarten;
- Aufzeichnung manueller Eingaben der Fahrer;
- Kalibrierung;
- automatische Aufzeichnung der Standorte gemäß Artikel 8 Absatz 1;
- Überwachung von Kontrollen;
- Feststellung und Aufzeichnung von Ereignissen und Störungen;
- Auslesen von Daten aus dem Massenspeicher und Aufzeichnung und Speicherung von Daten im Massenspeicher;
- Auslesen von Daten aus Fahrtenschreiberkarten und Aufzeichnung und Speicherung von Daten auf Fahrtenschreiberkarten;
- Datenanzeige, Warnsignale, Ausdrucken und Herunterladen von Daten auf externe Geräte;

- Zeiteinstellung und Zeitmessung;
- Fernkommunikation;
- Unternehmenssperrern;
- integrierte Tests und Selbsttests.

Artikel 6 Datenanzeige und Warnsignale

- 1) Die im digitalen Fahrtenschreiber und auf der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Informationen über Fahrzeugbewegungen und über Fahrer und Beifahrer müssen klar, unzweideutig und ergonomisch angezeigt werden.
- 2) Folgende Informationen müssen angezeigt werden:
 - a) Uhrzeit;
 - b) Betriebsart;
 - c) Fahrtstätigkeit:
 - bei derzeitiger Tätigkeit „Lenken“: die aktuelle ununterbrochene Lenkzeit und die aktuelle kumulierte Arbeitsunterbrechung des Fahrers,
 - bei derzeitiger Tätigkeit „Bereitschaft/andere Arbeiten/Ruhezeit oder Pause“: die aktuelle Dauer dieser Tätigkeit (seit der Auswahl) und die aktuelle kumulierte Arbeitsunterbrechung;
 - d) Warndaten;
 - e) Menüzugangsdaten.

Vom Fahrtenschreiber können zusätzliche Informationen angezeigt werden, sofern sie von den gemäß dem vorliegenden Absatz vorgeschriebenen Informationen deutlich unterscheidbar sind.

- 3) Bei Feststellung eines Ereignisses und/oder einer Störung sowie vor und zum Zeitpunkt der Überschreitung der höchstzulässigen ununterbrochenen Lenkzeit erhält der Fahrer vom digitalen Fahrtenschreiber ein Warnsignal, damit er die einschlägigen Rechtsvorschriften leichter einhalten kann.
- 4) Warnsignale werden als optisches Signal ausgegeben; zusätzlich kann ein akustisches Signal ausgegeben werden. Die Warnsignale haben eine Dauer von mindestens 30 Sekunden, sofern sie nicht vom Nutzer durch Drücken einer Taste am Fahrtenschreiber bestätigt werden. Der Grund für die Warnung wird am Fahrtenschreiber angezeigt und bleibt so lange sichtbar, bis der Benutzer ihn mit einer bestimmten Taste oder mit einem bestimmten Befehl über den Fahrtenschreiber bestätigt.
- 5) Um sicherzustellen, dass der Fahrtenschreiber die Anzeige- und Warnsignal-Anforderungen nach diesem Artikel erfüllt, erlässt die Kommission die für die einheitliche Anwendung dieses Artikels erforderlichen Einzelvorschriften. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 42 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Kapitel IV

Einbau und Prüfung

Artikel 22 Einbau und Reparatur

- 1) Einbau und Reparaturen von Fahrtenschreibern dürfen nur von Einbaubetrieben, Werkstätten oder Fahrzeugherstellern vorgenommen werden, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 24 dafür zugelassen worden sind.
- 2) Zugelassene Einbaubetriebe, Werkstätten oder Fahrzeughersteller plombieren den Fahrtenschreiber gemäß den Spezifikationen in dem Typpenehmigungsbogen nach Artikel 15, nachdem sie überprüft haben, dass er ordnungsgemäß funktioniert und insbesondere auf eine Art und Weise, durch die sichergestellt wird, dass die aufgezeichneten Daten durch Manipulationsvorrichtungen weder verfälscht noch geändert werden können.
- 3) Der zugelassene Einbaubetrieb, die zugelassene Werkstatt oder der zugelassene Fahrzeughersteller versieht die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen und gibt außerdem bei digitalen Fahrtenschreibern die elektronischen Sicherheitsdaten ein, mit denen sich die Authentifizierungskontrollen durchführen lassen. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats übermitteln der Kommission das Verzeichnis der verwendeten Zeichen und elektronischen Sicherheitsdaten und die erforderlichen Informationen über die verwendeten elektronischen Sicherheitsdaten. Die Kommission macht den Mitgliedstaaten diese Informationen auf Anfrage zugänglich.
- 4) Durch die Anbringung einer deutlich sichtbaren und leicht zugänglichen Einbauplakette wird bescheinigt, dass der Einbau des Fahrtenschreibers den Vorschriften dieser Verordnung entsprechend erfolgt ist.
- 5) Fahrtenschreiberbauteile werden gemäß den Vorgaben des Typpenehmigungsbogens plombiert. Anschlüsse an den Fahrtenschreiber, die potenziell manipulationsanfällig sind, einschließlich der Verbindung zwischen dem Bewegungssensor und dem Getriebe, sowie gegebenenfalls die Einbauplakette werden plombiert.

Eine Plombierung darf nur entfernt oder aufgebrochen werden

- durch Einbaubetriebe oder Werkstätten, die gemäß Artikel 24 von den zuständigen Behörden zugelassen sind, zwecks Reparatur, Instandhaltung oder Neukalibrierung des Fahrtenschreibers oder durch angemessen geschulte und erforderlichenfalls ermächtigte Kontrolleure für Kontrollzwecke;
- zwecks Reparaturen oder Umbauten des Fahrzeugs, die sich auf die Plombierung auswirken. In diesen Fällen ist im Fahrzeug eine schriftliche Erklärung mitzuführen, in der das Datum, die Uhrzeit und die

Begründung der Entfernung der Plombierung angeführt sind. Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten ein Musterformular für die schriftliche Erklärung fest.

Die Plombierung ist auf jeden Fall ohne ungebührliche Verzögerung und spätestens innerhalb von sieben Tagen nach ihrer Entfernung von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt zu ersetzen.

Vor der Ersetzung der Plombierung wird der Fahrtschreiber von einer zugelassenen Werkstatt einer Prüfung und Kalibrierung unterzogen.

Artikel 23 Nachprüfung der Fahrtschreiber

- 1) Fahrtschreiber werden regelmäßigen Nachprüfungen durch zugelassene Werkstätten unterzogen. Die regelmäßigen Nachprüfungen finden mindestens alle zwei Jahre statt.
- 2) Bei den Nachprüfungen gemäß Absatz 1 wird insbesondere Folgendes überprüft:
 - dass der Fahrtschreiber ordnungsgemäß eingebaut ist und für das Fahrzeug geeignet ist,
 - dass der Fahrtschreiber ordnungsgemäß funktioniert,
 - dass auf dem Fahrtschreiber das Typgenehmigungszeichen angebracht ist,
 - dass die Einbauplakette angebracht ist,
 - dass alle Plombierungen unversehrt sind und ihre Funktion erfüllen,
 - dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtschreiber angeschlossen sind und dass keine Spuren der Verwendung solcher Vorrichtungen vorhanden sind,
 - die Reifengröße und der tatsächliche Umfang der Radreifen.
- 3) Falls Unregelmäßigkeiten in der Funktionsweise der Fahrtschreiber behoben werden mussten, erstellen die zugelassenen Werkstätten, die Nachprüfungen durchführen, einen Nachprüfungsbericht, und zwar unabhängig davon, ob die Nachprüfung im Rahmen einer wiederkehrenden Nachprüfung oder im besonderen Auftrag der zuständigen nationalen Behörde erfolgt ist. Sie führen eine Liste aller erstellten Nachprüfungsberichte.
- 4) Die Nachprüfungsberichte werden ab der Erstellung mindestens zwei Jahre lang aufbewahrt. Die Mitgliedstaaten entscheiden, ob die Nachprüfungsberichte in dieser Zeit einbehalten oder aber der zuständigen Behörde übermittelt werden. Bewahrt eine Werkstatt die Nachprüfungsberichte auf, so macht sie auf Anfrage der zuständigen Behörde die Berichte über die in diesem Zeitraum durchgeführten Nachprüfungen und Kalibrierungen zugänglich.

Kapitel V

Fahrkarten

Artikel 26 Ausstellung von Fahrerkarten

- 1) Die Fahrerkarte wird dem Fahrer auf seinen Antrag von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ausgestellt. Die Ausstellung erfolgt binnen eines Monats nach Eingang des Antrags und aller erforderlichen Unterlagen bei der zuständigen Behörde.
- 2) Im Sinne dieses Artikels gilt als „gewöhnlicher Wohnsitz“ der Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder — im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen — wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Jedoch gilt als gewöhnlicher Wohnsitz einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und die daher veranlasst ist, sich abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufzuhalten, der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt. Letzteres ist nicht erforderlich, wenn sich die Person in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält.

