

HINWEIS: Dieses Merkblatt soll – als Service Ihrer IHK – nur erste Hinweise geben und erhebt daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Obwohl es mit größter Sorgfalt erstellt wurde, kann eine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit nicht übernommen werden, es sei denn, der IHK wird vorsätzliche oder grob fahrlässige Pflichtverletzung nachgewiesen.

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Neue Lenk- und Ruhezeiten seit 11. April 2007

Im Zuge der Einführung des digitalen Kontrollgerätes hat der europäische Gesetzgeber in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006¹ gleichzeitig neue Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten erlassen und im April 2006 veröffentlicht. Während der Teil der neuen Verordnung, der sich mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes befasst, bereits zum 1. Mai 2006 in Kraft getreten ist, sind die Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten erst seit dem 11. April 2007 anzuwenden.

- Parallel zum europäischen Recht bestehen in Deutschland weitere Vorschriften zur Regelung der Arbeitszeit, speziell für Fahrzeugführer, die mit Wirkung zum 01. Januar 2008 ebenfalls novelliert wurden.

Wichtigste Inhalte der neuen Vorschriften

Zu den wichtigsten Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gehören

- der Einföhrungstermin für digitale Kontrollgeräte,
- die Änderung der Lenk- und Ruhezeitenvorschriften,
- die Bestimmungen über vom Fahrpersonal mitzuföhrenden Unterlagen,
- die Aufbewahrungs- und Vorlagepflichten für Unternehmen
- neue Regelungen der Haftung im Zusammenhang mit Verstößen

Die Vorschriften der Verordnung EG Nr. 561/2006 gelten für alle Fahrzeuglenker, also auch für selbstfahrende Unternehmer.

Als ergänzende nationale Vorschriften des Deutschen Arbeitsrechts sind für das *beschäftigte* Fahrpersonal außerdem zu beachten:

- Arbeitszeitgesetz
- Fahrpersonalgesetz
- Fahrpersonalverordnung

Im Übrigen gelten für Transporte von einem EG Start in einen AETR-Mitgliedsstaat die Vorschriften des

- AETR²

¹ "VO (EG) NR. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der VO (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der VO (EWG) Nr. 3820/85 des Rates."

² Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Geltungsbereich und konkurrierende Rechtsvorschriften

Der örtliche wie der sachliche Geltungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 entsprechen exakt dem der bisherigen Fahrpersonalvorschriften der EG (VO EWG Nr. 3820/85 und VO EWG Nr. 3821/85).

Die Verordnung gilt damit grundsätzlich für

- alle Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem Gütertransport auf öffentlichen Straßen dienen und deren **zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen** übersteigt,
- beim Einsatz von Fahrzeugen, die zur Beförderung von **mehr als 9 Personen einschließlich Fahrer** bestimmt sind.

Es kommt nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug in leerem oder beladenem Zustand befindet bzw. mit Fahrgästen besetzt ist.

Die Verordnung gilt grundsätzlich für alle Beförderungen innerhalb jedes einzelnen EG-Mitgliedsstaates und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten. Darüber hinaus gelten sie auch in den EWR-Mitgliedsstaaten Island, Liechtenstein und Norwegen.

Findet ein Transport von einem EG-Staat in einen AETR-Staat³ statt, der nicht EG-Mitgliedsstaat ist, gilt auf der gesamten Strecke das AETR (z. B. bei einem Transport von Deutschland in die Schweiz).

Besondere Regelungen für den Betrieb von Kleintransportern innerhalb Deutschlands.

Innerhalb Deutschlands herrscht zudem eine Pflicht zur Aufzeichnung

- *der Lenkzeiten,*
- *aller sonstigen Arbeitszeiten,*
- *der Lenkzeitunterbrechungen*
- *der Ruhezeiten*

für die Fahrer von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t beträgt. Diese Regelung besteht für alle Fahrzeugführer – unabhängig von der Staatsangehörigkeit und für alle entsprechenden Fahrzeuge – unabhängig vom Zulassungsland. Liegt das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges nicht über 2,8 Tonnen (einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger), so bestehen keine Aufzeichnungspflichten nach dem Fahrpersonalrecht.

