

Sozialer Arbeitsschutz; Fahrpersonalrecht

Informationen zum digitalen Kontrollgerät, zu den „Neuen“ Lenk- und Ruhezeiten und den Arbeitszeiten der im Straßentransport Beschäftigten Fahrer

Inhaltsübersicht

Das digitale Kontrollgerät nach Anhang I B

Die „Neuen“ EG-Sozialvorschriften für das Fahrpersonal im Straßenverkehr

Unternehmerpflichten

Mitführen von Unterlagen

Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage nach § 20 Absatz 1 FPersV

Neuregelung der Arbeitszeiten für das Fahrpersonal nach § 21a Arbeitszeitgesetz –

Arbeitszeitgesetz - ArbZG

INFOS zum digitalen Kontrollgerät

Vorwort

Ein wesentlicher Faktor zur Förderung der Arbeitssicherheit und zur Straßenverkehrssicherheit sind die Sozialvorschriften für das Fahrpersonal im Straßenverkehr. Die Unternehmer als auch die Fahrer aus der Kraftverkehrsbranche wissen, dass die Arbeit hinter dem Lenkrad eines Lastkraftwagens oder Kraftomnibusses mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes am 1. Mai 2006 hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Fahrpersonals stellt und mit großer Verantwortung verbunden ist. Auch in Bezug auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und der Fahrtunterbrechungen sind neue Rahmenbedingungen mit Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 561/2006 am 11. April 2007 für den/die Rechtsanwender in den Verkehrsunternehmen geschaffen worden.

Was die Verkehrsunternehmer und das Fahrpersonal zum digitalen Kontrollgerät, zu den Lenk- und Ruhezeiten und zu den Arbeitszeiten bei Straßenverkehrstätigkeiten wissen sollten, ist in verschiedenen internationalen Verordnungen und nationalen Gesetzen und Verordnungen geregelt.

Die nachfolgenden Informationen über die wichtigsten Bestimmungen des Fahrpersonalrechts sollen zum einen praxisnahes Wissen vermitteln und zum anderen im Rahmen der Dispositionsaufgaben dazu beitragen, etwas mehr Rechtssicherheit für den Rechtsanwender zu schaffen, wobei Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge oder Beförderungseinheiten auch unter den Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 und der VO (EWG) Nr. 3821/85 fallen. Das AETR Recht und die nationalen Regelungen für Kleintransporter zwischen 2,8t bis 3,5t wurden ausgeklammert

Internationale Rechtsetzungen

- Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr,
- Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr,
- Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals – AETR.

Nationale Rechtsetzungen

- Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (Fahrpersonalgesetz – FPersG),
- Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV),
- Arbeitszeitgesetz (ArbZG).

A: Das digitale Kontrollgerät nach Anhang IB der VO (EWG) Nr.: 3821/85

Einbaupflicht des digitalen Kontrollgerätes

Die Einbaupflicht des digitalen Kontrollgerätes gilt seit 01. Mai 2006 für alle erstmals zum Straßenverkehr zugelassenen Neufahrzeuge die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat der EU zugelassen sind; ausgenommen sind die in Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge. Unter die Ausnahme fallen zum Beispiel Fahrzeuge die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienlänge nicht mehr als 50km beträgt, oder Fahrzeuge/ Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse (zHM) von nicht mehr als 7,5t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden. Auch 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, werden von der Ausnahme erfasst.

Weitere Ausnahmen sind in Artikel 13 (1) der VO (EG) Nr. 561/2006 in Verbindung mit § 18 (1) der Fahrpersonalverordnung- FPersV genannt.

Grundnorm der Einbau- und Benutzerpflicht von Kontrollgeräten

Der Unternehmer/Halter des eingesetzten Fahrzeugs bzw. der Fahrzeugkombination ist für den Einbau des Kontrollgerätes verantwortlich. Für das ordnungsgemäßen Funktionieren und der ordnungsgemäßen Benutzung des Kontrollgerätes sind der Fahrer und der Unternehmer verantwortlich. Der Fahrer hat personenbezogene Schaublätter oder seine Fahrerkarte zu verwenden und die Benutzerführung des Kontrollgerätheherstellers zu beachten. Auch der Unternehmer, die Werkstätten, Fahrzeughersteller und Kontrollorgane benötigen für ihre Aufgabenwahrnehmung Kontrollgerätkarten.

Anmerkung:

Ist ein Fahrzeug, das unter den Anwendungsbereich des § 1 der Fahrpersonalverordnung fällt, auf freiwilliger Basis mit einem Fahrtenschreiber, analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, so muss die Aufzeichnungstechnik ordnungsgemäß betrieben werden. Das heißt, dass der Unternehmer und die Fahrer für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes sowie der Benutzung der Fahrerkarte verantwortlich sind.

Wichtig

Alle Fahrzeuge und Beförderungseinheiten von mehr als 2,8t-3,5t zulässiger Höchstmasse in die ein Kontrollgerät (analog oder digital) verbaut ist, unterliegen, sofern keine Ausnahmen nach § 1 Absatz 2 Nr. 1-5 oder § 18 Absatz 1 der Fahrpersonalverordnung- FPersV vom 22.01.2008 vorliegen, der Benutzerpflicht durch das Fahrpersonal.

Weitere Informationen zum „DiGiKon“ sind auf Seite 17-21 abgedruckt

B: Die „Neuen“ EG Sozialvorschriften der VO (EG) Nr. 561/2006

Die **3** vorrangigen Ziele der Sozialvorschriften im Straßenverkehr in der Europäischen Union sind:

- Gesundheitsschutz
- Verkehrssicherheit
- Harmonisierung des Wettbewerbs

Geltungsbereich (ab 11.04.2007)

Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

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

b) Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.

Ausnahmen von den Sozialvorschriften

In Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 sind die Ausnahmen aufgelistet die unmittelbar in jedem Mitgliedstaat der EU gelten. Weitere Ausnahmen sind in Artikel 13 der vorgenannten Verordnung in Verbindung mit § 18 (1) der Fahrpersonalverordnung-FPersV vom 22.01.2008 geregelt.

Beförderung im Straßenverkehr

Der Ausdruck Beförderung im Straßenverkehr bezeichnet jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs. Welche Straßen oder Verkehrsflächen öffentlich sind, wird weitestgehend im Straßenverkehrsrecht geregelt (BGH v. 09.03.1961-4 StR 6/61). Der Begriff öffentlich kann daher auch dann gegeben sein, wenn der private Eigentümer den öffentlichen Verkehr auf seinen (Betriebs) Straßen zugelassen hat. Es unterliegen daher die Fahrzeuge nur **dann nicht** den EG Bestimmungen, die ausschließlich auf nicht öffentlichen Straßen eines Wohngeländes oder auf einer (Straßen) Baustelle eingesetzt werden.

Anmerkung:

In Artikel 4 Buchstabe a der VO (EG) Nr. 561/2006 ist der Begriff Beförderung im Straßenverkehr gegenüber der am 10.04.2007 aufgehobenen Verordnung VO (EWG) Nr. 3820/85 neu definiert worden, um die Fahrtätigkeit sowohl auf öffentlichen Straßen als auch abseits öffentlicher Straßen, z.B. auf dem Betriebsgelände eines Verteilerzentrums in den Anwendungsbereich mit einzubeziehen.

Wer ist 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 selbst lenken zu können. Hierzu zählt auch der selbständige (selbstfahrende) Unternehmer.