- 3) Die Fahrer erbringen den Nachweis über ihren gewöhnlichen Wohnsitz anhand aller geeigneten Mittel, insbesondere des Personalausweises oder jedes anderen beweiskräftigen Dokuments. Bestehen bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Fahrerkarte ausstellt, Zweifel über die Richtigkeit der Angabe des gewöhnlichen Wohnsitzes oder sollen bestimmte spezifische Kontrollen vorgenommen werden, so können diese Behörden zusätzliche Auskünfte oder zusätzliche Belege verlangen.
- 4) In hinreichend begründeten Ausnahmefällen können die Mitgliedstaaten einem Fahrer ohne gewöhnlichen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat oder in einem Staat, der Vertragspartei des AETR-Übereinkommens ist, eine befristete und nicht erneuerbare Fahrerkarte ausstellen, die für einen Zeitraum von höchstens 185 Tagen gültig ist, sofern dieser Fahrer sich in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis mit einem im ausstellenden Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen befindet und — soweit die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ gilt — eine Fahrerbescheinigung entsprechend der genannten Verordnung vorlegt.

Die Kommission verfolgt die Anwendung dieses Absatzes fortlaufend anhand der von den Mitgliedstaaten zur Verfügung

¹ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABL L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

gestellten Daten. Sie berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre über ihre Erkenntnisse und geht dabei insbesondere der Frage nach, ob sich die befristeten Fahrerkarten negativ auf den Arbeitsmarkt auswirken und ob befristete

Karten einem bestimmten Fahrer gewöhnlich mehrmals ausgestellt werden. Die Kommission kann einen sachdienlichen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieses Absatzes unterbreiten.

- 5) Die zuständigen Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Antragsteller nicht bereits Inhaber einer gültigen Fahrerkarte ist, und versehen die Fahrerkarte auf sichtbare und sichere Weise mit den persönlichen Daten des Fahrers.
- 6) Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte darf fünf Jahre nicht überschreiten.
- 7) Eine gültige Fahrerkarte darf nur entzogen oder ausgesetzt werden, wenn die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats feststellen, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf der Grundlage falscher Erklärungen und/ oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde. Werden solche Maßnahmen zum Entzug oder zur Aussetzung der Gültigkeit der Karte von einem anderen als dem ausstellenden Mitgliedstaat getroffen, so sendet dieser Mitgliedstaat die Karte so bald wie möglich an die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und teilt die Gründe für den Entzug oder die Aussetzung mit. Dauert die Rücksendung der Karte voraussichtlich mehr als zwei Wochen, so teilt der Mitgliedstaat, der die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug der Karte vorgenommen hat, dem ausstellenden Mitgliedstaat innerhalb dieser zwei Wochen die Gründe für die Aussetzung oder den Entzug mit.
- 8) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um das Fälschen von Fahrerkarten zu verhindern.
- 9) Dieser Artikel hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, eine Fahrerkarte einem Fahrer auszustellen, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem Teil des Hoheitsgebiets dieses Mitgliedstaats hat, für den der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union nicht gelten, sofern in diesen Fällen die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung zur Anwendung kommen.

Artikel 27 Benutzung von Fahrerkarten

- 1) Die Fahrerkarte ist persönlich und nicht übertragbar.
- 2) Ein Fahrer darf nur Inhaber einer einzigen gültigen Fahrerkarte sein und nur seine eigene persönliche Fahrerkarte

benutzen. Er darf weder eine defekte noch eine abgelaufene Fahrerkarte benutzen.

Artikel 28 Erneuerung von Fahrerkarten

- 1) Ein Fahrer, der die Erneuerung seiner Fahrerkarte wünscht, muss bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, spätestens fünfzehn Arbeitstage vor Ablauf der Gültigkeit der Karte einen entsprechenden Antrag stellen.
- 2) Ist bei einer Erneuerung der Mitgliedstaat, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ein anderer als der, der die bestehende Fahrerkarte ausgestellt hat, und wurde bei den Behörden des früheren Mitgliedstaats ein Antrag gestellt, die Fahrerkarte zu erneuern, so teilt dieser den Ausstellungsbehörden der bisherigen Karte die genauen Gründe für die Erneuerung mit.
- 3) Bei Beantragung der Erneuerung einer Karte, deren Gültigkeitsdauer in Kürze abläuft, stellt die zuständige Behörde vor Ablauf der Gültigkeit eine neue Karte aus, sofern sie den Antrag bis zu der in Absatz 1 genannten Frist erhalten hat.

Artikel 29 Verlorene, gestohlene und defekte Fahrerkarten

- 1) Die ausstellende Behörde führt ein Verzeichnis der ausgestellten, gestohlenen, verlorenen und defekten Fahrerkarten, in dem die Fahrerkarten mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer aufgeführt werden.
- 2) Bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte gibt der Fahrer diese Karte der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, zurück. Der Diebstahl einer Fahrerkarte muss den zuständigen Behörden des Staates, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, ordnungsgemäß gemeldet werden.
- 3) Der Verlust einer Fahrerkarte muss den zuständigen Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats sowie, falls es sich nicht um denselben Staat handelt, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ordnungsgemäß gemeldet werden.
- 4) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, binnen sieben Kalendertagen die Ersetzung der Karte beantragen. Diese Behörden stellen binnen acht Arbeitstagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags bei ihnen eine Ersatzkarte aus.
- 5) Unter den in Absatz 4 genannten Umständen darf der Fahrer 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, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen.

Artikel 30 Gegenseitige Anerkennung und Umtausch von Fahrerkarten

- 1) Von den Mitgliedstaaten ausgestellte Fahrerkarten werden von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt.
- 2) Hat der Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Fahrerkarte seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er den Umtausch seiner Karte gegen eine gleichwertige Fahrerkarte beantragen. Es ist Sache des umtauschten Mitgliedstaats zu prüfen, ob die vorgelegte Karte noch gültig ist.
- 3) Die Mitgliedstaaten, die einen Umtausch vornehmen, senden die einbehaltene Karte den Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und begründen ihr Vorgehen.
- 4) Wird eine Fahrerkarte von einem Mitgliedstaat ersetzt oder umgetauscht, so wird dieser Vorgang ebenso wie jeder weitere Ersatz oder Umtausch in dem betreffenden Mitgliedstaat erfasst.

Kapitel VI

Benutzungsvorschriften

Artikel 32 Ordnungsgemäße Benutzung der Fahrtenschreiber

- 1) Das Verkehrsunternehmen und die Fahrer sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Fahrerkarte. Die Verkehrsunternehmen und die Fahrer, die einen analogen Fahrtenschreiber verwenden, stellen das einwandfreie Funktionieren des Fahrtenschreibers und die ordnungsgemäße Benutzung des Schaublatts sicher.
- 2) Der digitale Fahrtenschreiber darf nicht so eingestellt werden, dass er automatisch auf eine bestimmte Tätigkeitskategorie umschaltet, wenn der Fahrzeugmotor abgestellt oder die Zündung ausgeschaltet wird, es sei denn, der Fahrer kann die jeweilige Tätigkeitskategorie weiterhin manuell eingeben.
- 3) Es ist verboten, die auf dem Schaublatt aufgezeichneten, im Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder vom Fahrtenschreiber ausgedruckten Daten zu verfälschen, zu verschleiern, zu unterdrücken oder zu vernichten. 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.

- 4) Fahrzeuge dürfen nur mit einem einzigen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, außer für die Zwecke der Praxiserprobungen gemäß Artikel 21.
- 5) Die Mitgliedstaaten verbieten die Herstellung, den Vertrieb, die Bewerbung und den Verkauf von Geräten, die dafür konstruiert oder bestimmt sind, Fahrtenschreiber zu manipulieren.

Artikel 33 Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens

- 1) (1) Das Verkehrsunternehmen hat verantwortlich dafür zu sorgen, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist; es führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten.

Das Verkehrsunternehmen 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.

Ist ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet, so sorgen das Verkehrsunternehmen und der Fahrer dafür, dass im Falle einer Nachprüfung der Ausdruck von Daten aus dem Fahrtenschreiber unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen eines Kontrolleurs ordnungsgemäß erfolgen kann.

- 2) Das Verkehrsunternehmen bewahrt die Schaublätter und — sofern Ausdrücke gemäß Artikel 35 erstellt wurden — die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang auf und händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aus. Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Fahrern ferner auf Verlangen eine Kopie der von den Fahrerkarten heruntergeladenen Daten sowie Ausdrücke davon aus. Die Schaublätter, die Ausdrücke und die heruntergeladenen Daten sind jedem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.
- 3) Ein Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße gegen diese Verordnung, die von Fahrern des Unternehmens bzw. von den Fahrern begangen werden, die ihm zur Verfügung stehen. Die Mitgliedstaaten können diese Haftung jedoch von einem Verstoß des Verkehrsunternehmens gegen Absatz 1 Unterabsatz 1 des vorliegenden Artikels

und Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 abhängig machen.

Artikel 34 Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern

- 1) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig. Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.
- 2) Die Fahrer müssen die Schaublätter oder Fahrerkarten angemessen schützen und dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden.
- 3) Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume,
 - a) wenn das Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen,
 - b) wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.

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.

- 4) Befindet sich an Bord eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Steckplatz im Fahrtenschreiber eingeschoben ist.