³ Mitgliedstaaten des AETR: alle EG-Staaten und Andorra, Aserbaidschan, Bosnien-Herzegowina, Republik Serbien und Montenegro, Kasachstan, Kroatien, Liechtenstein, Moldawien, Norwegen, Republik Mazedonien, Russische Föderation, Schweiz, Türkei, Turkmenistan, Usbekistan, Weißrussland.

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Kurzübersicht über die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften

	EU-Regelung Fahrzeug zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger/ Sattelanhänger über 3,5 t zGG bzw. mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen im Personenverkehr	Nationale Vorschriften Fahrzeug zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger/ Sattelanhänger über 2,8 t bis 3,5 t zGG bzw. bei Linienlängen bis 50 km im Personenlinienverkehr
Mindestalter Fahrer (Achtung: Sonderregelungen im Personenverkehr)		
bis 7,5 t zGG	18 Jahre	
über 7,5 t zGG	21 Jahre (18 Jahre für ausgebildete Berufskraftfahrer innerhalb Deutschlands)	
Lenkzeit		
täglich	9 Stunden , 2 x wöchentlich 10 Stunden	
wöchentlich	maximal 56 Stunden (zwischen Montag 00:00 Uhr und Sonntag 24:00 Uhr)	
Doppelwoche	maximal 90 Stunden	
Fahrtunterbrechung		
nach einer Lenkzeit von	4 ½ Stunden	
Dauer der Fahrtunterbrechung	Mindestens 45 Minuten , aufteilbar in zwei Unterbrechungen von mindestens 15 Minuten (1. Abschnitt) und 30 Minuten (2. Abschnitt)	
tägliche Ruhezeit		
Ein Fahrer	Regelmäßig 11 Stunden mit dreimaliger Verkürzungsmöglichkeit pro Woche auf 9 Stunden (keine Ausgleichspflicht). 12 Stunden bei Aufteilung in zwei Abschnitte von mindestens 3 Stunden (1. Abschnitt) und mindestens 9 Stunden (2. Abschnitt) , jeweils innerhalb von 24 Stunden nach einer Ruhezeit	
Zwei oder mehr Fahrer	9 Stunden innerhalb von 30 Stunden nach einer Ruhezeit	
wöchentliche Ruhezeit		
Beginn nach spätestens sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit	Regelmäßig 45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit. Verkürzung auf 24 Stunden möglich, unabhängig ob am Standort oder unterwegs. Innerhalb von zwei Wochen: zwei regelmäßige Ruhezeiten oder eine regelmäßige und eine verkürzte. Eine Verkürzung muss durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden , die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Folgewoche genommen werden muss.	
Arbeitszeit		
täglich	Ø 8 Stunden, höchstens 10 Stunden	Ø 8 Stunden, höchstens 10 Stunden
wöchentlich	Ø 48 Stunden, höchstens 60 Stunden	Ø 48 Stunden, höchstens 60 Stunden
monatlich	Ø 208 Stunden, höchstens 260 Stunden	Ø 208 Stunden, höchstens 260 Stunden
Ausgleich	innerhalb von 4 Monaten (mit Tarifvertrag u.U. 6 Monate), § 21a ArbZG	innerhalb von 6 Monaten, § 3 ArbZG
Rechtliche Grundlage		
	VO (EG) Nr. 561/2006	FahrpersG
	VO (EWG) Nr. 3821/85	FahrpersV
	VO (EG) Nr. 2135/98	ArbZG
	speziell § 21a ArbZG, nur Arbeitnehmer	
Arbeitszeitnachweise		
	Analoges oder digitales Kontrollgerät	Analoges oder digitales Kontrollgerät, wenn kein Kontrollgerät eingebaut ist und keine <u>Nachrüstpflicht</u> besteht: handschriftliche Aufzeichnungen (s. S. 61)

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

**Definitionen /
Erläuterungen der
Begriffe**

Die vorherstehende Tabelle zeigt die Zeitraster, die sich sowohl aus den Sozialvorschriften des Gemeinschaftsrechts als auch aus den nationalen Vorschriften des deutschen Arbeitsrechts ergeben. Die Begriffe sind wie folgt definiert:

a) Nach EG Verordnung

Arbeitswoche

Die Arbeitswoche beginnt Montag um 00:00 Uhr und endet am Sonntag um 24:00 Uhr.