Mehrfahrerbetrieb

Der Begriff Mehrfahrerbetrieb wurde neu in die Verordnung aufgenommen. Mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug die zum Lenken eingesetzt sind. (Außer in der ersten Stunde ist die Anwesenheit beider Fahrer über den gesamten Mehrfahrerbetrieb

erforderlich). Hierbei gilt es zu beachten, dass das eingesetzte Fahrpersonal bereits vollständige Ruhezeiten (tägliche oder wöchentliche) erbracht haben muss. Die Tagesruhezeit der (Mehr) Fahrer beträgt **nunmehr 9** zusammenhängende Stunden.

Woche

Der Zeitraum zwischen Montag 00:00 Uhr und Sonntag 24:00 Uhr.

Lenkzeit

„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

Tageslenkzeit

„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;

Die tägliche Lenkzeit

Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Die tägliche Lenkzeit darf jedoch höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden. 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 (siehe auch § 21a ArbZG). Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten. Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.

Wie bereits erwähnt, beträgt die normale Tageslenkzeit 9 Stunden, die zweimal pro Woche auf 10 Stunden erhöht werden kann. Somit ergibt sich bei möglicher maximaler Ausschöpfung der Wochenlenkzeit 4x9 Stunden und 2x10 Stunden ein Wochenlenkzeit von 56 Stunden.

Aber in zwei aufeinander folgenden Wochen darf die **Lenkzeit 90 Stunden** nicht überschreiten.

Beispiele bei zwei aufeinander folgenden Wochen („Doppelwoche“):

1. Woche 40 Std. Lenkzeit
2. Woche 50 Std. Lenkzeit 1+2 Woche somit 90 Std. in der Doppelwoche
3. Woche 38 Std. Lenkzeit 2+3 Woche somit 88 Std. in der Doppelwoche
4. Woche 52 Std. Lenkzeit 3+4 Woche somit 90 Std. in der Doppelwoche
5. Woche 38 Std. Lenkzeit 4+5 Woche somit 90 Std. in der Doppelwoche
6. Woche 56 Std. Lenkzeit 5+6 Woche somit **94 Std.** in der Doppelwoche

Die Variante der 5. Woche/6. Woche (38 Std. +56 Std.) ist nicht zulässig.

Merke:

Die Lenkzeit in der Doppelwoche (90 Std.) ergibt sich aus der Lenkzeit der Vorwoche.

Beispiel einer Tageslenkzeit:

Der Fahrer „Norbert K.“ hat folgende Tagelenkzeitvorgaben von seinem Disponent für 46 KW erhalten.

Montag:	8 Stunden
Dienstag:	10 Stunden
Mittwoch:	9 Std. 15 Minuten
Donnerstag:	9 Stunden
Freitag:	10 Stunden
Samstag:	8 Std. 15 Minuten

Dürfen die Lenkzeiten in der 46 KW (54 ½ Std.) unter Einhaltung der notwendigen Fahrtunterbrechungen sowie der Tages- und Wochenruhezeiten, vom Fahrer nach diesen Vorgaben durchgeführt werden?

NEIN !

Am Freitag ist die Lenkzeit von 10 Stunden nicht mehr möglich.

Begründung:

Der Fahrer hat bereits zwei verlängerte Lenkzeiten in der 46. KW (Die, Mi). Somit ist eine weitere Lenkzeitverlängerung auf maximal 10 Stunden in dieser Woche nicht mehr möglich.

Merke

Als Lenkzeit gelten solche Zeiten, die tatsächlich mit der Fahrertätigkeit zugebracht werden. Zur Lenkzeit gehört auch das verkehrsbedingte Anhalten an Ampeln, an Bahnschranken, an Kreuzungen, in Staus oder an der Grenze. Hingegen sind Be- und Entladezeiten, Arbeitszeiten, wobei es wichtig ist zu wissen, dass die Lenkzeit auch ein Teil der Arbeitszeit ist.

Die Fahrtunterbrechungen

Nach einer Lenkdauer von 4 ½ Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Die Fahrtunterbrechung von 45 Minuten 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 Grundnorm (45 Minuten) eingehalten wird.

Es ist kein anderes Splitting der Fahrtunterbrechung möglich, weil der Ordnungsgeber die Reihenfolge vor dem Hintergrund des Erholungszweckes dies so festgelegt hat. Wenn die erste und zweite Unterbrechung jeweils 30 Minuten beträgt, so wird diese Fahrtunterbrechung nicht zu beanstanden sein. Unzulässig wären Unterbrechungen von zuerst 30 Minuten und dann 15 Minuten.

Beispiel einer Fahrtunterbrechung

Lenkzeit:	07:00 Uhr bis 09:30 Uhr = 2 1/2 Stunden
Arbeitszeit:	09:30 Uhr bis 12:00 Uhr = 2 1/2 Stunden
Mittagspause:	12:00 Uhr bis 12:30 Uhr = 1/2 Stunde
Lenkzeit:	12:30 Uhr bis 14:30 Uhr = 2 Stunden

Wichtig

Somit ist nach Artikel 7 der VO (EG) Nr. 561/2006 ab 14:30 Uhr eine weitere Fahrtunterbrechung von mindestens 30 Minuten notwendig, weil die Lenkzeit von 4 ½ Std. erreicht wurde.

Beispiel einer Fahrtunterbrechung

Lenkzeit:	07:00 Uhr bis 09:30 Uhr = 2 1/2 Stunden
Fahrtunterbrechung	09:30 Uhr bis 09:55 Uhr = 25 Minuten
Lenkzeit	09:55 Uhr bis 11:55 Uhr = 2 Stunden
Bereitschaftszeit	11:55 Uhr bis 13:10 Uhr = 1 ¼ Stunden
Beladezeit	13:10 Uhr bis 14:00 Uhr = 50 Minuten
Ruhezeit	14:00 Uhr bis 01:00 Uhr = 11 Stunden

Wäre diese Einsatzplanung machbar?

NEIN!

Nach der Lenkzeit um 11:55 Uhr muss die Fahrtunterbrechung von mindestens 30 Minuten eingehalten werden. Die Bereitschaftszeit ist zwar keine Arbeitszeit im Sinne von § 3 i.V. mit § 21a Absatz 3 Arbeitszeitgesetz, erfüllt aber nicht den Erholungszweck einer Fahrtunterbrechung nach Artikel 7 VO (EG) Nr. 561/2006. Bereitschaftszeiten sind andere Zeiten als Ruhepausen und Ruhezeiten, in denen das Fahrpersonal nicht verpflichtet ist, an seinem Arbeitsplatz zu bleiben, in denen es sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. Bereitschaftszeiten und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem Fahrpersonal im Voraus bekannt sein, d. h. entweder vor der Abfahrt bzw. unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums.

Tages und Wochenruhezeiten

Die Fahrer müssen tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.

Dauer der täglichen Ruhezeiten

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. Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt. Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens **drei reduzierte** tägliche Ruhezeiten einlegen.

Reduzierte tägliche Tagesruhezeit:

Die reduzierte tägliche Ruhezeit beträgt mindestens 9 zusammenhängenden Stunden.

Aufteilung der regelmäßigen täglichen Ruhezeit

Die regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden.

Erster Ruhezeitblock mindestens 3 Std.

Zweiter Ruhezeitblock mindestens 9 Std.

Auch hier hat der Ordnungsgeber die dargestellte Reihenfolge (3+9 Std.) so festgelegt.