Befindet sich an Bord eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern erforderliche Änderungen so vor, dass die relevanten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

- 5) Die Fahrer
 - a) achten darauf, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist,
 - b) betätigen die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:
 - i) unter dem Zeichen : die Lenkzeiten,
 - ii) unter dem Zeichen : „andere Arbeiten“, das sind

alle anderen Tätigkeiten als die Lenktätigkeit im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors,

- iii) unter dem Zeichen : „Bereitschaftszeit“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG,
 - iv) unter dem Zeichen : Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten.
- 6) Jeder Fahrer eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestatteten Fahrzeugs trägt auf dem Schaublatt folgende Angaben ein:
 - a) bei Beginn der Benutzung des Schaublatts: seinen Namen und Vornamen,
 - b) bei Beginn und am Ende der Benutzung des Schaublatts: den Zeitpunkt und den Ort,
 - c) das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts,
 - d) den Stand des Kilometerzählers:
 - i) vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt,
 - ii) am Ende der letzten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt,
 - iii) im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags den Zählerstand des ersten Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen war, und den Zählerstand des nächsten Fahrzeugs,
 - e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.
 - 7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet. Ein Mitgliedstaat kann jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in seinem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern der Mitgliedstaat diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hat.

Die Fahrer brauchen die Angaben nach Artikel 1 Unterabsatz 1 nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 8 automatisch aufzeichnet.

Artikel 35 Beschädigte Fahrerkarten und Schaublätter

- 1) Wird ein Schaublatt, das Aufzeichnungen enthält, oder eine Fahrerkarte beschädigt, so müssen die Fahrer das beschädigte Schaublatt oder die beschädigte Fahrerkarte dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beifügen.
- 2) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer
 - a) zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm

gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck

- i) die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen,
 - ii) die in Artikel 34 Nummer 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiten eintragen,
- b) 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.

Artikel 36 Vom Fahrer durchzuführende Aufzeichnungen

- 1) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss er einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:
 - i) die Schaublätter für den laufenden Tag und die vom Fahrer an den vorherigen 28 Tagen verwendeten Schaublätter,
 - ii) die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und
 - iii) alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.
- 2) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss er einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:
 - i) seine Fahrerkarte,
 - ii) alle am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind,
 - iii) die Schaublätter für den Zeitraum gemäß Ziffer ii, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist.
- 3) Ein ermächtigter Kontrolleur kann die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überprüfen, indem er die Schaublätter, die vom Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige, Ausdruck oder Herunterladen) oder anderenfalls jedes andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung wie etwa des Artikels 29 Absatz 2 und des Artikels 37 Absatz 2 dieser Verordnung belegt, analysiert.

Artikel 37 Verfahren bei einer Fehlfunktion des Gerätes

- 1) Bei Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Fahrtenschreibers muss das Verkehrsunternehmen die Reparatur, sobald die Umstände dies gestatten, von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt durchführen lassen.

Kann die Rückkehr zum Standort des Verkehrsunternehmens erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Betriebsstörung oder der Feststellung der Fehlfunktion erfolgen, so ist die Reparatur unterwegs vorzunehmen.

In den gemäß Artikel 41 getroffenen Maßnahmen ermächtigen die Mitgliedstaaten die zuständigen Behörden dazu, die Benutzung des Fahrzeugs zu untersagen, wenn eine Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht gemäß Unterabsatz 1 oder 2 des vorliegenden Absatzes behoben wird, sofern dies mit den nationalen Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats im Einklang steht.

- 2) Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Fahrtenschreibers vermerkt der Fahrer die Angaben, mit denen er identifiziert werden kann (Name, Nummer seiner Fahrerkarte oder seines Führerscheins), zusammen mit seiner Unterschrift sowie die vom Fahrtenschreiber nicht mehr ordnungsgemäß aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben über die verschiedenen Zeiten
 - a) auf dem Schaublatt bzw. den Schaublättern oder
 - b) auf einem besonderen Blatt, das dem Schaublatt oder der Fahrerkarte beigefügt wird.

Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission

vom 18. März 2016

zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten
(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1 Gegenstand und Geltungsbereich

- 1) Diese Verordnung legt die notwendigen Bestimmungen für die einheitliche Behandlung folgender Aspekte des Fahrtenschreibers fest:
 - a) Aufzeichnung der Position des Fahrzeugs an bestimmten Punkten während der täglichen Arbeitszeit des Fahrers;
 - b) Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch des intelligenten Fahrtenschreibers per Fernkommunikation;
 - c) Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen;
 - d) administrative und technische Anforderungen an Typgenehmigungsverfahren von Fahrtenschreibern, einschließlich der Sicherheitsmechanismen.
 - 2) Bauart, Prüfung, Einbau, Nachprüfung, Betrieb und Reparatur von intelligenten Fahrtenschreibern und ihren Komponenten müssen den technischen Anforderungen des Anhangs 1C dieser Verordnung genügen.
 - 3) Andere als intelligente Fahrtenschreiber müssen — hinsichtlich Bauart, Prüfung, Einbau, Nachprüfung, Betrieb und Reparatur — weiterhin den Anforderungen des Anhangs 1 bzw. des Anhangs 1B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates¹ genügen.
 - 4) Gemäß Artikel 10d der Richtlinie 96/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates übermittelt die Ausrüstung zur Früherkennung per Fernkommunikation auch die von bordeigenen Wiegesystemen bereitgestellten Gewichtsdaten zum Zweck der frühzeitigen Aufdeckung von Betrugsfällen.
- 3) „Informationsdossier“ ist das Gesamtdossier in elektronischer Form oder auf Papier, das alle Angaben enthält, die der Hersteller oder dessen Beauftragter der Typgenehmigungsbehörde für die Zwecke der Typgenehmigung des Fahrtenschreibers oder einer seiner Komponenten vorgelegt hat, einschließlich der Zertifikate nach Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, der Durchführung der Prüfungen gemäß Anhang 1C dieser Verordnung sowie Zeichnungen, Fotografien und anderer relevanter Unterlagen;
 - 4) „Informationspaket“ ist das Informationsdossier in elektronischer Form oder auf Papier, zusammen mit etwaigen anderen Unterlagen, die die Typgenehmigungsbehörde im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgaben dem Informationsdossier beigelegt hat, darunter auch — am Ende des Typgenehmigungsverfahrens — der EG-Typgenehmigungsbogen des Fahrtenschreibers oder einer seiner Komponenten;
 - 5) „Inhaltsverzeichnis des Informationspakets“ ist die Unterlage, in der der nummerierte Inhalt des Informationspakets einschließlich aller relevanten Teile dieses Pakets aufgeführt ist. Das Format dieser Unterlage muss die Unterscheidung der aufeinander folgenden Schritte im Verfahren für die Erteilung der EG-Typgenehmigung, einschließlich der Daten etwaiger Überarbeitungen und Aktualisierungen dieses Pakets, erlauben;
 - 6) „Ausrüstung zur Früherkennung per Fernkommunikation“ ist die Ausrüstung der Fahrzeugeinheit, die zur Durchführung gezielter Straßenkontrollen verwendet wird;
 - 7) „intelligenter Fahrtenschreiber“ oder „Fahrtenschreiber der zweiten Generation“ ist ein digitaler Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sowie gemäß Anhang 1C dieser Verordnung.
 - 8) „Komponente eines Fahrtenschreibers“ oder „Komponente“ ist eines der folgenden Bestandteile: die Fahrzeugeinheit, der Bewegungssensor, die Fahrtenschreiberkarte, das Schaublatt, die externe GNSS-Ausrüstung oder die Ausrüstung zur Früherkennung per Fernkommunikation;

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014. Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- 1) „digitaler Fahrtenschreiber“ oder „Fahrtenschreiber der ersten Generation“ ist ein digitaler Fahrtenschreiber, bei dem es sich nicht um einen intelligenten Fahrtenschreiber handelt;
- 2) „externe GNSS-Ausrüstung“ ist eine Ausrüstung, die den GNSS-Empfänger (wenn die Fahrzeugeinheit nicht aus einem Einzelgerät besteht) sowie andere Komponenten

¹ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABL. L 370 vom 31.12.1985, S. 8).

- 9) „Typgenehmigungsbehörde“ ist die Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Durchführung der Typgenehmigung des Fahrtenschreibers oder seiner Komponenten, das Zulassungsverfahren, die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug von Typgenehmigungsbögen zuständig ist, die als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten fungiert und sicherstellt, dass die Hersteller ihren Verpflichtungen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung nachkommen.

Artikel 3 Standortgestützte Dienste

- 1) Die Hersteller gewährleisten, dass intelligente Fahrtenschreiber mit den durch das Satelliten-Navigationssystem Galileo und die Europäische Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) erbrachten Positionsbestimmungsdiensten kompatibel sind.
- 2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Systemen können die Hersteller auch die Kompatibilität mit anderen Satellitennavigationssystemen gewährleisten.