Fahrer

Ein Fahrer ist jede Person, die das Fahrzeug (wenn auch nur kurz) lenkt oder sich im Fahrzeug befindet, um es (als Bestandteile seiner Pflichten) gegebenenfalls lenken zu können. Dies können beispielsweise sein: Arbeitnehmer, selbst fahrende Unternehmer, Beifahrer, Auszubildende, Praktikanten.

Tageslenkzeit

Tageslenkzeit beschreibt 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.

Lenkzeit

Unter Lenkzeit fallen solche Zeiten, die tatsächlich mit Fahrertätigkeit zugebracht werden. Zur Lenkzeit gehört auch das vorübergehende Stehen des Fahrzeugs, wenn dies nach allgemeiner Anschauung zum Fahrvorgang gehört. Damit sind Wartezeiten an Ampeln, an Bahnschranken, in Staus oder an der Grenze ebenfalls der Lenkzeit zuzurechnen. Fahrpausen gehören dann nicht zur Lenkzeit, wenn sie aus anderen als den vorgenannten Gründen stattfinden und der Fahrer dabei seinen Platz am Lenkrad verlassen kann!

**Lenkzeitunter-
brechung (= Fahrt-
unterbrechung)
nach 4,5 Std.
Lenkzeit mindestens
45 Minuten, aufteilbar
in 2 Abschnitte
(Notsituationen)**

Jeder Zeitraum, in dem der Fahrer

- keine Fahrtätigkeit ausüben
- und
- keine anderen Arbeiten ausführen darf
- und
- der ausschließlich zur Erholung genutzt wird.

Lenkzeitunterbrechungen müssen innerhalb der vorgesehenen 4,5 Stunden Lenkzeit oder unmittelbar danach erfolgen.

Während einer Lenkzeitunterbrechung darf der Fahrer keine anderen Arbeiten (z. B. Be- oder Entlade-, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten) ausführen.

Dagegen zählen Wartezeiten als Lenkzeitunterbrechung, sofern sie nach allgemeiner Verkehrsanschauung nicht dem Fahrvorgang zuzurechnen sind. Hierzu können beispielsweise Wartezeiten bei der Grenzabfertigung oder beim Be- oder Entladen des Fahrzeugs gerechnet werden. Das gleiche gilt für die Zeiten auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine im fahrenden Fahrzeug sowie auf Fähr- und Eisenbahnfahrten.

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Regelmäßige Lenkzeitunterbrechungen

Nach jeder Unterbrechung von insgesamt 45 Minuten beginnt ein neuer, für die Unterbrechung relevanter Lenkzeitabschnitt von 4,5 Stunden.

Dies bedeutet, dass auch nach einer beispielsweise nur 2-stündigen Lenkzeit mit anschließender 45-minütiger Unterbrechung ein neuer Lenkzeitabschnitt von 4,5 Stunden beginnt.

Lenkzeitunterbrechungen dürfen nicht der täglichen Ruhezeit zugerechnet werden.

Die Lenkzeitunterbrechung darf in 2 Teilen genommen werden. Dabei muss der erste Teil mindestens 15 Minuten lang sein und der zweite Teil mindestens 30 Minuten.

Notsituationen

Es kann vorkommen, dass aus Gründen die der Fahrer nicht beeinflussen kann, die Überschreitung der maximalzulässigen Lenkzeit unvermeidbar ist (z.B. überfüllter Rastplatz). In solchen Fällen sind die Kontrollbehörden gehalten, das Vergehen nicht zu ahnden. Beispiele für solche Notsituationen finden Sie in Anlage 1 (Leitlinien 1 – 6 der EU) zu diesem Infoblatt.

Tägliche Ruhezeit

Ruhezeit ist jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens drei Stunden, in der der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann.