Beispiel; Aufteilung der täglichen Ruhezeit

00:00 Uhr bis 04:30 Uhr = 4 ½ Std. Lenkzeit

04:30 Uhr bis 05:15 Uhr = 45 Min. Fahrtunterbrechung

05:15 Uhr bis 06:15 Uhr = 1 Std. geplante Bereitschaftszeit vor der Laderampe

06:15 Uhr bis 08:45 Uhr = 2 ½ Beladezeit

08:45 Uhr bis 11:45 Uhr = 3 Std. Ruhezeit

11:45 Uhr bis 12:45 Uhr = 1 Std. Lenkzeit

12:45 Uhr bis 21:45 Uhr = 9 Std. Ruhezeit

Dauer der täglichen Ruhezeiten im Mehrfahrerbetrieb

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer muss innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.

Wichtig

Eine neue Tageslenkzeit kann daher erst dann beginnen, wenn eine vollständig zusammenhängende Ruhezeit vorangegangen ist, die den Anforderungen der geltenden Ruhezeitvorschriften entsprechen.

Dauer bzw. Verteilung der wöchentlichen Ruhezeiten

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.

Wichtig

Zum einen sind die vom EU-Verordnungsgeber festgelegten Zeiträume von jeweils zwei aufeinander folgenden Wochen zu beachten. Zum anderen ist eine Wochenruhezeit spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit einzuhalten.

Einsatzbeispiel für eine wöchentliche Ruhezeit

Nach dem Ende einer regelmäßigen (45 Std.) oder reduzierten Wochenruhezeit (24 Std.) beginnt der Fahrer „Norbert K.“ am Sonntag um 22.00 Uhr seine Fahrtätigkeit/Schichtzeit. Nach Einhaltung der Lenkzeiten, der Fahrtunterbrechungen und der täglichen Ruhezeiten sowie den Höchstarbeitszeiten, muss er spätestens am folgenden Samstag um 22:00 Uhr seine nächste Wochenruhezeit beginnen. War die letzte wöchentliche Ruhezeit eine reduzierte Wochenruhezeit, so muss nunmehr eine regelmäßige Wochenruhezeit von 45 Stunden folgen.

Ausgleichzeiten reduzierter Wochenruhezeiten

Der Ausgleich der Reduzierung von einer wöchentlichen Ruhezeit hat spätestens vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche ohne Unterbrechung zu erfolgen. Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen. Wenn die reduzierte wöchentliche Ruhezeit in der 50. KW stattgefunden hat, dann muss der Ausgleich spätestens vor dem Ende der 53. KW erfolgen.

Wichtig

Es muss bei einer reduzierten Wochenruhezeit-WRZ nur die fehlende Zeit zu einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit ausgeglichen werden.

Die Ausgleichszeiten sind an eine andere Ruhezeit, die mindestens 9 Stunden (Ausgleichsvorgabe) betragen muss, anzuhängen (z.B. Ruhezeit 9 Std. plus einer Ausgleichzeit von 21 Std., ergibt 30 Stunden).

Beispiele:

- Reduzierte WRZ 24 Std., Ausgleichszeitvorgabe 9 Std. + 21 Std.
- Reduzierte WRZ 30 Std., Ausgleichszeitvorgabe 9 Std. + 15 Std.
- Reduzierte WRZ 36 Std., Ausgleichszeitvorgabe 9 Std. + 09 Std.

Ruhezeiten im Fahrzeug

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. Hinsichtlich der Zulässigkeit des Verbringens regelmäßiger wöchentlicher Ruhezeiten im Fahrzeug enthält Art. 8 Abs. 8 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 keine Angaben. Es ist rechtlich nicht zulässig, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen.

C: Unternehmerpflichten

Mit Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 561/2006 am 11. April 2007 sind neue Vorschriften bzw. Mindeststandards über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für das Fahrpersonal festgelegt worden. Dazu kommen die Überwachungs- und Dispositionspflichten der fahrpersonalrechtlichen Vorschriften durch den Unternehmer oder dessen Beauftragte. Die hierfür eingesetzten Personen müssen über ausreichende fachliche und organisatorische Kenntnisse verfügen und unter Berücksichtigung realistischer Verkehrsverhältnisse und zulässiger Geschwindigkeiten in der Lage sein, den Einsatz des Fahrpersonals so zu gestalten, dass diese die vorgegebenen Touren ordnungsgemäß und ohne Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten, rechtssicher erledigen können. Auch die Gewährung einer ausreichenden Transportzeit durch Berücksichtigung der Streckenführung, des Bestimmungsorts, der An- und Abfahrt sowie der Be- und Entladung ist eine maßgebliche Voraussetzung.

Beschulung des Fahrpersonals

In der Praxis bestehen beim Verkehrsunternehmer oft Unklarheiten darüber, ob dieser verpflichtet ist, das Fahrpersonal eingehend auf die fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen hinzuweisen. Aus den EG-Sozialvorschriften ergibt sich für das Fahrpersonal zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten keine direkte Informationspflicht des Verkehrsunternehmers. D.h., es ist nicht zwingend, Schulungen des Fahrpersonals über die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen zu veranlassen. Die Gesetzgebung verlangt vom Unternehmer jedoch eindeutig, den Fahrer ordnungsgemäß über seine Tätigkeiten anzuweisen, und auch regelmäßig zu überprüfen, ob er die Lenk- und Ruhezeiten (EG-Sozialvorschriften) eingehalten hat.

Normierung der Haftung von Verkehrsunternehmen

In Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 wird vom Wortlaut her, die Haftung von Verkehrsunternehmen geregelt. Sowohl der Unternehmer oder dessen Beauftragter wie z.B. der Disponent haben das Einhalten der Lenk- und Ruhezeiten des im Straßentransport beschäftigten Fahrpersonals, etwa durch einräumen von ausreichenden Zeitpuffern, sicherzustellen. Auch die Kontrolle der Schaublätter und der digitalen Aktivitätsdaten gehört zu den Pflichten des Unternehmers. Lenkt der Unternehmer oder dessen Beauftragte selbst ein LKW, hat er gleichermaßen die EG Sozialvorschriften einzuhalten. Auch wenn noch keine Erfahrung über die Auslegung des Artikel 10 Absatz 4 der o.a. Verordnung besteht, hat der EU-Verordnungsgeber erstmals auch Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen mit in die Verantwortung genommen und festgelegt, dass diese sicher zu stellen haben, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Bestimmungen dieser Verordnung verstoßen.

Zu der Thematik Verantwortlichkeit gegenüber des Fahrpersonals wurden in der Rechtsprechung einige Grundsätze entwickelt, wie z.B. durch das OLG Düsseldorf (Az.: IV-2 Ss 8 Owi 83/07-Owi 64/07 III), das in Sachen Lenk- und Ruhezeiten die Verkehrsunternehmen verpflichtet, die bei Ihnen beschäftigten Fahrer auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten ausdrücklich und nachhaltig hinzuweisen. Nehmen die Fahrer diese Belehrungen nicht ernst, muss der Unternehmer arbeitsrechtliche Schritte (wie z.B. Abmahnungen), einleiten. Auch über die Häufigkeit oder regelmäßigen Kontrollen des Fahrpersonals wurde in obergerichtlichen Urteilen entschieden. Somit können zum Beispiel bei Fahrern, der sich in der Vergangenheit als zuverlässig erwiesen haben, Kontrollen in

einem längeren Zeitabstand durchgeführt werden. Ein einmaliges Fehlverhalten eines Fahrers führt nach herrschender Meinung nicht zu einer gesteigerten Überwachungspflicht.

Merke:

Unterweisungen sind ein wichtiges Instrument, um das Fahrpersonal zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und somit zur Verkehrssicherheit zu bewegen.