Artikel 4 Verfahren für die Typgenehmigung von Fahrtenschreibern und Komponenten des Fahrtenschreibers

- 1) Der Hersteller oder dessen Beauftragter beantragt die Typgenehmigung für einen Fahrtenschreiber oder eine seiner Komponenten oder Gruppe von Komponenten bei der von einem Mitgliedstaat benannten Typgenehmigungsbehörde. Der Antrag umfasst ein Informationsdossier mit den Angaben zu jeder einzelnen Komponente, einschließlich, falls vorhanden, der Typgenehmigungsbögen von anderen, zur Vervollständigung des Fahrtenschreibers erforderlichen Komponenten, sowie alle sonstigen relevanten Unterlagen.
- 2) Ein Mitgliedstaat erteilt die Typgenehmigung für den Fahrtenschreiber, die Komponente oder Gruppe von Komponenten, die den administrativen und technischen Anforderungen nach Artikel 1 Absätze 2 bzw. 3 genügen. In diesem Fall stellt die Typgenehmigungsbehörde dem Antragsteller einen Typgenehmigungsbogen nach dem Muster in Anhang II dieser Verordnung aus.
- 3) Die Typgenehmigungsbehörde kann vom Hersteller oder dessen Beauftragtem zusätzliche Informationen verlangen.
- 4) Der Hersteller oder dessen Beauftragter stellt den Typgenehmigungsbehörden sowie den für die Ausstellung der Zertifikate nach Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zuständigen Stellen so viele Fahrtenschreiber oder Komponenten des Fahrtenschreibers zur Verfügung, wie für die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens erforderlich sind.
- 5) Beantragt der Hersteller oder dessen Beauftragter eine Typgenehmigung für bestimmte Komponenten oder

Gruppen von Komponenten eines Fahrtenschreibers, so stellt er den für die Typgenehmigung zuständigen Behörden die übrigen Komponenten, für die bereits eine Typgenehmigung vorliegt, sowie andere für den Bau des vollständigen Fahrtenschreibers erforderliche Teile zur Verfügung, damit diese Behörden die erforderlichen Prüfungen durchführen können.

Artikel 5 Änderungen der Typgenehmigungen

- 1) Der Hersteller oder dessen Beauftragter unterrichtet die Typgenehmigungsbehörden, die die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt haben, unverzüglich über jegliche Änderung der Software oder Hardware des Fahrtenschreibers oder der für dessen Herstellung verwendeten Werkstoffe, die im Informationspaket verzeichnet sind, und beantragt die Änderung der Typgenehmigung.
- 2) Die Typgenehmigungsbehörden können je nach Art und Merkmalen der Änderungen eine bestehende Typgenehmigung ändern oder erweitern oder eine neue Typgenehmigung erteilen.

Eine „Änderung“ wird vorgenommen, wenn die Genehmigungsbehörde der Auffassung ist, dass es sich um geringfügige Änderungen an der Software oder Hardware des Fahrtenschreibers oder der für seine Herstellung verwendeten Werkstoffe handelt. In diesem Fall stellt die Typgenehmigungsbehörde die geänderten Unterlagen des Informationspakets aus, aus denen die Art der Änderungen und das Datum ihrer Genehmigung hervorgehen. Eine aktualisierte Fassung des Informationspakets in konsolidierter Form zusammen mit einer ausführlichen Beschreibung der vorgenommenen Änderungen reicht zur Erfüllung dieser Anforderung aus.

Eine „Erweiterung“ wird vorgenommen, wenn die Genehmigungsbehörde der Auffassung ist, dass es sich um wesentliche Änderungen an der Software oder Hardware des Fahrtenschreibers oder der für seine Herstellung verwendeten Werkstoffe handelt. In diesem Fall kann sie die Durchführung neuer Prüfungen verlangen und teilt dies dem Hersteller oder dessen Beauftragtem mit. Verlaufen diese Prüfungen zufriedenstellend, stellt die Typgenehmigungsbehörde einen geänderten Typgenehmigungsbogen aus, dessen Nummer auf die gewährte Erweiterung hinweist. Auf dem Typgenehmigungsbogen sind der Grund für die Erweiterung und das Ausstellungsdatum anzugeben.

- 3) Im Inhaltsverzeichnis zum Informationspaket ist das Datum der jüngsten Erweiterung oder Änderung der Typgenehmigung oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung der Typgenehmigung anzugeben.
- 4) Eine neue Typgenehmigung ist erforderlich, wenn die beantragten Änderungen des zugelassenen Fahrtenschreibers oder seiner Komponenten zur Erteilung eines neuen Sicherheits- oder Interoperabilitätszertifikats führen würden.

Artikel 6 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Sie gilt ab 2. März 2016.

Die Anhänge gelten jedoch ab 2. März 2019, ausgenommen Anlage 16, die ab 2. März 2016 gilt.

AETR

Amtliche deutsche Fassung unter Berücksichtigung der aktuellen Änderungen des AETR (Anpassung an die EU-Regelungen) durch
Gesetz zur Vierten, Fünften und Sechsten Änderung des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Vom 2. November 2011
- Auszug -

Artikel 8 Ruhezeiten

- 1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten gemäß Artikel 1 Buchstaben o und p einhalten.
- 2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Betragt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als verkürzte tägliche Ruhezeit anzusehen.
- 3) Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.
- 4) Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.
- 5) Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.
- 6)
 - a) In jeweils zwei aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:
 - i) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
 - ii) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.
Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.
 - b) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a kann ein Fahrer, der im Rahmen eines internationalen Straßenpersonenverkehrs, der kein Linienverkehr ist, eine Einzelfahrt durchführt, die wöchentliche Ruhezeit nach einer vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu zwölf aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben, vorausgesetzt, dass
 - i) der Verkehrsdienst mindestens 24 aufeinander folgende Stunden im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei oder in einem Drittland andauert, das nicht mit dem Land identisch ist, in dem der Verkehrsdienst seinen Ausgang genommen hat, und
 - ii) der Fahrer nach dieser Ausnahme: a. entweder zwei wöchentliche Ruhezeiten nimmt, b. oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss;
 - iii) vier Jahre, nachdem das Zulassungsland den digitalen Fahrtenschreiber eingeführt hat, das Fahrzeug gemäß den Anforderungen in Anlage 1B des Anhangs mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist und
 - iv) nach dem 1. Januar 2014 das Fahrzeug im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr im Mehrfahrerbetrieb gefahren wird oder die in Artikel 7 genannte Lenkzeit auf drei Stunden verringert wird.
 - c) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer jede Woche eine regelmäßige Ruhezeit von mindestens 45 Stunden reduziert werden (reduzierte wöchentliche Ruhezeit). Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss. Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.
- 7) Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.
- 8) Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

Artikel 10

Kontrollgerät

- 1) Die Vertragsparteien schreiben für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Einbau und die Benutzung eines Kontrollgeräts nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen vor.
- 2) Das Kontrollgerät im Sinne dieses Übereinkommens muss hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen entsprechen.
- 3) Ein Kontrollgerät, das in Bezug auf Konstruktion, Installation, Benutzung und Test die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 erfüllt, wird so betrachtet, als erfülle es die Bestimmungen dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen.

- b) Die Bestimmungen gemäß Artikel 14 des Anhangs zu diesem Übereinkommen gelten bis zur Ausstellung der in Buchstabe a genannten Fahrerkarten durch die Vertragsparteien für Fahrer, die eventuell Fahrzeuge lenken müssen, die mit einem digitalen Kontrollgerät in Übereinstimmung mit Anlage 1B zu diesem Anhang ausgerüstet sind.

Artikel 13

Übergangsbestimmungen

- 1) Alle neuen Bestimmungen dieses Übereinkommens, einschließlich seines Anhangs und der Anlagen 1B und 2, im Zusammenhang mit der Einführung eines digitalen Kontrollgeräts werden für die Vertragsparteien dieses Übereinkommens spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen gemäß den Verfahren nach Artikel 21 verbindlich. Nach Ablauf dieser Frist müssen somit alle Fahrzeuge, die unter dieses Übereinkommen fallen und nach Ablauf dieser Frist neu zum Verkehr zugelassen werden, mit einem Kontrollgerät ausgerüstet werden, das diesen neuen Anforderungen entspricht. In diesem Zeitraum von vier Jahren haben Vertragsparteien, die diese Änderungen in ihren Ländern noch nicht eingeführt haben, Fahrzeuge, die im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei zugelassen und bereits mit einem derartigen digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind, auf ihrem Hoheitsgebiet zu tolerieren und entsprechend zu kontrollieren.
- 2)
 - a) Die Vertragsparteien ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die im Anhang des Übereinkommens in seiner geänderten Fassung genannten Fahrerkarten spätestens drei Monate vor Ablauf der in Absatz 1 vorgesehenen Frist von vier Jahren auszustellen. Diese Mindestdauer von drei Monaten muss auch eingehalten werden, wenn eine Vertragspartei die Bestimmungen im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät nach Anlage 1B des Anhangs vor Ablauf der Frist von vier Jahren einführt. Diese Vertragsparteien halten das Sekretariat des Hauptausschusses Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa über die Fortschritte bei der Einführung des digitalen Kontrollgeräts in ihrem Hoheitsgebiet nach Anlage 1B dieses Anhangs auf dem Laufenden.

Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV)

Ausfertigungsdatum: 27.06.2005

Stand: Zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. August 2017 (BGBl I S. 3158)

-Auszug-

Abschnitt 1

Lenk- und Ruhezeiten im nationalen Bereich

§ 1 Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

1) Fahrer

1. von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, sowie
2. von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen, nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich Fahrer zu befördern, und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern eingesetzt sind,

haben Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nach Maßgabe der Artikel 4, 6 bis 9 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. EU Nr. L 102 S. 1) einzuhalten.

2) Absatz 1 findet keine Anwendung auf

1. Fahrzeuge, die in § 18 genannt sind,
2. Fahrzeuge, die in Artikel 3 Buchstabe b bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannt sind,
3. 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,
- 3a. 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,
4. 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, und
5. selbstfahrende Arbeitsmaschinen nach § 2 Nr. 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.