Der Fahrer muss innerhalb jedes 24-Stunden-Zeitraumes eine **tägliche** Ruhezeit einlegen. Der 24-Stunden-Zeitraum braucht nicht mit dem Kalendertag identisch zu sein. Beginnt der Fahrer die Fahrt am Sonntag um 22.00 Uhr, so muss er spätestens am Montag um 22.00 Uhr seine tägliche Ruhezeit einlegen bzw. eingelegt haben.

Die Täglichen Ruhezeiten dürfen 2x kurz unterbrochen werden, z.B. wenn das Fahrzeug mit Fähre oder der Eisenbahn transportiert wird.

Keine Ruhezeiten sind Zeiten der Arbeit oder Arbeitsbereitschaft sowie die im fahrenden Fahrzeug verbrachten Kabinenzeiten (z.B. als Beifahrer bei Doppelbesetzung, siehe auch Definition 'Fahrer').

Anrechenbar sind Ruhezeiten im Lkw dann, wenn das Fahrzeug mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.

Wöchentliche Ruhezeit

Nach maximal 6 Tageslenkzeiten bzw. 6 Kalendertagen muss eine **wöchentliche Ruhezeit** eingelegt werden. Wird eine Verkürzung in Anspruch genommen, muss diese **Verkürzung bis zum Ende der 3. folgenden Wochen ausgeglichen werden**. Der Ausgleich hat durch Verlängerung einer mindestens neunstündigen Ruhezeit zu geschehen. Im Zwei-Wochen-Zeitraum müssen entweder zwei reguläre wöchentliche Ruhezeiten oder eine reguläre und eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden. Kommt es dabei zu wochenbezogenen Überlappungen (Beginn Sonntag 09:00, Ende Dienstag 06:00), kann die wöchentliche Ruhezeit der einen oder der anderen Woche zugerechnet werden, nicht jedoch beiden.

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Wochenlenkzeit

Wochenlenkzeit umfasst die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche. Es darf eine Zeit von 56 Stunden nicht überschritten werden. In der Doppelwoche ist die Lenkzeit allerdings auf 90 Stunden begrenzt. Dementsprechend reduziert das Ausnutzen in der einen Woche die Lenkzeit für die andere Woche auf 34 Stunden.

Besonderheiten

- **Mehrfahrerbesatzung**

Im Mehrfahrerbetrieb muss innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden Dauer genommen worden sein. Mehrfahrerbetrieb legt vor, wenn während der gesamten Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten mindestens 2 Fahrer zum Lenken des Fahrzeugs an Bord sind. Die Anwesenheit des zweiten Fahrers ist dabei während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebes nicht zwingend vorgeschrieben, für den Rest der Zeit jedoch verbindlich.

- **„Zwölf Tages-Lenkzeit“ im Reiseverkehr**

Die bisherige Möglichkeit, im Grenzüberschreitenden Personenverkehr erst nach 12 Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen ist mit der Neuregelung des EU-Rechts ersatzlos gestrichen worden. Diese Regelung kann zur Zeit also nur bei Fahrten in AETR-Mitgliedsstaaten angewendet werden. Somit kann beispielsweise bei Fahrten in oder durch die Schweiz weiterhin von dieser Regelung Gebrauch gemacht werden da durch das Berühren dieses AETR-Staates die gesamte Fahrt dem AETR unterlegt. ⁴

- **Kurzer Linienverkehr**

Die Fahrpersonalverordnung sieht für Personentransporte im Linienverkehr bis 50 km Linienlänge die Möglichkeit vor, die wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen Zwei-Wochen-Zeitraum zu verteilen. (§ 1 Absatz 4 FPersV). Dies gilt allerdings nur für innerdeutsche Personenbeförderung.

b) Nach Arbeitszeitgesetz

Arbeitszeit

Arbeitszeit ist die Zeit von Beginn bis zum Ende der Arbeit des Arbeitnehmers. **Nicht** zu den Arbeitszeiten gehören:

- Ruhepausen,
- Ruhezeiten,
- Bereitschaftszeiten zur Aufnahme von Fahrtätigkeiten (egal ob zu Hause oder am Arbeitsplatz),
- Zeiten als Fahrer auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine.