Bei Verstößen durch das Fahrpersonal wird grundsätzlich auch gegen den Unternehmer oder dessen Beauftragte ermittelt. Das Oberlandesgericht Hamm hat am 09.12.2008 (Az. 1-9 U 20/08) eine richtungweisende Entscheidung hinsichtlich Halterhaftung getroffen. Demnach haftet der Geschäftsführer eines Transportunternehmens für seine Mitarbeiter bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr. Regelmäßige oder mehrere planmäßige Rechtsverstöße gegen das Fahrpersonalrecht sind beharrliche Pflichtverletzungen und führen grundsätzlich zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmers als auch deren Geschäftsführung.

In diesem Zusammenhang wird noch darauf hingewiesen, dass Belastungen nicht nur durch die Lenktätigkeiten entstehen, sondern auch z.B. durch das Be- und Entladen der Fahrzeuge. Vor diesem Hintergrund wird auf die Beachtung des § 21a Arbeitszeitgesetz- ArbZG hingewiesen.

Merke:

Zu widerhandlungen gegen die fahrpersonalrechtlichen Bestimmungen können sowohl beim Unternehmer, bei dessen Beauftragten (§ 9 OwiG), als auch beim Fahrer mit Bußgeld nach dem Fahrpersonalgesetz bzw. der Fahrpersonalverordnung geahndet werden. Bei Feststellung von Rechtsverstößen gegen die VO (EG) Nr. 561/2006 kann die zuständige Behörde künftig auch prüfen, ob eine Mitverantwortung anderer Beteiligten der Beförderungskette, wie etwa Verloader, Spediteure, Auftragnehmer, Fahrvermittlungsagenturen etc. vorliegt.

Abweichung von den Lenk- und Ruhezeiten

Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann das Fahrpersonal von den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und der Ruhezeiten abweichen, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der/die Fahrer/-in 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 auf einem gesonderten Blatt z.B. im Arbeitszeitplan, zu vermerken.

Wichtig

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 bei größeren Verkehrsunfällen, extremen Wetterbedingungen, Verkehrs-umleitungen, Parkplatzmangel. (Diese Aufzählung 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. Bei Inanspruchnahme der gesetzesmäßigen Abweichungen ist darauf zu achten, dass dies nicht zur Verkürzung der Fahrtunterbrechungen und der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten führen darf (siehe hierzu auch EU-Leitlinie Nr.1).

Beispiel für eine Dokumentation (Schaublatt oder Tagesausdruck):

Notstand: Artikel 12 VO (EG) Nr. 561/2006

- ❖ Vollsperrung auf der A 67 zwischen Gernsheim und Lorsch
- ❖ Überschreitung der Tageslenkzeit
- ❖ Unterschrift anbringen

D: Mitführung von Unterlagen

Seit 1. Januar 2008 muss der Fahrer eines Fahrzeugs, das mit einem Kontrollgerät nach Anhang I oder Anhang IB ausgerüstet ist, nach Artikel 15 Absatz 7 der VO (EWG) Nr. 3821/85 jederzeit den zuständigen Personen auf Verlangen Folgendes vorlegen können:

1. Die Fahrerkarte (falls er Inhaber einer Fahrerkarte ist);
2. Alle erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß VO (EWG) Nr. 3821/85 und VO (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind, für den laufenden Tag und den vorausgehenden 28 Kalendertagen;
3. Die Schaublätter für den laufenden Tag und die vom Fahrer in den vorausgehenden 28 Kalendertagen verwendeten Schaublätter, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I (analoges Kontrollgerät) ausgerüstet ist.

Hinweis:

Werden in einem vierwöchigen Zeitraum von einem Fahrer in dessen 18 Tonnen LKW ein analoges Kontrollgerät eingebaut ist, nur Fahrten mit diesem LKW durchgeführt, so muss er bei einer Kontrolle nur die erforderlichen Schaublätter auf denen die Aktivitäten erkenntlich nachgewiesen wurden, den zuständigen Personen auf Anforderung vorlegen. Ist der Fahrer Inhaber einer Fahrerkarte, auch wenn er diese noch nicht verwendet hat, so muss er diese ebenfalls mitführen und auf Anforderung den zuständigen Personen vorlegen.

E: Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage nach § 20 FPersV.

Der nationale Ordnungsgeber hat in Abweichung der EU Entscheidung vom 12. April 2007 (Einführung eines standardisierten Formblattes) in der Fahrpersonalverordnung vom 22.01.2008 folgendes geregelt:

Fahrer, die die in Artikel 15 Abs. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder Kapitel III Artikel 11 des Anhangs zum AETR oder die nach der Fahrpersonal-Verordnung (siehe § 1 Absatz 6) vorgeschriebenen Nachweise nicht oder nicht vollständig vorlegen können, weil sie an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage

1. ein Fahrzeug gelenkt haben, für deren Führen eine Nachweispflicht nicht besteht,
 2. erkrankt waren,
 3. sich im Urlaub befanden oder
 4. aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt haben,
- haben bei einer Kontrolle den zuständigen Personen auf Verlangen ein entsprechende Bescheinigung des Unternehmers vorzulegen.

Diese Bescheinigung darf nicht handschriftlich ausgefüllt sein. Der Unternehmer hat den betroffenen Fahrern die Bescheinigung vor Fahrtantritt unter Angabe der Gründe für das Fehlen von Arbeitszeitnachweisen auszustellen und auszuhändigen. Die Bescheinigung ist vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person, die nicht der Fahrer selbst sein darf, und vom Fahrer zu unterzeichnen. Weitergehende Vorgaben enthält das Gesetz insoweit nicht, so dass das Nähere der internen Organisation des Unternehmens überlassen bleibt.

Durch die Entscheidung der Kommission vom 12.04.2007 lässt sich zwar der Schluss ziehen, dass sich der nach § 20 (1) FPersV erforderliche Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage mit dem standardisierten Formblatt der EU für Tätigkeiten im Kraftverkehr auch beim innerdeutschen Verkehr belegen lässt. Weil aber der nationale Ordnungsgeber in der FPersV die Mitführipflicht über berücksichtigungsfreie Tage um eine

Ziffer (Ziffer 4; aus anderen Gründen) erweitert hat, wird bis zur nächsten Rechtsänderung Folgendes vorgeschlagen:

- Das Unternehmen kann für die berücksichtigungsfreie Tage zur Vorlage bei Innlandkontrollen ein eigenes mit dem Firmenlogo erstelltes Formblatt nach EU-Muster verwenden.
- Im Kopf des Formulars kann folgender Wortlaut verwendet werden:

**- BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN GEMÄSS DER VERORDNUNG (EG)
NR. 561/2006 ODER § 20 DER FAHRPERSONALVERORDNUNG (FPERSV)-
Für den innerdeutschen Verkehr**

Außerdem ist es praktikabel, im erstellten Formular nach der Nr. 15 eine "NEUE" Nummer 15a „aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt“ einzufügen. Die Nummerierungen 16-18 bleiben somit bestehen (siehe hierzu auch EU-Leitlinie Nr.5).

Wichtig

Beim grenzüberschreitenden Verkehr ist für die nachweispflichtigen Tage das standardisierte Formblatt der EU durch den Unternehmer zu verwenden. Das BAG weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im grenzüberschreitenden Verkehr von einer Ergänzung des EU-Formblatts dringend abgeraten wird, da zum Teil hohe Bußgelder drohen!