3) Abweichend von Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 haben Fahrer von Kraftomnibussen im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern Fahrtunterbrechungen nach Maßgabe der

folgenden Vorschriften einzuhalten:

1. Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, so ist nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten einzulegen. Diese Fahrtunterbrechung kann durch zwei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 20 zusammenhängenden Minuten oder drei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden. Die Teilunterbrechungen müssen innerhalb der Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen.
2. Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer, sind als Fahrtunterbrechungen auch Arbeitsunterbrechungen ausreichend, soweit diese nach den Dienst- und Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind (z. B. Wendezeiten). Voraussetzung hierfür ist, dass die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit beträgt. Nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von viereinhalb Stunden ist eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten erforderlich. Arbeitsunterbrechungen unter zehn Minuten werden bei der Berechnung der Gesamtdauer nicht berücksichtigt. Durch Tarifvertrag kann vereinbart werden, dass Arbeitsunterbrechungen von mindestens acht Minuten berücksichtigt werden können, wenn ein Ausgleich vorgesehen ist, der die ausreichende Erholung des Fahrers erwarten lässt. Für Fahrer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, kann die nach Landesrecht zuständige Behörde entsprechende Abweichungen bewilligen.
- 4) Abweichend von Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 8 Abs. 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind Fahrer der in Absatz 1 Nr. 2 genannten Fahrzeuge nicht zur Einlegung einer wöchentlichen Ruhezeit nach höchstens sechs 24-Stunden-Zeiträumen verpflichtet. Sie können die wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum verteilen.
- 5) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die Vorschriften über die Lenkzeiten, die Fahrtunterbrechungen und die Ruhezeiten gemäß den Artikeln 4, 6 bis 9 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 eingehalten werden. Artikel 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 findet entsprechende Anwendung.
- 6) Der Fahrer eines in Absatz 1 Nr. 1 genannten Fahrzeugs hat, sofern dieses Fahrzeug nicht nach Absatz 2 ausge-

nommen ist, folgende Zeiten aufzuzeichnen:

1. Lenkzeiten,
2. alle sonstigen Arbeitszeiten einschließlich der Bereitschaftszeiten,
3. Fahrtunterbrechungen und
4. tägliche und wöchentliche Ruhezeiten.

Die Aufzeichnungen sind für jeden Tag getrennt zu fertigen und müssen folgende Angaben enthalten:

1. Vor- und Familienname,
2. Datum,
3. amtliche Kennzeichen der benutzten Fahrzeuge,
4. Ort des Fahrtbeginns,
5. Ort des Fahrtendes und
6. Kilometerstände der benutzten Fahrzeuge bei Fahrtbeginn und Fahrtende.

Der Fahrer hat alle Eintragungen jeweils unverzüglich zu Beginn und am Ende der Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten vorzunehmen. Die Aufzeichnungen des laufenden Tages und der vorausgegangenen 28 Kalendertage sind vom Fahrer mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Hat der Fahrer während des in Satz 4 genannten Zeitraums ein Fahrzeug gelenkt, für das

1. die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung oder
2. das Europäische Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) (BGBl. 1974 II S. 1473, 1475) in der jeweils geltenden Fassung

gilt, sind für dieses Fahrzeug Nachweise nach Maßgabe von Artikel 36 Absatz 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder von Artikel 12 Absatz 7 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) an Stelle der Aufzeichnungen mitzuführen. Der Fahrer hat dem Unternehmer alle Aufzeichnungen unverzüglich nach Ablauf der Mitführungspflicht auszuhändigen. Der Unternehmer hat

1. dem Fahrer entsprechend dem Muster der Anlage 1 geeignete Vordrucke zur Fertigung der Aufzeichnungen in ausreichender Anzahl auszuhändigen,
2. die Aufzeichnungen unverzüglich nach Aushändigung durch den Fahrer zu prüfen und unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die

Beachtung der Sätze 1 bis 5 zu gewährleisten,

3. die Aufzeichnungen ein Jahr lang nach Aushändigung durch den Fahrer in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen und
 4. die Aufzeichnungen nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, soweit sie nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach § 16 Abs. 2 und § 21a Abs. 7 des Arbeitszeitgesetzes, § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 der Abgabenordnung, § 28f Abs. 1 Satz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch, § 17 Absatz 2 des Mindestlohngesetzes, § 19 Absatz 2 des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes oder § 17c Absatz 2 des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes benötigt werden.
- 7) Ist das Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder einem digitalen Fahrtenschreiber nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder einem Fahrtenschreiber nach § 57a Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ausgerüstet, haben Fahrer der in Absatz 1 Nummer 1 genannten Fahrzeuge diese entsprechend Artikel 27 Absatz 2, Artikel 32 Absatz 1 bis 4, Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 3, Artikel 34 Absatz 1 bis 3 Unterabsatz 1, Absatz 4 bis 7, Artikel 35 Absatz 2 und Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder § 57a Absatz 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu betreiben. Im Falle der Verwendung eines Fahrtenschreibers gemäß § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Fahrer die Schicht und die Pausen jeweils bei Beginn und Ende auf dem Schaublatt zu vermerken. Der Unternehmer hat bei Verwendung eines analogen Fahrtenschreibers oder eines Fahrtenschreibers nach § 57a Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dem Fahrer vor Beginn der Fahrt die für das Gerät zugelassenen Schaublätter entsprechend Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in ausreichender Anzahl auszuhändigen, bei Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers dafür zu sorgen, dass entsprechend Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 der Ausdruck von Daten aus dem Fahrtenschreiber im Falle einer Nachprüfung ordnungsgemäß erfolgen kann und entsprechend Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 dafür zu sorgen, dass der analoge oder digitale Fahrtenschreiber oder der Fahrtenschreiber nach § 57a Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ordnungsgemäß benutzt wird; Absatz 6 Satz 4 bis 6 und 7 Nummer 2 bis 4 gilt entsprechend. Hat der Fahrer eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs in dem in Absatz 6 Satz 4 genannten Zeitraum ein Fahrzeug gelenkt, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, hat er die Schaublätter dieses Fahrtenschreibers während der

Fahrt ebenfalls mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

- 8) Der Unternehmer, der Fahrer mit Fahrzeugen nach Absatz 1 Nummer 2 einsetzt, hat zum Nachweis der in Absatz 1 genannten Zeiten vor Fahrtantritt Fahrpläne und Arbeitszeitpläne nach Maßgabe des Artikels 16 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Buchstabe a und b der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aufzustellen und ein Jahr nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums aufzubewahren. Fahrer von Fahrzeugen nach Absatz 1 Nummer 2 haben einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Fahrplans, der die gerade durchgeführte Fahrt betrifft, mitzuführen.
- 9) Absatz 8 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Fahrtsschreiber nach § 57a Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Fassung ausgerüstet ist. In diesem Fall findet § 57a Absatz 2 und § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Anwendung.
- 10) Absatz 8 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem analogen oder digitalen Fahrtsschreiber ausgerüstet ist. In diesem Fall findet § 57a Absatz 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Anwendung.

§ 2 Digitaler Fahrtsschreiber

- 1) Ein Fahrer, der ein Fahrzeug lenkt, das in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt, oder der Lenk- oder Ruhezeiten nach § 1 Absatz 1 und 3 einzuhalten hat und dabei einen digitalen Fahrtsschreiber betreibt, hat den Fahrtsschreiber entsprechend Artikel 27 Absatz 2, Artikel 32 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 bis 4, Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 3, Artikel 34 Absatz 1 bis 3 Unterabsatz 1, Absatz 4, 5 und 7, Artikel 35 Absatz 2 und Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu bedienen und die Benutzerführung zu beachten.
- 2) Die in Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer ii bis iv der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeiträume müssen bei Übernahme des Fahrzeugs auf der Fahrerkarte unter Benutzung der im Fahrtsschreiber vorgesehenen manuellen Eingabemöglichkeiten eingetragen werden, wenn der Fahrer vor Übernahme des Fahrzeugs solche Zeiten verbracht hat.
- 3) Die nach Artikel 36 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vorgeschriebenen Ausdrücke hat der Fahrer den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen. Der Unternehmer hat die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen.
- 4) Bei Einsatz von Mietfahrzeugen, deren Verwendung

in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder dieser Verordnung fällt, hat der Unternehmer, der das Fahrzeug anmietet, zu Beginn und am Ende des Mietzeitraums durch Verwendung der Unternehmenskarte sicherzustellen, dass die Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtsschreibers über die mit den Fahrzeugen durchgeführten Fahrten übertragen und bei ihm gespeichert werden. Ist dies in begründeten Ausnahmefällen oder bei einer Mietdauer von nicht mehr als 24 Stunden nicht möglich, ist zu Beginn und am Ende des Mietzeitraums ein Ausdruck wie bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte zu fertigen. Der Fahrer hat den Ausdruck unverzüglich nach Erhalt an den Unternehmer weiterzuleiten, der ihn ein Jahr aufzubewahren hat. Nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist sind die Ausdrücke bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, soweit sie nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach § 16 Abs. 2 und § 21a Abs. 7 des Arbeitszeitgesetzes, § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 der Abgabenordnung, § 28f Abs. 1 Satz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch, § 17 Absatz 2 des Mindestlohngesetzes, § 19 Absatz 2 des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes oder § 17c Absatz 2 des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes benötigt werden.