⁴ Im Rahmen der parlamentarischen Beratung zum Europäischen Markt- und Berufszugangsrechtes hat das EU Parlament der Kommission den Auftrag gegeben, durch geeignete Maßnahmen die „12 Tageslenkzeit“ wieder einzuführen.

Dokumentation (=S.10)

Änderung im Umfang der mitzuführenden Fahrerunterlagen wird in Etappen umgesetzt

Neu geregelt wird durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch die Mitführungspflicht der Fahrerunterlagen (Schaublätter, handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke). Die Änderung ist in Etappen erfolgt:

bis zum 30.04.06:	Mitführung des Schaublattes für die laufende Woche sowie des letzten Tages der vorangegangenen Woche.
ab dem 01.05.2006	Mitführung der Schaublätter für die laufende Woche sowie der vom Fahrer verwendeten Schaublätter der vorangegangenen 28 Tage (Kalendertage). Gleiches gilt für handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät.
seit dem 01.01.2008	Mitführung der Fahrerunterlagen (Schaublätter bzw. Aufzeichnungen oder Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät) für den laufenden Tag sowie der vorangegangenen 28 Tage.

Mitzuführenden Unterlagen

bei Verwendung eines analogen Kontrollgerätes

beim Lenken von Fahrzeugen, die mit einem **analogen Kontrollgerät** ausgerüstet sind, müssen folgende Unterlagen mitgeführt werden:

- Schaublätter der laufenden Woche und der vorausgehenden 28 Tage an dem ein Fahrzeug geführt wurde, welches unter die VO(EWG)3820/85 oder § 1 FPersV fällt **und**
- Fahrerkarte, falls dem Fahrer eine solche ausgestellt wurde und
- Alle während der laufenden Woche und der vorausgehenden 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen **und**
- Bescheinigung § 20 Fahrpersonalverordnung, falls der Fahrer in der laufenden Woche kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO(EWG)3820/85 oder § 1 FPersV fällt **und**
- (sofern im „nachweispflichtigen Zeitraum“ ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt wurde, auch alle dabei zu erstellenden Ausdrücke).

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes

beim Lenken von Fahrzeugen, die mit einem **digitalem Kontrollgerät** ausgerüstet sind, müssen folgende Unterlagen mitgeführt werden:

- Fahrerkarte und
- alle während der laufenden Woche und der vorausgehenden 28 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die nach VO (EG) Nr. 561/2006 und 3821/85 vorgeschrieben sind (z.B. bei Beschädigung der Fahrerkarte oder bei Defekt des Kontrollgerätes) und
- Bescheinigung § 20 Fahrpersonalverordnung, falls der Fahrer in der laufenden Woche kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO(EWG)3820/85 oder § 1 FPersV fällt und
- (Schaublätter, sofern im „nachweispflichtigen Zweitraum ein Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät gelenkt wurde).

Achtung:

*Auf einem Fahrzeug, das mit einem digitalen Kontrollgerät darf **kein Fahrer ohne Fahrerkarte** eingesetzt werden. Beim Betrieb des Fahrzeuges **muss** die Fahrerkarte eingesetzt werden.*

Aufbewahrungs- und Vorlagepflichten des Unternehmens

Neu geregelt sind durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch die Aufbewahrungs- und Vorlagepflichten. Danach ist das Unternehmen verpflichtet,

Schaublätter und Ausdrücke

- in chronologischer Reihenfolge und
- in lesbarer Form nach der Benutzung
- mindestens ein Jahr lang aufzubewahren und
- den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie auszuhändigen.

Werden Fahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät eingesetzt, muss der Unternehmer

- spätestens alle 3 Monate die Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes kopieren und
- ein Jahr
- im Betrieb sicher aufbewahren.

Bei Kontrollen im Unternehmen sind neben den Schaublättern auch vorhandene Ausdrücke und herunter geladene Daten vorzulegen oder auszuhändigen.