Bescheinigung nach § 20 (1) FPersV für Aushilfs- bzw. Teilzeitfahrer/-innen

Beim Einsatz von Aushilfs- bzw. Teilzeitfahrern im innerdeutschen Verkehr kann der Unternehmer die erforderliche Bescheinigung nach § 20 (1) FPersV dahingehend ergänzen, indem er schriftlich erklärt, dass der Aushilfs- bzw. Teilzeitfahrer während der letzten 28 vorausgehenden Kalendertagen im Unternehmen nicht beschäftigt war und auch keine Fahrzeuge gelenkt hat, die der Aufzeichnungspflicht unterliegen. Im innerdeutschen Verkehr genügt in der Regel ein erläuternder Zusatz auf der Bescheinigung. Falls der Fahrer aber in einem anderen Unternehmen ein entsprechendes Fahrzeug gelenkt hat, darf sich die Bescheinigung natürlich nicht auf diese Tage erstrecken! (siehe HESSISCHER VERKEHRSPIEGEL 5/2009)

Bescheinigung nach § 20 (1) FPersV für den selbstfahrende Unternehmer

In Deutschland wird bei selbstfahrenden Unternehmern und selbstständigen Kraftfahrern keine Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage gemäß § 20 (1) FPersV verlangt. Dies gilt nicht für Fahrer, die nicht den Anforderungen des Art. 3 lit. e) Richtlinie 2002/15/EG vom 11.03.02 entsprechen (scheinselbstständige Fahrer). Scheinselbstständige Fahrer sind Arbeitnehmer und müssen daher die vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person unterschriebene Bescheinigung über die berücksichtigungsfreien Tage vorlegen. Bei grenzüberschreitendem Verkehr wird selbstfahrenden Unternehmern und selbstständigen Kraftfahrern zur Vermeidung von Rechtsfolgen empfohlen, das EU-einheitliche Formblatt zum Nachweis berücksichtigungsfreier Tage zu verwenden und dies an der für den Fahrer und der für den Unternehmer vorgesehenen Stelle zu unterschreiben.

Bescheinigung nach § 20 (1) FPersV für die wöchentliche Ruhezeit

Ab sofort wird auf eine Bescheinigung des Unternehmers über die wöchentliche Ruhezeit verzichtet, soweit der Fahrer den betreffenden Zeitraum vor Fahrtantritt manuell auf der Fahrerkarte als Ruhezeit (Art. 15 Abs. 3 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85) bzw. einem Schaublatt oder bei Fahrzeugen zwischen 2,8 t und 3,5 t ohne Kontrollgerät dem Tageskontrollblatt dokumentiert (das Europäische Recht sieht keinen besonderen Nachweis der wöchentlichen Ruhezeit vor). Für den grenzüberschreitenden Verkehr wird generell, sofern der Nachtrag der Wochenruhezeiten nicht vollständig plausibel und nachvollziehbar erfolgen konnte, die Verwendung des EU-einheitlichen Formblattes zum Nachweis

berücksichtigungsfreier Tage empfohlen, um sich als Unternehmer und Fahrer/in auf der (rechts) sicheren Seite zu befinden. Vom Fahrpersonal manuell im digitalen Kontrollgerät eingegebene Tätigkeitsdaten werden im Massenspeicher des digitalen Kontrollgerätes nicht aufgezeichnet (Anhang IB Rdnr. 084 VO (EWG) Nr. 3821/85).

Wichtig

Nach Ablauf der Mitführungspflicht hat der Fahrer die Bescheinigung über die berücksichtigungsfreie Tage unverzüglich im Unternehmen abzugeben. Der Unternehmer hat die Bescheinigungen ab dem Zeitpunkt der Rückgabe durch den Fahrer, ein Jahr außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den Fahrern auf Verlangen eine Kopie auszuhändigen.

Wie sind die Zeiten für die Anreise zur Fahrzeugübernahme zu werten?

Anfahrzeiten mit dem PKW zur Übernahme eines Fahrzeuges, das unter den Anwendungsbereich der fahrpersonalrechtlichen Vorschriften fällt und dieses sich nicht am Wohnort des Fahrers oder am Betriebssitz des Unternehmers befindet, sind als sonstige Arbeitszeit zu werten. Diese Anfahrtszeiten müssen als „sonstige Arbeitszeiten“ im Sinne der VO (EG) Nr. 561/2006 entweder auf der Rückseite des Schaublattes oder bei der Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes, manuell durch stecken der Fahrerkarte im Kontrollgerät vom Fahrpersonal nachgetragen werden.

Beispiel hierzu:

Die Anfahrtszeit mit dem PKW zur Übernahme eines LKW von 12t zHM beträgt z. B. Montags drei Stunden. Die drei Stunden Anfahrtszeit ist nachzutragen. Somit kann der Fahrer noch maximal 7 Stunden, bei Einhaltung der Fahrtunterbrechungen lenken, weil, wie bereits klargelegt, die Lenkzeit ein Teil der Arbeitszeit ist. Arbeitszeiten über 10 Std. sind nach dem Arbeitszeitgesetz unzulässig.

Neuregelung der Arbeitszeiten für das Fahrpersonal nach § 21a Arbeitszeitgesetz – ArbZG

Seit Wirksamwerden der VO (EG) Nr. 561/2006 und der Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG durch Artikel 5 des Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften und arbeitszeitrechtlicher Vorschriften am 17. August 2006 im Bundesgesetzblatt (BGBL I S. 1962 ff) ist in jedem Transport- bzw. Verkehrsunternehmen der diesen Vorschriften unterfällt die Gestaltung von Einsatz- oder Dispositionsplänen ein sensibler Bereich geworden. Vor allem aber in Bezug auf die ab 1. September 2006 geltenden Arbeitszeitvorschriften des § 21a ArbZG für „Beschäftigung im Straßentransport“ des fahrenden Personals.

Die tägliche Arbeitszeit (Grundnorm § 3 ArbZG)

Die werktägliche Arbeitszeit der Arbeitnehmer darf 8 Stunden nicht überschreiten. Die Arbeitszeit kann auf bis zu 10 Stunden verlängert werden, aber nur dann, wenn ein Ausgleich nach den gesetzlichen Vorgaben erfolgt, so dass im Durchschnitt 8 Stunden werktäglich nicht überschritten werden.

Als Arbeitszeit gelten insbesondere folgende Tätigkeiten:

- a) Den reinen Dienst am Steuer (Lenkzeit);
- b) Be- und Entladen
- c) Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste (Beim Personenverkehr)
- d) Reinigung und technische Wartung
- e) Die Reparaturarbeiten, Vor- und Abschlussarbeiten;
- f) Sonstige Arbeitszeiten, z. B. solche Zeiten die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs und der Ladung zu gewährleisten, bzw. die zur Erledigung von gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten aufgewendet werden.

Wöchentliche Arbeitszeit

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.

Unterschied zwischen Arbeitszeit und Lenkzeit

Paragraf 21a Arbeitszeitgesetz muss im Hinblick auf die zulässigen Lenkzeiten im Zusammenhang mit den Lenk- und Ruhezeitvorschriften der EG und den internationalen Regelungen des AETR gesehen werden. Zu beachten ist der Unterschied zwischen Arbeitszeit und Lenkzeit.

Höchstzulässige Arbeitszeit in der Woche	60 Std.
Höchstzulässige Lenkzeit in der Woche (je nach Lage)	56 Std.

Hinweis:

Bei Ausschöpfung der höchstzulässigen Wochenlenkzeit von 56 Stunden könnte der Fahrer mit anderen Arbeiten (z.B. Be- oder Entladetätigkeiten) nur noch 4 Stunden in der laufenden Woche beschäftigt werden.