- 5) Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtsschreibers spätestens 90 Tage nach Aufzeichnung eines Ereignisses zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass die Daten der Fahrerkarten spätestens 28 Kalendertage nach Aufzeichnung eines Ereignisses zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Der Fahrer hat hierzu dem Unternehmen die Fahrerkarte und die Ausdrücke nach Absatz 3 zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat alle sowohl von den Fahrtsschreibern als auch von den Fahrerkarten kopierten Daten der zuständigen Behörde oder Stelle auf Verlangen entweder unmittelbar oder durch Datenfernübertragung oder auf einem durch die Behörde oder Stelle zu bestimmenden Datenträger zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat von allen kopierten Daten unverzüglich Sicherheitskopien zu erstellen, die auf einem gesonderten Datenträger zu speichern sind.
- 6) Unternehmen, die Fahrzeuge vermieten, haben dem Mieter des Fahrzeugs diejenigen Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtsschreibers, die sich auf die vom Mieter durchgeführten Beförderungen beziehen und auf die dieser nicht unmittelbar zugreifen kann,
 1. auf dessen Verlangen,
 2. spätestens 90 Tage 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.

§ 2a Aufbewahrung von Kontrollunterlagen

Der Unternehmer bewahrt die ihm oder seinen Fahrern von den zuständigen Personen überlassenen Niederschriften, Ergebnisprotokolle und andere Unterlagen über bei ihm auf dem Gelände vorgenommene beziehungsweise bei seinen Fahrern auf der Straße vorgenommene Kontrollen ein Jahr lang auf. Die Unterlagen sind den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen. Nach Ablauf der Aufbewahrungspflicht sind die Unterlagen bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten.

Abschnitt 3

Kontrollsystem nach EG-Verordnungen

§ 4 Allgemeines

1) Die zum Betrieb des digitalen Fahrtenschreibers erforderlichen Fahrtenschreiberkarten (Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- und Kontrollkarten) werden nach den Mustern nach Artikel 1 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1) in Verbindung mit dem Anhang I B Abschnitt IV der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder nach Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 in Verbindung mit dem Anhang 1 C Abschnitt 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 jeweils in Verbindung mit Anlage 3 hergestellt. Fahrer-, Werkstatt- und Unternehmenskarten werden auf Antrag erteilt. Antragsberechtigt sind:

1. für die Fahrerkarte
 - a) Inhaber einer gültigen inländischen Fahrerlaubnis nach Muster 1 der Anlage 8 der Fahrerlaubnisverordnung in der jeweils geltenden Fassung,
 - b) im Übrigen Inhaber einer Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die dazu berechtigt, Fahrzeuge zu führen, für die Lenk- und Ruhezeiten nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beziehungsweise § 1 dieser Verordnung zu beachten sind,
2. für die Werkstattkarte die nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anerkannten oder beauftragten Werkstätten, Hersteller von Fahrtenschreibern sowie Fahrzeughersteller,
3. für die Unternehmenskarte Unternehmen, deren

Fahrpersonal Beförderungen durchführt, die unter die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, oder das Lenk- und Ruhezeiten nach § 1 dieser Verordnung einzuhalten hat.

Erfolgt der Antrag auf unpersönlichem Weg, ist eine Kopie der nach den §§ 5, 7 oder § 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Im Rahmen des Antragsverfahrens hat für Fahrtenschreiberkarten nach Nummer 1 eine Überprüfung der Identität des Antragstellers sowie der Übereinstimmung der vorgelegten Kopien mit den Originalen stattzufinden.

- 2) Die Fahrtenschreiberkarten werden von den nach Landesrecht zuständigen Behörden oder Stellen ausgegeben.
- 3) Der Antrag auf Erneuerung der Fahrer- und Unternehmenskarte darf frühestens sechs Monate, der auf Erneuerung der Werkstattkarte frühestens einen Monat vor Ablauf der Gültigkeit der Karte gestellt werden. Den Anträgen sind die nach den §§ 5, 7 oder § 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Inhaber einer Werkstattkarte haben spätestens nach drei Jahren eine aktuelle Bescheinigung über die Anerkennung oder Beauftragung der Werkstatt nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und einen Nachweis über eine erneute Schulung im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 5 vorzulegen. Die in Satz 3 genannten Fristen beginnen mit dem Datum des letzten Nachweises. Die in Artikel 25 Absatz 2 Satz 1 und 2 und in Artikel 29 Absatz 4 Satz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Fristen beginnen erst mit der vollständigen Vorlage aller nach den §§ 5, 7 oder § 9 erforderlichen Antragsunterlagen und Angaben.
- 4) Wird eine Fahrtenschreiberkarte wegen Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl einer vorhandenen Karte beantragt, hat der Antragsteller der ausstellenden Behörde oder Stelle vorzulegen:
 1. bei Verlust eine schriftliche Erklärung über den Verlust,
 2. bei Diebstahl den Nachweis einer Anzeige,
 3. bei Beschädigung oder Fehlfunktion die zu erneuernde Karte.

Dem Antrag sind die nach den §§ 5, 7 oder § 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Der Inhaber der Fahrtenschreiberkarte hat auf Verlangen der Behörde oder Stelle, welche die Ersatzkarte ausstellt, eine Versicherung an Eides statt abzugeben, dass und aus welchen Gründen er die Fahrtenschreiberkarte nicht zurückgeben kann. Mit Ausstellung der Ersatzkarte verliert die ersetzte Karte ihre Gültigkeit. Eine wiederaufgefundene Karte ist der ausstellenden Behörde oder Stelle zurückzugeben. Beträgt die Restlaufzeit der zu ersetzenden Karte weniger als sechs Monate, ist die Karte zu erneuern. Absatz 3 Satz 5 gilt mit der Maßgabe, dass die Fristen erst beginnen, wenn alle erforderlichen Antragsunterlagen und Angaben vorliegen und die ausstellende Behörde oder Stelle Kenntnis von der Kartenummer erhält.

- 5) Bei Verlust einer Fahrtenschreiberkarte unterrichtet der Karteninhaber unverzüglich die Behörde oder Stelle, welche die Karte erteilt hat. Die Behörde oder Stelle meldet den Verlust dem Fahrtenschreiberkartenregister beim Kraftfahrt-Bundesamt.

§ 5 Fahrerkarte

- 1) Der Antragsteller hat Angaben zu seiner Muttersprache zu machen und folgende Unterlagen vorzulegen:
 1. a) eine gültige inländische Fahrerlaubnis nach Muster 1 der Anlage 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung in der jeweils geltenden Fassung
 - b) im Übrigen eine Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die dazu berechtigt, Fahrzeuge zu führen, für die Lenk- und Ruhezeiten nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beziehungsweise § 1 dieser Verordnung zu beachten sind,
 2. einen Nachweis über den Wohnsitz im Inland und Anschrift,
 3. Nachweise über Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt sowie
 4. ein Lichtbild vor hellem Hintergrund in der Größe 35 mm x 45 mm, das den Antragsteller ohne Kopfbedeckung in einer Frontalaufnahme zeigt; Anlage 8 der Passverordnung findet entsprechende Anwendung.
- 2) Die zuständige Behörde oder Stelle prüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der vom Bewerber mitgeteilten Daten.
 - 3) Jeder Fahrer erhält nur eine Fahrerkarte. Vor der Ausstellung einer Fahrerkarte erfolgen durch die zuständige Behörde oder Stelle Anfragen bei dem zentralen Fahrerlaubnisregister, dem zentralen Fahrtenschreiberkartenregister und den Fahrerkartenregistern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, ob das vorgelegte Führerscheindokument gültig ist und ob dem Antragsteller bereits anderweitig eine Fahrerkarte ausgestellt wurde. Zu diesem Zweck dürfen die nach § 49 Absatz 1 Nummer 1 bis 3, Nummer 7 bis 13 und Nummer 17 der Fahrerlaubnis-Verordnung im Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten im automatisierten Verfahren abgerufen werden.
 - 4) Die Fahrerkarte darf keinem Dritten zur Nutzung überlassen werden. Der Fahrer hat die Fahrerkarte während der Fahrt mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.
 - 5) Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte beträgt bei der

Erstausstellung und Erneuerung fünf Jahre. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. Bei der Erneuerung auf Grund von Beschädigung oder Fehlfunktion beginnt sie mit dem Datum der Personalisierung. Bei der Erneuerung auf Grund des Ablaufs der Gültigkeitsdauer beginnt die Gültigkeitsdauer der neuen Fahrerkarte mit dem Tag, der dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der vorherigen Fahrerkarte folgt. Wird eine Fahrerkarte ersetzt, entspricht die Gültigkeitsdauer der Gültigkeitsdauer der ersetzten Karte.

§ 6 Mitführen der abgelaufenen Fahrerkarte

Der Fahrer hat auch nach Ablauf der Gültigkeit die Fahrerkarte noch mindestens 28 Kalendertage im Fahrzeug mitzuführen. Bei Umtausch der Fahrerkarte entsprechend Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hat der Fahrer die Ausdrücke seiner Tätigkeiten für die dem Umtausch vorausgehenden 28 Kalendertage ebenfalls 28 Kalendertage mitzuführen.