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Die Fahrer können von ihren Unternehmen ggf. verlangen, dass sie eine Kopie der von ihrer Fahrerkarte herunter geladenen Daten sowie Ausdrücke davon ausgehändigt bekommen.

Bescheinigung über arbeitsfreie Tage bzw. Nutzung nachweisbefreiter Fahrzeuge

Sofern Schaublätter oder die entsprechenden Aufzeichnungen für einzelne, nachweispflichtige Tage nicht vorgelegt werden können, weil der Fahrer an diesen Tagen kein Fahrzeug oder nur solche Fahrzeuge gelenkt hat, für deren Führen keine Nachweispflicht besteht, sind dem zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen für die Tage der laufenden Woche eine Bescheinigung des Unternehmers oder ein anderer geeigneter Nachweis vorzulegen.

Der Unternehmer hat dem betroffenen Fahrer eine solche Bescheinigung vor Fahrtantritt unter Angabe von Gründen auszustellen, zu unterschreiben und auszuhändigen.

Aus der Bescheinigung muss sich

- Zeitpunkt,
- Dauer und
- Grund

ergeben, warum der Fahrer im fraglichen Zeitpunkt keine Fahrzeuge bzw. nur Fahrzeuge gelenkt hat, für deren Führen keine Nachweispflicht besteht. Eine besondere Form ist für die Bescheinigung jedoch nicht vorgeschrieben. In den Fällen, in denen eine solche Bescheinigung nicht ausgestellt werden kann, weil die berücksichtigungsfreien Tage unterwegs angefallen sind, hat der Unternehmer eine solche Bescheinigung nachträglich auszustellen und vorzulegen.

Information Ihrer IHK:

Ein entsprechendes Formular bietet der Verkehrsverlag Fischer unter Bestellnr. 07107 an (siehe Rubrik „Weitere Informationsmöglichkeiten“)

Nachweis über regelmäßig arbeitsfreie Tage

Die Bescheinigung basiert auf dem Vorschlag der EU (vgl. Leitlinie 5 in Anlage 1) und bezieht sich ausdrücklich nur auf

- Krankheitstage,
- Urlaubstage,
- Tage an denen ein nicht nachweispflichtiges Fahrzeug gelenkt wurde.

In Deutschland kommt allerdings noch die Besonderheit hinzu, dass die Kontrollbehörden auch einen Nachweis über die Zeiten einfordern, in denen „allgemein hin“ kein Fahrzeug gelenkt wurde – also für Tage wie bspw. Wochenenden, Feiertage oder Tage an denen einfach arbeitsfrei war. Dies stellt die Unternehmen vor enorme organisatorische Schwierigkeit, da nicht regelmäßig zu erkennen ist, wann der Fahrer nach der letzten Fahrt das Fahrzeug abgestellt hat. Ebenso ist nicht zu

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

gewährleisten, dass der Fahrer vor Aufnahme der Fahrt nach einer solchen Unterbrechung in den Besitz eines entsprechenden Nachweises kommt. Zurzeit ist hierfür keine bessere Lösung vorgesehen, als ein zusätzlicher Nachweis durch den Unternehmer, dass zu diesen bestimmten Zeiten für den Fahrer arbeitsfreie Tagen waren.

Verantwortung für Verstöße / Geldbußen

Erweiterung des Kreises von Verantwortlichen

Ziel der neuen Vorschriften ist auch, bei Verstöße alle an einer Transportkette Beteiligten zur Verantwortung zu ziehen; dazu gehören neben dem Fahrer auch der Arbeitgeber und der Auftraggeber [Art. 10 VO (EG) 561/2006].

Ein Mitverschulden beispielsweise des Verladers wäre gegeben, wenn er von einem Frachtführer verlangt, dass seine Ware bis zu einem Zeitpunkt ausgeliefert werden soll, der offensichtlich nur unter Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden könnte.

Begangene Verstöße können künftig länderübergreifend sanktioniert und weiterverfolgt werden. Das heißt, Kontrollbeamte erhalten die Befugnis, auch Verstöße, die in einem anderen Mitgliedstaat begangen wurden, sofort zu ahnden. Zudem soll ab 2008 die Kontrolldichte verschärft und die straßenseitigen Kontrollen ausgeweitet werden.