Beispiel einer tägliche Arbeitszeit/Schichtzeit

Lenkzeit	7 Std. und 45 Minuten
Arbeitszeit	2 Std. und 15 Minuten
Bereitschaftszeit (geplant)	3 Std. und 45 Minuten
Pausen insgesamt	1 Std. und 15 Minuten
Gesamtarbeitszeit (LZ + ArbZ)	10 Stunden
„Schichtzeit“	15 Stunden

Die tägliche Ruhezeit hat nach dem Ende der so genannten Gesamtarbeitszeit respektive „Schichtzeit“ zu erfolgen. Dies wäre im vorliegenden Beispiel eine reduzierte Tagesruhezeit von 9 zusammenhängenden Stunden.

Keine Arbeitszeiten nach § 21a (3) ArbZG

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.

Für die vorgenannten Zeiten nach Ziffer 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 Ziffer 1-3 genannten Zeiten sind keine Ruhezeiten. Die in Ziffer 1 und 2 genannten Zeiten sind keine Ruhepausen.

Weitere Zeiten die keine Arbeitszeiten sind, hat der nationale Gesetzgeber für das fahrende Personal die unter den Anwendungsbereich der Verordnungen VO (EG) Nr. 561/2006, VO (EWG) Nr. 3821/85 oder dem AETR fallen, nicht vorgesehen.

Beweispflichten des Fahrers

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. D.h: Fahrer (Aushilfefahrer) müssen dem Verkehrsunternehmen alle Informationen verschaffen, die nötig sind, um diesem die Einhaltung der Arbeitszeitschutzbestimmungen zu ermöglichen.

Was sind Ruhepausen nach dem Arbeitszeitgesetz?

Eine Pause im Sinne des nationalen Arbeitszeitgesetzes liegt grundsätzlich vor, wenn der Fahrer/Beschäftigte mindestens eine Viertelstunde lang von jeder Arbeit freigestellt wird. Soweit bei gemischter Tätigkeit zwischen Lenkzeit und sonstigen Arbeiten Lenkzeiten von weniger als 4 ½ Stunden anfallen, für die nach den EU Sozialvorschriften eine Fahrtunterbrechung nicht erforderlich ist, sind jedenfalls die erforderlichen Pausen nach dem Arbeitszeitgesetz zu beachten. Bei einer Arbeitszeit von mehr als 6 bis 9 Stunden sind vom Arbeitgeber 30 Minuten Pause und bei mehr als 9 Stunden 45 Minuten Pause zu gewähren.

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

Ausgleichzeiten

Wenn die Arbeitszeiten der Beschäftigten in der Woche von 48 Stunden z.B. auf maximal 60 Stunden verlängert werden, so sind die „Überzeiten“ d.h. die 12 Stunden auszugleichen, damit im Wochendurchschnitt 48 Stunden erreicht werden. Als Ausgleichszeit dienen in der Regel die arbeitsfreien Werktage.

Merke:

Gesetzliche Urlaubstage, Krankheitstage oder Sonn- und Feiertage dürfen als Ausgleichszeiten nicht in Ansatz gebracht werden.

Ausgleichszeiten der Nachtarbeitnehmer

Der Ausgleich der maximal zehn stündigen werktäglichen Arbeitszeit der Nachtarbeitnehmer muss innerhalb von einem Kalendermonat oder innerhalb von vier Wochen erfolgen, so dass im Durchschnitt acht Stunden werktäglich nicht überschritten werden. Wer Nachtarbeitnehmer nach den arbeitszeitschutzrechtlichen Vorschriften ist, ist im § 2 Absatz 5 des Arbeitszeitgesetzes geregelt.

Arbeitszeiten und Ausgleichszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern

Das moderne Arbeitszeitrecht begrenzt einerseits die Arbeitszeit, zum anderen zielt es darauf ab, die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen zu fördern, indem es innerhalb eines definierten Rahmens flexible Arbeitszeiten ermöglicht. Aber wer ist eigentlich für die Gewährung notwendiger Ausgleichszeiten wenn der Fahrer vom Arbeitgeber **A** in das Verkehrsunternehmen **B** wechselt?

Nach herrschender Meinung ist für die Gewährung der Ausgleichszeit der Arbeitgeber **A** verantwortlich, weil bei diesem auch die vertragliche Arbeitszeit angefallen und somit auch zu bezahlen wäre. (Ausnahme fristlose Kündigung) Aufgrund der Tatsache, dass das Unternehmen **B** zur Berechnung der erneuten Verteilung der werktäglichen Arbeitszeit verpflichtet ist, vom Fahrer eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen, werden die geleistete Arbeitszeiten beim Unternehmen **A** offenkundig. Es beginnt somit grundsätzlich beim Unternehmen **B** ein neuer Verteilungszeitraum der höchstzulässigen Arbeitszeiten.

Merke:

Verlängerte Arbeitszeiten innerhalb des gesetzlichen Rahmens nur bei hohem Arbeitsanfall ausschöpfen; den Ausgleich der Stunden in Zeiten geringeren Arbeitsanfalls durchführen. Es sollte natürlich immer geprüft werden, ob nicht die Möglichkeit besteht, durch die Gestaltung der Arbeitsorganisation „Spitzenlasten“ zu vermeiden.

Abweichende Regelungen; Kurzfassung des § 21a Abs.6 Ziffer 2 ArbZG

Von der wöchentlichen Höchstarbeitszeit können, wenn objektive technische oder arbeitszeitorganisatorische Gründe vorliegen, in einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung andere Regelungen getroffen werden. Dabei darf die Arbeitszeit 48 Std. wöchentlich im Durchschnitt von sechs Kalendermonaten nicht überschreiten.

Aufzeichnung der Arbeitszeit; Dokumentationspflichten (§ 21a Abs.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. Als Aufzeichnung können u.a. die Schaublätter, Daten aus dem digitalen Kontrollgerät oder Stechkarten dienen.

INFOS zum digitalen Kontrollgerät

Nach Veröffentlichung der Rechtsakte vom 15. März 2006 am 11. April 2006 im Amtsblatt der EU -L 102- wird nach Art. 27 der VO (EG) Nr. 561/2006 der Einbau des digitalen Kontrollgerätes in alle Neufahrzeuge die erstmals nach dem 1. Mai 2006 zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden und unter den Anwendungsbereich der oben genannten Verordnung fallen, zur Pflicht.

Wichtig

Das Datum der Erstzulassung eines Fahrzeugs beschreibt den Tag, an dem das Fahrzeug erstmals allgemein und sachlich unbeschränkt zum öffentlichen Verkehr im Innland oder im Ausland zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. (Siehe Urteil des Bundesfinanzhofs- BFH vom 23.05.2006 Az.: VII R 27/05)

Chipkarten statt Tachoscheiben

Mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes benötigen das Fahrpersonal, die Unternehmen, die Werkstätten und die Kontrollorgane für ihre Aufgabenwahrnehmung Kontrollgerätekarten die bei der nach Landesrecht zuständigen Behörden oder beauftragten Stelle zu beantragen sind. Für Unternehmen und Fahrer sind die erforderlichen Chip-Karten/Kontrollgerätekarten die Basis für Betrieb und Nutzung des digitalen Kontrollgerätes. Die personalisierten Chipkarten/ Kontrollgerätekarten identifizieren den Nutzer. Je nach Zugriffsrecht ermöglichen sie das Anzeigen, Ausdrucken und Herunterladen der gespeicherten Daten.

Fahrerkarte

Zum Betrieb des digitalen Kontrollgerätes nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und unter anderem zur Speicherung der personenbezogene Aktivitätsdaten.

Anmerkung:

Auf der Fahrerkarte werden Geschwindigkeitsüberschreitungen nur als Ereignis festgehalten. Die tatsächlichen Geschwindigkeiten der letzten 24 Stunden (reine Fahrzeit) befinden sich im Massenspeicher.

Ab wann muss eine Fahrerkarte verwendet werden?