§ 7 Werkstattkarte

- 1) Die Werkstattkarte wird nur erteilt, wenn der Antragsteller als Unternehmer oder die nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen sowie die verantwortliche Fachkraft (Installateur) fachlich geeignet sind.
- 2) Der Antragsteller hat folgende Angaben zu machen und durch Unterlagen nachzuweisen:
 1. Name, Anschrift und Sitz der Werkstatt, des Herstellers von Fahrtenschreibern oder des Fahrzeugherstellers,
 2. Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt des Unternehmers oder der nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen,
 3. Geburts- und Familienname, Vorname, Tag und Ort der Geburt, aktuelle Wohnanschrift und Muttersprache der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird,
 4. Anerkennung oder Beauftragung der Werkstatt nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 5. Schulung der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird, entsprechend der Fahrtenschreiber- und Kontrollgeräte-Schulungsrichtlinie, sowie
 6. bestehendes Arbeitsverhältnis mit der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird.
- 3) (entfällt)
- 4) Die zuständige Behörde oder Stelle stellt durch Abruf beim zentralen Fahrtenschreiberkartenregister sicher,

dass die verantwortliche Fachkraft nur eine Werkstattkarte pro Arbeitsverhältnis erhält.

- 5) Die Werkstattkarte wird dem Unternehmen gegen Empfangsbestätigung ausgehändigt. Sie ist Eigentum des Unternehmens. Die zur Benutzung der Werkstattkarte erforderliche persönliche Identifikationsnummer wird der verantwortlichen Fachkraft an ihre Privatanschrift übersandt.
- 6) Die Gültigkeitsdauer der Werkstattkarte beträgt ein Jahr. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. § 5 Abs. 5 Satz 3 bis 5 gilt entsprechend.

§ 8 Wegfall von Erteilungsvoraussetzungen

- 1) Ist eine der Erteilungsvoraussetzungen nachträglich entfallen, so ist dies unverzüglich der zuständigen Behörde oder Stelle zu melden; die Werkstattkarte ist innerhalb einer von dieser festzusetzenden Frist an sie zurückzugeben. Die zuständige Behörde oder Stelle hat im Falle des Wegfalls der Erteilungsvoraussetzungen, insbesondere im Falle der missbräuchlichen Verwendung, die Rückgabe der Werkstattkarte zu verlangen. Rückgabepflichtig sind sowohl der Unternehmer, bei juristischen Personen die nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen, als auch die verantwortliche Fachkraft. Scheidet die verantwortliche Fachkraft aus der Werkstatt aus, haben der Unternehmer oder die vertretungsberechtigten Personen die Werkstattkarte unverzüglich zurückzugeben. Ist dem Unternehmer oder den vertretungsberechtigten Personen eine Rückgabe nicht möglich, ist die zuständige Behörde oder Stelle unverzüglich zu unterrichten.
- 2) Wird die Werkstattkarte wegen missbräuchlicher Verwendung zurückgenommen, unterrichtet die zuständige Behörde oder Stelle das Zentrale Fahrtenschreiberkartenregister beim Kraftfahrt-Bundesamt.

§ 9 Unternehmenskarte

- 1) Der Antragsteller hat folgende Angaben zu machen und durch Unterlagen nachzuweisen:
 1. Name, Anschrift und Sitz des Unternehmens,
 2. Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt sowie Anschrift des Unternehmers oder der nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen.
- 2) Die Unternehmenskarten werden an den Unternehmer oder die nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen ausgegeben. Der Unternehmer sorgt für die ordnungsgemäße Verwendung der Karten.
- 3) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass zu Beginn und am Ende des Fahrzeugeinsatzes für das Unternehmen die Unternehmenskarte in den Fahrtenschreiber eingegeben wird, um den Einsatz des Fahrzeugs dem

Unternehmen zuzuordnen.

- 4) Die Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte beträgt fünf Jahre. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. § 5 Abs. 5 Satz 3 bis 5 gilt entsprechend.

§ 10 Kontrollkarte

Die Kontrollkarten werden an die für die Kontrolle der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständigen Behörden und Stellen ausgegeben. Die Kontrollkarte weist die Kontrollbehörde aus und ermöglicht das Lesen, Ausdrucken und Herunterladen der im Massenspeicher des Fahrtenschreibers oder auf Fahrerkarten gespeicherten Daten. Die Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte beträgt fünf Jahre.

...

Abschnitt 5

Ausnahmen

§ 18 Ausnahmen nach den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014

- 1) Nach Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 werden im Geltungsbereich des Fahrpersonalgesetzes folgende Fahrzeugkategorien von der Anwendung der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgenommen:
 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,
 2. Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschaft- oder Fischereiunternehmen 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,
 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, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least,
 4. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen 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 Hoheitsgebiets weder durch eine befahrbare Brücke, Furt oder 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 7,5 Tonnen nicht übersteigt,
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- beziehungsweise Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden,
9. Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nicht gewerblichen Personenbeförderung verwendet werden,
10. Spezialfahrzeuge, die zum Transport von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes verwendet werden,
11. speziell für mobile Projekte ausgerüstete Fahrzeuge, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken verwendet werden,
12. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens 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 tieri-

scher 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, und
 16. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens 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.
- 2) Abweichend von Artikel 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beträgt bei Beförderungen in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs das Mindestalter der Beifahrer zum Zwecke der Berufsausbildung 16 Jahre.

Abschnitt 6

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

§ 19 Fahrtenschreiber nach dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Auf Grund des Artikels 3 Absatz 1, des Artikels 10 Absatz 1 und des Artikels 13 Absatz 1 des AETR in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat der Unternehmer in Fahrzeuge, die dem AETR unterliegen und mit denen das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland befahren wird, vor Antritt derartiger Fahrten Fahrtenschreiber einbauen zu lassen. Die Fahrtenschreiber nach Satz 1 sind von dem Fahrer zu benutzen. Die Fahrtenschreiber sind nach den Artikeln 10 bis 14 des Anhangs zum AETR zu betreiben. Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung der Fahrtenschreiber richten sich nach den Vorschriften des AETR einschließlich seines Anhangs und der Anlagen. Fahrtenschreiber im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erfüllen die Anforderungen nach Satz 4.

Abschnitt 7

Sonstige Vorschriften

§ 20 Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage

- 1) Selbstfahrende Unternehmer und Fahrer, die die in dieser Verordnung, in Artikel 36 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder in Kapitel III Artikel 12 Absatz 2 Satz 1 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vorgeschriebenen Nachweise nicht oder nicht vollständig vorlegen können, weil sie an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage
 1. ein Fahrzeug gelenkt haben, für dessen Führen eine Nachweispflicht nicht besteht,
 2. erkrankt waren,
 3. sich im Urlaub befanden oder
 4. aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt haben, haben diese Zeiten durch manuelle Nachträge nach den Absätzen 2 oder 3 zu belegen. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass der Fahrer die manuellen Nachträge nach den Absätzen 2 oder 3 vornimmt.
- 2) Manuelle Nachträge im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 müssen bei Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers vor Fahrtantritt mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte erfolgen. Ist ein manueller Nachtrag nach Satz 1 aus technischen Gründen nicht möglich, findet Absatz 3 Anwendung.
- 3) Manuelle Nachträge im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 müssen bei Verwendung eines analogen Fahrtenschreibers, eines Nachweises nach § 1 Absatz 6 oder im Falle des Absatzes 2 Satz 2 vor Fahrtantritt lesbar unter Verwendung der in Artikel 34 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aufgeführten Zeichen erfolgen. Der Nachtrag ist auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum verwendeten Schaublattes oder Fahrtenschreiberausdruckes (Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers am Fahrtag) oder auf einem Nachweis nach § 1 Absatz 6 vorzunehmen. Bei Bedarf können auch mehrere Schaublätter, Fahrtenschreiberausdrucke oder Nachweise nach § 1 Absatz 6 benutzt werden.
- 4) Ist ein manueller Nachtrag nach Absatz 2 Satz 1 aus technischen Gründen nicht möglich oder besonders aufwendig, darf abweichend von den Absätzen 2 und 3 bei einer Kontrolle eine Bescheinigung des Unternehmens über die im Absatz 1 genannten Zeiten vorgelegt werden. Die Bescheinigung darf nicht handschriftlich ausgefüllt werden. Der Unternehmer hat dem betroffenen Fahrer die Bescheinigung mit den Gründen für das Fehlen von Arbeitszeitnachweisen vor Fahrtantritt auszustellen und auszuhändigen sowie dafür zu sorgen, dass der Fahrer die Bescheinigung während der Fahrt mit sich führt. Der selbstfahrende Unternehmer hat die Bescheinigung vor Fahrtantritt auszustellen und zu unterzeichnen. Im Übr-

gen ist die Bescheinigung vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person und vom Fahrer vor Fahrtantritt zu unterzeichnen. Der Fahrer darf die Bescheinigung nicht als beauftragte Person unterzeichnen. Im Fall einer Beauftragung hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die beauftragte Person die Bescheinigung unterzeichnet. Die Bescheinigung darf von dem Fahrer bei der Kontrolle als Telefax oder Ausdruck einer digitalisierten Kopie zur Verfügung gestellt werden.

- 5) Nach Ablauf des Nachweiszeitraumes nach Absatz 1 hat der Fahrer die Nachweise nach den Absätzen 3 und 4 unverzüglich im Unternehmen abzugeben. Der Unternehmer, der nicht zugleich Fahrer ist, hat die Nachweise ab dem Zeitpunkt der Rückgabe durch den Fahrer ein Jahr außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den Fahrern auf Verlangen eine Kopie auszuhändigen. Nach Ablauf der Aufbewahrungspflicht sind die Nachweise bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten.