Während zur Zeit etwa ein Prozent der Fahrerarbeitstage überprüft werden, sollen zukünftig zwei Prozent der Arbeitstage kontrolliert werden.

Ab 2010 soll die Kontrolldichte auf drei Prozent angehoben werden.

Umfang der Sanktionsmaßnahmen

Für **geringfügige Ordnungswidrigkeiten** sehen Orientierungswerte des Bundesamtes für Güterverkehr bei Kontrollen ein Verwarnungsgeld zwischen **5 und 35 €** vor.

Die Verwarnungsgeldsätze im Fahrpersonalrecht betragen in der Regel **15 €** beispielsweise für

- für eine Unterschreitung der täglichen Ruhezeit bis zu 30 Minuten,
 - für eine Überschreitung des vorgeschriebenen Zeitpunktes der Lenkzeitunterbrechung bis zu 30 Minuten oder
 - für eine fehlende Eintragung auf dem Schaublatt
- oder **30 Euro** beispielsweise
- bei einer Verkürzung der Lenkzeitunterbrechung bis zu 15 Minuten,
 - für eine Überschreitung des vorgeschriebenen Zeitpunktes der Lenkzeitunterbrechung bis zu 60 Minuten oder
 - bei einer Überschreitung der Tageslenkzeit von 9 Stunden bis zu 60 Minuten.

Nicht geringfügige Ordnungswidrigkeiten werden mit Geldbuße geahndet. Diese kann für den **Fahrer bis zu 5.000 €** und für den **Unternehmer bis zu 15.000 €** betragen.

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Hinzu kommen weitere Gebühren (5% auf die Summe der Geldbuße, mindestens jedoch 20 €) sowie die Auslagen der Verwaltungsbehörde.

Ausnahmen

Aktuelle und zukünftige Ausnahmen

Die nationalen und europäischen Vorschriften sehen eine ganze Reihe von Ausnahmetatbeständen von der Anwendung des Fahrpersonalrechts vor. In diesen Fällen besteht keine Aufzeichnungspflicht (allerdings nur dann, wenn kein Aufzeichnungsgerät eingebaut ist. Wenn es vorhanden ist, muss es genutzt werden!) Die folgenden drei Tabellen zeigen die Ausnahmetatbestände zu den unterschiedlichen Rechtsvorschriften:

Ausnahmen nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 (Kfz über 3,5 t zGG)	
a	Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt. (<i>Achtung: in Deutschland in der FPersV geregelt</i>)
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 Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen ohne Fahrer angemietet werden, sofern die Beförderung aufgrund der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben stattfindet und ihrer Aufsicht unterliegt.
d	Fahrzeuge – einschließlich Fahrzeuge, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe verwendet werden -, die in Notfällen oder bei Rettungsmaßnahmen verwendet werden.
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 (privaten) 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.

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht nach §1 der FPersV			
Ausnahmetatbestand	Fahrzeuge zwischen 2,8 und 3,5 t zGG	Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 t zGG	Fahrzeuge über 7,5 t zGG
Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen , die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, verwendet werden, soweit das Lenken nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt (sogenannte „Handwerkerklausel“).	ohne Kilometerbeschränkung (§ 1 Absatz 2 Nummer 3 FPersV)	Sonderfall: bis 50 Kilometer im Umkreis um den Unternehmensstandort (§ 18 Absatz 1 Nummer 4b FPersV)	keine Ausnahme
Fahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern dienen, die im Betrieb, dem der Fahrer angehört, in handwerklicher Fertigung oder Kleinserie hergestellt wurden, oder deren Reparatur im Betrieb vorgesehen ist oder dort durchgeführt wurde, wenn die Lenktätigkeit nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ausmacht.	ohne Kilometerbeschränkung (§1 Absatz 2 Nummer 3a FPersV)	keine Ausnahme	keine Ausnahme
Fahrzeuge, die als Verkaufswagen auf öffentlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf verwendet werden und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt	ohne Kilometerbeschränkung (§1 Absatz 2 Nummer 4 FPersV)	Sonderfall: bis 50 Kilometer im Umkreis um den Unternehmensstandort (§ 18 Absatz 1 Nummer 4b FPersV)	keine Ausnahme
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen nach §2 Nummer 17 der Fahrzeug Zulassungsverordnung (muss als solche in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein).	ohne Kilometerbeschränkung (§1 Absatz 2 Nummer 5 FPersV)	ohne Kilometerbeschränkung nach Definition Artikel 2 VO (EG) Nr. 561/2006	ohne Kilometerbeschränkung nach Definition Artikel 2 VO (EG) Nr. 561/2006 <u>Achtung! § 57a StVZO</u>