Den Arbeitstag beginnt der Fahrer mit dem Einstecken der Fahrerkarte in Schacht 1. Er wird dann durch das Anmeldenemü geführt. Ist ein zweiter Fahrer auf dem Fahrzeug anwesend, durchläuft er nach dem Einstecken seiner Fahrerkarte in den Schacht 2 das gleiche Menü. Wichtig ist hierbei, dass zuerst der Anmeldevorgang vom ersten Fahrer abgeschlossen ist.

Wichtig

Ohne Fahrerkarte darf kein Fahrzeug gelenkt werden, es sei denn, es liegen rechtmäßige Ausnahmen vor. Auch die Benutzerführung des Kontrollgeräteherstellers ist durch das Fahrpersonal zu beachten.

Rechtmäßige Ausnahmen von der Benutzung einer Fahrerkarte.

Wenn eine Fahrerkarte beschädigt ist, Fehlfunktionen aufweist, in Verlust geraten ist oder gestohlen wurde, d.h. sich nicht im Besitz des Fahrers befindet, hat der Fahrer zu Beginn und am Ende seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug auszudrucken und auf dem Ausdruck die Angaben, mit der er als Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), einzutragen und seine Unterschrift anzubringen. Die Eintragung der Aktivitäten (Zeitgruppen) haben entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten zu erfolgen und sind in Artikel 15 Absatz 3 zweiter Spiegelstrich Buchstaben b, c und d der VO (EWG) Nr. 3821/85 geregelt.

Beim Vorliegen der genannten Tatumstände -Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl- darf der Fahrer ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen seine Fahrt fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn das für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist, sofern er nachweisen kann, dass es ihm nicht möglich war, die Fahrerkarte während diese Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen.

Anmerkung:

Binnen sieben Tagen hat der Fahrer einen Antrag auf Ersetzung der Fahrerkarte bei der zuständigen Behörde zu stellen. Beim Diebstahl der Fahrerkarte ist die Diebstahlanzeige dem Antrag beizufügen.

Unternehmenskarte

Unternehmen, deren Fahrpersonal Beförderungen im Straßenverkehr durchführen, benötigen für ihre Aufgabenwahrnehmung eine oder mehrere Unternehmenskarten, die wie bereits erwähnt, bei der nach Landesrecht zuständigen Behörden oder beauftragte Stelle zu beantragen sind. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass zu Beginn und am Ende des Fahrzeugeinsatzes für das Unternehmen die Unternehmenskarte in das Kontrollgerät eingegeben wird, um den Einsatz des Fahrzeugs dem Unternehmen zuzuordnen.

Auch Unternehmen die Kleintransporte einschließlich Anhänger von mehr als 2,8t und nicht mehr als 3,5t zHM einsetzen, können von dieser Regelung betroffen sein.

Anmietung von Fahrzeugen:

Bei der Anmietung von Fahrzeugen die unter den Anwendungsbereich des Fahrpersonalrechts fallen, hat der Unternehmer grundsätzlich zu veranlassen, dass die Unternehmenskarte gesteckt wird. Konnte jedoch bei der Anmietung des Fahrzeugs die Unternehmenskarte **noch nicht** gesteckt werden, sind zu Beginn und am Ende der Arbeitsschicht Tagesausdrucke vom Fahrer zu fertigen und die notwendigen Eintragungen vorzunehmen.

Hinweis:

Mit der gesteckten Unternehmenskarte werden automatisch die eigenen Daten vor dem Zugriff gegenüber Unberechtigten gesperrt.

Werkstattkarte

Die Werkstattkarte wird für die nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anerkannten oder beauftragten Werkstätten, den Herstellern von Kontrollgeräten sowie Fahrzeugherstellern, erteilt.

Kontrollkarte

Für Kontrollzwecke der BAG, Polizei, oder den Aufsichtsbehörden bzw. Arbeitsschutzbehörden.

Wie viele Arten von Kontrollgerätekarten darf man besitzen?

Der Besitz von Kontrollgerätekarten ist an bestimmte Funktionen gebunden (Fahrer, Unternehmen, Werkstatt, Kontrollorgan).

Jeder Fahrer darf nur im Besitz **einer** gültigen Fahrerkarte sein.

Das Unternehmen kann **mehrere** Karten besitzen.

Die Werkstatt erhält auf Antrag für jede zugelassene Fachkraft/Techniker **eine** Karte.

Pro Arbeitsverhältnis jedoch nur **eine** Karte.

Die Kontrollorgane können für ihre Aufgabenwahrnehmung **mehrere** Karten besitzen.

Der selbstfahrende Unternehmer mit eigenen Fahrzeugen benötigt grundsätzlich zwei Kontrollgerätekarten. (FK+UK)

Weiterverwendbarkeit von herkömmlichen analogen Kontrollgeräten.

Die herkömmlichen analogen Kontrollgeräte bei denen die Verwendung von Schaublätter erforderlich sind, können weiter betrieben/verwendet werden.

Anfertigen von Ausdrucken

Der Unternehmer und der Fahrer haben dafür Sorge zu tragen, dass im Fall einer Kontrolle der Ausdruck aus dem digitalen Kontrollgerät unter Berücksichtigung der Dauer des Dienstes auf Anforderung ordnungsgemäß erfolgen kann. Es ist ratsam, zusätzlich zur Papierrolle im Drucker, noch eine zugelassene Ersatzrolle für den Drucker im Fahrzeug mitzuführen.

Hinweis:

Es ist darauf zu achten, dass beim analogen Kontrollgerät nur zugelassene Schaublätter und beim digitalen Kontrollgerät nur zugelassene Druckerpapiere verwendet werden.

Wie lange speichert das digitale Kontrollgerät die Daten?

Das digitale Kontrollgerät ist so konstruiert, dass die Daten für mindestens 365 Tage gespeichert werden. Es speichert die gefahrene Geschwindigkeit detailliert jedoch nur während der letzten 24 Stunden tatsächlicher Fahrzeit („Nettolenzeit“).

Muss der Unternehmer die Fahreraufzeichnungen/Fahrerdaten downloaden?

Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes spätestens alle 3 Monate, und die der Fahrerkarte spätestens alle 28 Tage beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, ausgelesen/kopiert werden. Ebenfalls hat der Unternehmer unverzüglich auf einem gesonderten Datenträger Sicherheitskopien zu erstellen (§ 2 Absatz 5 FPersV). Bei Teilzeitfahrern, die nur unregelmäßig für einen Betrieb tätig werden, sind die Daten der Fahrerkarte nach dem Zeitraum, in dem der Teilzeitfahrer für das Unternehmen tätig war, auszulesen und zu kopieren. Eine erneute Archivierung von Daten alle 28 Kalendertage, obwohl der Fahrer nicht für das Unternehmen tätig war, ist nicht zwingend erforderlich.

Aufbewahrungsfrist der analogen und digitalen Daten:

Die Aufbewahrungsfrist der Schaublätter, Ausdrücke und der digitalen Daten beträgt nach derzeitiger Rechtslage (§ 4 Abs. 3 Satz 6 FPersG) ab dem Zeitpunkt der Abgabe der Schaublätter/Ausdrücke oder des Kopierens der digitalen Daten **1 Jahr**. Danach sind bis zum 31. März des auf das Kalenderjahr, in dem die Aufbewahrungspflicht endet, folgenden Kalenderjahres die Daten zu löschen und die Schaublätter und die gemäß Artikel 16 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und § 2 Abs. 3 Satz 1 und 2 der Fahrpersonalverordnung zu fertigenden Ausdrücke 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 und § 28f Abs. 1 Satz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch benötigt werden. Die Einhaltung der Fristen muss das Unternehmen oder dessen Beauftragte selbst sicherstellen.