§ 20a Verantwortlichkeiten

- 1) Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihren Betrieb nach Maßgabe von Artikel 10 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu organisieren. Dies gilt auch für Fahrten im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder eines Drittstaates.
- 2) Neben den Verkehrsunternehmen sind auch die mit diesen in geschäftlicher Verbindung stehenden Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen für die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der vorliegenden Verordnung verantwortlich. Die an der Beförderungskette beteiligten Unternehmen haben mit dem Ziel, die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, zusammenzuarbeiten und sich abzustimmen. Der jeweilige Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen die Vorschriften einhält. Er hat sich vor dem Vertragsabschluss mit einem Verkehrsunternehmen und während der Vertragslaufzeit in angemessenen Zeitabständen darüber zu vergewissern und darauf hinzuwirken, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ausstattung sowie seiner betrieblichen Organisation in der Lage ist, die vorgesehenen Transportaufträge unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen.
- 3) Die Verkehrsunternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verstoßen.

Arbeitszeitgesetz (ArbZG)

Vom 06. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170) zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 15. Juli 2009 (BGBl. I, Nr. 42, S. 1939) in Kraft getreten am 22. Juli 2009

§ 21a Beschäftigung im Straßentransport

- 1) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern als Fahrer oder Beifahrer bei Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. EG Nr. L 102 S. 1) oder des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 (BGBl. II 1974 S. 1473) in ihren jeweiligen Fassungen gelten die Vorschriften dieses Gesetzes, soweit nicht die folgenden Absätze abweichende Regelungen enthalten. Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des AETR bleiben unberührt.
 - 2) Eine Woche im Sinne dieser Vorschriften ist der Zeitraum von Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr.
 - 3) Abweichend von § 2 Abs. 1 ist keine Arbeitszeit:
 1. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen,
 2. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen;
 3. für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.
- lassen werden,
1. nähere Einzelheiten zu den in Absatz 3 Satz 1 Nr. 1, 2 und Satz 2 genannten Voraussetzungen zu regeln,
 2. abweichend von Absatz 4 sowie den §§ 3 und 6 Abs. 2 die Arbeitszeit festzulegen, wenn objektive, technische oder arbeitszeitorganisatorische Gründe vorliegen. Dabei darf die Arbeitszeit 48 Stunden wöchentlich im Durchschnitt von sechs Kalendermonaten nicht überschreiten. § 7 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2a gilt nicht. § 7 Abs. 3 gilt entsprechend.
- 7) Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Arbeitszeit der Arbeitnehmer aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren. Der Arbeitgeber hat dem Arbeitnehmer auf Verlangen eine Kopie der Aufzeichnungen seiner Arbeitszeit auszuhändigen.
 - 8) Zur Berechnung der Arbeitszeit fordert der Arbeitgeber den Arbeitnehmer schriftlich auf, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Der Arbeitnehmer legt diese Angaben schriftlich vor.

Für die Zeiten nach Satz 1 Nr. 1 und 2 gilt dies nur, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums bekannt ist. Die in Satz 1 genannten Zeiten sind keine Ruhezeiten. Die in Satz 1 Nr. 1 und 2 genannten Zeiten sind keine Ruhepausen.

- 4) Die Arbeitszeit darf 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von vier Kalendermonaten oder 16 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden wöchentlich nicht überschritten werden.
- 5) Die Ruhezeiten bestimmen sich nach den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften für Kraftfahrer und Beifahrer sowie nach dem AETR. Dies gilt auch für Auszubildende und Praktikanten.
- 6) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung kann zuge-

Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern

vom 16. Juli 2012 (BGBl. S. 1479)

§ 1 Anwendungsbereich

Dieses Gesetz regelt die Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern im Sinne von Artikel 3 Buchstabe e der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die hauptsächlich Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35) bei Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1) oder des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) (BGBl. 1974 II S. 1473, 1475). Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des AETR bleiben unberührt.

§ 2 Begriffsbestimmungen

- 1) Arbeitszeit im Sinne dieses Gesetzes ist die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende ohne Ruhepausen, in der sich der selbständige Kraftfahrer an seinem Arbeitsplatz befindet, dem Kunden zur Verfügung steht und während der er seine Funktionen und Tätigkeiten ausübt; dies umfasst nicht allgemeine administrative Tätigkeiten, die keinen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen.
- 2) Abweichend von Absatz 1 ist keine Arbeitszeit
 1. die Zeit, während der sich der selbständige Kraftfahrer entsprechend der Vereinbarung mit dem Kunden am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen;
 2. die Zeit, während der sich der selbständige Kraftfahrer nach der Vereinbarung mit dem Kunden bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen;
 3. die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit, wenn sich der selbständige Kraftfahrer mit einem anderen Fahrer beim Fahren abwechselt. Für die Zeiten nach Satz 1 Nummer 1 und 2 gilt dies nur, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums bekannt sind. Die in Satz 1 genannten Zeiten sind keine Ruhezeiten. Die in Satz 1 Nummer 1 und 2 genannten Zeiten sind keine Ruhepausen.
- 3) Nachtarbeit ist jede Arbeit zwischen 0 Uhr und 4 Uhr.
- 4) Eine Woche umfasst den Zeitraum von Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr.

§ 3 Arbeitszeit

- 1) Der selbständige Kraftfahrer darf eine Arbeitszeit von 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Er kann seine Arbeitszeit auf bis zu 60 Stunden verlängern, wenn er innerhalb von vier Kalendermonaten im Durchschnitt nicht mehr als 48 Stunden wöchentlich arbeitet.
- 2) Leistet der selbständige Kraftfahrer Nachtarbeit, darf er in einem Zeitraum von jeweils 24 Stunden nicht länger als zehn Stunden arbeiten.

§ 4 Ruhezeiten

Die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten bestimmen sich nach den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften für Kraftfahrer sowie nach dem AETR.

§ 5 Ruhepause

Ein selbständiger Kraftfahrer darf nicht länger als sechs Stunden hintereinander ohne Ruhepause arbeiten. Die Arbeit ist durch Ruhepausen von mindestens 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu neun Stunden und 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden insgesamt zu unterbrechen. Die Ruhepausen nach Satz 2 können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

§ 6 Aufzeichnungspflicht

Der selbständige Kraftfahrer ist verpflichtet, seine Arbeitszeit täglich aufzuzeichnen, soweit sie nicht durch ein Kontrollgerät nach Anhang I oder Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8) aufgezeichnet wird. Die Aufzeichnungspflicht gilt nicht für allgemeine administrative Tätigkeiten, die keinen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen. Die Aufzeichnungen sind ab Erstellung mindestens zwei Jahre aufzubewahren.

§ 7 Aufsichtsbehörden

- 1) Die Einhaltung dieses Gesetzes wird von den nach Landesrecht zuständigen Behörden (Aufsichtsbehörden) überwacht.
- 2) Die Aufsichtsbehörde kann die erforderlichen Maßnahmen anordnen, die der selbständige Kraftfahrer zur Erfüllung der sich aus diesem Gesetz ergebenden Pflichten zu treffen hat.
- 3) Die Aufsichtsbehörde kann vom selbständigen Kraftfahrer die für die Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Auskünfte verlangen. Sie kann insbesondere vom selbständigen Kraftfahrer verlangen, die Aufzeichnungen nach § 6 vorzulegen oder zur Einsicht einzusenden.

- 4) Die Beauftragten der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Arbeitsstätten während der Betriebs- und Arbeitszeit zur Prüfung der Einhaltung dieses Gesetzes zu betreten; außerhalb dieser Zeit oder wenn sich die Arbeitsstätten in einer Wohnung befinden, dürfen sie ohne Einverständnis des Inhabers nur zur Verhütung von dringenden Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten werden. Der selbständige Kraftfahrer hat das Betreten der Arbeitsstätten zu gestatten. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.
- 5) Für die zur Auskunft verpflichtete Person gilt § 55 der Strafprozessordnung entsprechend.

§ 8 Bußgeldvorschriften

- 1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. entgegen § 3 Absatz 1 Satz 1 die wöchentliche Arbeitszeit überschreitet,
 2. entgegen § 3 Absatz 2 länger als zehn Stunden arbeitet,
 3. entgegen § 5 Satz 1 länger als sechs Stunden hintereinander arbeitet,
 4. entgegen § 5 Satz 2 die Arbeit nicht oder nicht richtig unterbricht,
 5. entgegen § 6 Satz 1 oder Satz 3 eine Aufzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstellt oder nicht oder nicht mindestens zwei Jahre aufbewahrt,
 6. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7 Absatz 2 oder Absatz 3 zuwiderhandelt oder
 7. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 2 das Betreten der Arbeitsstätte nicht gestattet.
- 2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1, 2, 3 und 4 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

§ 9 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. November 2012 in Kraft.

IMPRESSUM

5. überarbeitete Auflage
Projektleitung: Anja Ludwig (bdo)
© bdo 2018

Die Inhalte des Leitfadens wurden mit größter Sorgfalt erstellt; für deren Richtigkeit und Vollständigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo).
Schutzgebühr: 30,00 Euro

Premiumpartner



Mercedes-Benz



MAN

NEOPLAN

Offizielle Förderer des bdo

KRAVAG

Partner



SCANIA

Herausgeber:
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer (bdo) e. V.
Reinhardtstr. 25 | 10117 Berlin

info@bdo.org | www.bdo.org

Redaktion & Gestaltung
Ministerialrat a. D. Christoph Rang,
RA Christiane Leonard (bdo) und
RA Johannes Krems (NWO)



Bundesverband
Deutscher
Omnibusunternehmer

in Zusammenarbeit mit
Potter Promotion, potter.ag