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Ausnahmen nach § 18 der FPersV (Kfz über 2,8 t zGG)

1. Fahrzeuge, die im Eigentum von Behörden stehen oder von diesen ohne Fahrer angemietet oder geleast sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen.
2. Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereibetrieben zur Güterbeförderung, insbesondere auch zur Beförderung lebender Tiere, im Rahmen der eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens verwendet oder von diesen ohne Fahrer angemietet werden.
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 im Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Unternehmens
 - a) von Postdienstleistern, die Post-Universaldienstleistungen gemäß § 1 Absatz 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung zum Zwecke der Zustellung von Sendungen im Rahmen von Universaldienstleistungen verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.
 - b) zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, z.B. Fahrzeuge mit jeweils für diesen Zweck bestimmter, besonderer Ausstattung, die als Verkaufswagen auf öffentlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf dienen, verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.
5. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2.300 Quadratkilometern verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebietes weder durch eine befahrbare Brücke, Furt einen befahrbaren Tunnel verbunden sind.
6. Fahrzeuge, die im Umkreis von 50 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

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Güterbeförderung verwendet werden.
8. 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 und -geräten eingesetzt werden. <i>(Anm: Somit sind auch Fahrzeugeinsätze freigestellt, die im Auftrag dieser Stellen erfolgen)</i>
9. Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nicht gewerblichen (<i>privaten</i>) 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 zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder zur Lieferung von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden.
13. Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte.

Hinweis:

Die Fahrpersonalvorschriften sind bei **nichtgewerblichen Güterbeförderungen für private Zwecke** nicht anzuwenden.

Es bleibt jedoch die jedoch auch im privaten Bereich die Verpflichtung bestehen, in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen mit einem Fahrtschreiber oder einem analogen oder digitalen EG-Kontrollgerät betreiben zu müssen.

Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und den nationalen Vorschriften für Fahrzeugführer in Deutschland

Weitere Informationsmöglichkeiten

Literatur- hinweise ohne Anspruch auf Vollständigkeit

- Anja Daniel, Reinhard Leuker, Lenk- Ruhe- und Arbeitszeiten im Straßenverkehr, Verkehrsverlag Fischer, Düsseldorf, 1. Auflage 2008, 296 Seiten Format 16,5 X 23cm, ISBN: 978-3-87841-269-4
 - Christoph Rang, Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, Fahrpersonal- und Arbeitszeitrecht mit Kommentar, Verlag Heinrich Vogel GmbH, München, 18. Aufl. 2008; 266 Seiten DIN A5, ISBN: 978-3-574-23013-4 oder ISBN: 3-574-23013-3
 - Lenk- und Ruhezeiten - Der Leitfaden für die Praxis, Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG, 9. Auflage 2008, ca. 284 Seiten, ISBN: 978-3-938255-36-0
 - Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. (Hrsg.), Leporello 8 Seiten, Bezug z. B. unter: www.bgl-ev.de
 - Fahrerweisung Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, Verlag Heinrich Vogel GmbH, München, 2008, 12 Seiten, DIN A4
-

Ansprechpartner bei der IHK Mittlerer Niederrhein

Wolfgang Baumeister
IHK Mittlerer Niederrhein
Nordwall 39
47798 Krefeld
Tel.: 02151 635-343
E-Mail: baumeister@krefeld.ihk.de