Der Unternehmer hat bei der Aufbewahrung der Schaublätter, der digitalen Daten und den nachweispflichtigen Dokumenten (z.B. Ausdrücke) dafür zu sorgen, dass diese vollständig und gegen Verlust und Beschädigung gesichert sind.

Ebenso hat der Unternehmer von seinen Fahrern die Ergebnisprotokolle und andere Niederschriften über vorgenommene Kontrollen sowohl auf der Straße und im Betrieb ein Jahr lang aufzubewahren. 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.

Reparatur von Kontrollgeräten:

Bei einer Betriebsstörung oder mangelhaftem Funktionieren des Gerätes muss der Unternehmer die Reparatur, sobald die Umstände dies gestatten, von einem zugelassenen Installateur oder zugelassenen Werkstatt durchführen lassen. Ist die Rückkehr für die Reparatur des Gerätes zum Betriebssitz länger als eine Woche, so ist diese unterwegs vorzunehmen.

Austauschpflicht; Analog gegen Digital.

Ab dem 1. Januar 1996 zugelassene Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10t; oder Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12t.

Ein Austausch des analogen Kontrollgerätes ist aber nur dann erforderlich, wenn das gesamte System, bestehend aus Registereinheit und Geschwindigkeitsgeber (KITAS) getauscht werden muss.

Fälschung von Aufzeichnungen

Die Verfälschung, Unterdrückung oder Vernichtung von Aufzeichnungen auf dem Schaublatt, des Speicherinhalts des Kontrollgerätes bzw. der Fahrerkarte sowie der von dem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgedrucktem Dokument ist verboten. Dies gilt in gleicher Weise für Manipulationen am Kontrollgerät, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Aufzeichnungen und/oder ausgedruckten Dokumente verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden können. Im Fahrzeug darf keine Einrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann. Die Urkundenfälschung, die Fälschung technischer Aufzeichnungen oder die Fälschung beweiserheblicher Daten sind in Deutschland in §§ 267 bis 269 des Strafgesetzbuches bereits unter Strafe gestellt.

Strafanzeige

Strafanzeige wird von der Polizei erstattet, wenn

- das Kontrollgerät auf irgendeine Art so beeinflusst wird, dass verfälschte Aufzeichnungen gemacht oder solche unterdrückt werden,
- verfälschte Aufzeichnungen bewusst verwendet werden oder
- Aufzeichnungen (z.B. Ausdrücke) nachträglich verfälscht werden und falsche Eintragungen erfolgen.
- Speicherinhalte beim digitalen Kontrollgerät vernichtet oder unterdrückt werden

Kündigung bei Manipulation von Tachoscheiben

Die Manipulation von Tachoscheiben, die einen Straftatbestand erfüllen, stellen einen wichtigen Grund dar und berechtigen den Arbeitgeber, das Arbeitsverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit sofortiger Wirkung zu beenden (Landesarbeitsgericht Rheinland Pfalz, Az.: 2 Sa 1221/03). Dieses Urteil dürfte im Tenor auch bei Manipulationen von digitalen Daten oder Aufzeichnungen anzuwenden sein.

Hol- und Bringdienste.

Hol- und Bringdienste der Werkstätten fallen nach Auffassung der Bund/Länder-Referenten Sozialvorschriften unter die Ausnahme des Artikel 3 Buchstabe g Verordnung (EG) Nr. 561/2006, (seit 11.04.2007), wenn solche Fahrten auf direktem Weg vom Kunden zur Werkstatt oder umgekehrt und als so genannte Leerfahrten (ohne Transportgut) durchgeführt werden; ferner müssen diese Fahrzeuge dann ausschließlich von Werkstattangehörigen im Werkstattauftrag gefahren werden. In diesen Fällen besteht über das Eingabemenü des digitalen Kontrollgerätes die Möglichkeit, die Fahrt als nicht den vorgenannten Verordnungen

unterliegende Fahrt („OUT“) zu kennzeichnen. Es dürfen bei diesen Fahrten keine Werkstattkarten verwendet werden.

Überführungsfahrten, rotes Kennzeichen oder Kurzzeit-Kennzeichen

Neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind; mit denen Probefahrten durchgeführt werden, haben in der Regel keine funktionsfähigen Kontrollgeräte installiert. Insbesondere fallen neue Fahrzeuge, die vom Herstellerwerk zum Käufer überführt werden und noch nicht ihre bestimmungsgemäße Verwendung erhalten haben, nicht unter die Verordnung. Das gleiche gilt für Entwicklungsfahrzeuge, für Fahrzeuge, die nach Reparatur- und Wartungsarbeiten zu Probefahrten auf der Straße benutzt werden. Was unter Probefahrten mit dem Zweck zur technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten zu verstehen ist, geht bedingt aus § 28 Abs. 1 StVZO hervor. Danach sind Probefahrten solche Fahrten, die der Feststellung und dem Nachweis der Gebrauchsfähigkeit von Fahrzeugen dienen. Bei der Beförderung neuer oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen sind, kann von Überführungsfahrten im Sinne des § 28 Abs. 1 StVZO ausgegangen werden. Danach sind Überführungsfahrten Fahrten, die in der Hauptsache zur Überführung eines Fahrzeugs an einen anderen Ort dienen.

Bei Fahrten mit Fahrzeugen mit "rotem Kennzeichen oder „Kurzzeitkennzeichen““ ist der Ausnahmetatbestand nach Artikel 3 Buchstabe der VO (EG) Nr. 561/2006 gegeben, weil diese Fahrzeuge noch nicht der bestimmungsgemäßen Nutzung zugeführt worden sind. Die Ausnahme von Artikel 3 stellt auf den Zweck der konkreten Fahrt ab sowie auf neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen wurden. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eigene oder gemietete Fahrzeuge handelt. Auf Fahrzeuge, die mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sind und ebenso mit einem "amtlichen Kennzeichen" versehen und somit in Betrieb genommen sind, und für Probe- oder Vorführfahrten zum Zwecke der Verkaufs bzw. für Überführungsfahrten zum Kunden im öffentlichen Straßenverkehr eingesetzt werden, findet Artikel 3 Buchstabe der VO (EG) Nr. 561/2006 KEINE Anwendung. Die Kontrollgerätkarten der jeweiligen Nutzer sind erforderlich.

An manche Eigenheiten der neuen Aufzeichnungstechnik, das für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen soll, muss sich das Fahrpersonal auch nach mehr als drei Jahren seit Inkrafttreten der Einbaupflicht, noch gewöhnen. Wichtig ist, dass die personenbezogene eigene Fahrerkarte vor Fahrtantritt verwendet wird, und die Aktivitäten durch das Bedienen des Zeitgruppenschalters am Kontrollgerät erkenntlich nachgewiesen werden, insbesondere aber die Bereitschaftszeiten, die Fahrtunterbrechungen, die Ruhepausen und Ruhezeiten.

Auch an die Unternehmerpflichten, wie das Auslesen, Auswerten und die Prüfung der Fahreraktivitäten, wird nochmals hingewiesen.

Das Ziel: Mehr Sicherheit auf unseren Straßen!

Bei der Erstellung der Informationen wurde mit Sorgfalt recherchiert und darauf geachtet, dass die alle Angaben mit den aktuellen fahrpersonalrechtlichen Vorschriften einhergehen. Eine rechtliche Gewähr kann für die Richtigkeit jedoch nicht übernommen werden.

Autor
Willy Dittmann
30. November 2009