

Sozialvorschriften im Straßenverkehr

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

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

Konzeption Abteilung Industrie und Verkehr

Autor Götz Bopp

Stand 3. Auflage, Juni 2010

© 2010 Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier
und elektronischen Datenträgern sowie
Einspeisungen in Datennetze nur mit
Genehmigung des Herausgebers.
Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt
erarbeitet und zusammengestellt. Für die
Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts
sowie für zwischenzeitliche Änderungen
übernimmt die Industrie- und Handels-
kammer Region Stuttgart keine Gewähr.



*Zertifizierte Qualität bei Service,
Beratung und Interessenvertretung*

Einleitung	5
1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten	6
1.1 Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten im Straßenverkehr nach VO (EG) Nr. 561/2006, Fahrpersonalverordnung und Arbeitszeitgesetz	7
1.2 Geltungs- und Anwendungsbereich	7
1.2.1 Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006	7
1.2.2 Das Fahrpersonalgesetz und die Fahrpersonalverordnung	9
1.2.3 Das Arbeitszeitgesetz	10
1.3 Übersicht zu den Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften	11
1.4 Erläuterung der Begriffe	12
1.4.1 Nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und FPersV	12
1.4.2 Nach Arbeitszeitgesetz	18
1.4.3 Anmerkungen: Mehrfahrerbetrieb	19
1.5 Ausnahmen	20
1.6 Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage	28
1.7 Verstöße und Bußgelder, Aufhebung des Territorialitätsprinzips	29
2. Digitales Kontrollgerät	32
2.1 Chipkarten für das digitale Kontrollgerät	33
2.2 Pflichten für den Fahrer beim Betrieb des Kontrollgerätes und der Fahrerkarte	37
2.3 Pflichten für den Unternehmer bzw. das Unternehmen	39
2.4 Aufbewahrungsfristen	42
2.5 Mitführungspflichten des Fahrpersonals	43
2.6 Einsatz von Leih- und Mietfahrzeugen sowie Vorführwagen	45
2.7 Hersteller/Vertrieb von digitalen Kontrollgeräten und Software	47
3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis	50
3.1 Erste Schritte	50
3.1.1 Thema: Schulungen	52
3.1.2 Anmerkung: Betriebspflicht versus Aufzeichnungspflicht	53
3.2 Einsatz eines Fahrzeugs mit 3.500 kg zGG	54
3.2.1 Aufzeichnungspflichtige Fahrten	54
3.2.2 Ausgenommene Fahrten nach § 1 Absatz 2 bzw. § 18 der FPersV	55

Inhaltsverzeichnis

3.3	Einsatz eines Fahrzeuges mit 5.000 kg zGG	55
3.3.1	Aufzeichnungspflichtige Fahrten	55
3.3.2	Fahrten unter einer Ausnahme nach § 18 der FPersV oder Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006	56
3.4	Einsatz eines Fahrzeuges mit 20.000 kg zGG	57
4.	Anhang	58
4.1	Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage (ausgefülltes Muster)	58
4.2	Tageskontrollblatt für handschriftliche Aufzeichnungen gemäß FPersV (Muster)	59
4.3	Tageskontrollblatt, ausgefülltes Muster	60
4.4	Schematische Darstellung des Mehrfahrerbetriebes	61
4.5	Literaturhinweise und Links	62
	Anschriften	63

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

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

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

Um den Informationsgehalt zu erweitern und auch der oft kurzfristigen Änderung von gesetzlichen Vorgaben Rechnung zu tragen, wurde die Broschüre mit zahlreichen „Links“ versehen. Deshalb bietet sich die Nutzung in elektronischer Form besonders an. Unter der Dokumentennummer [19870](#) kann die Broschüre auf der IHK-Homepage www.stuttgart.ihk.de im pdf-Format heruntergeladen werden. Außerdem bietet die IHK einen kostenlosen Newsletter zum Thema Verkehrswirtschaft an, den Sie [hier](#) im Mail- oder RSS-Format abonnieren können.

Die **Änderungen und Erweiterungen** gegenüber der zweiten Auflage wurden am Textrand gekennzeichnet. Um den Umfang der Broschüre nicht weiter zu erhöhen, wurde auf den Abdruck der sechs „Leitlinien der EU“ (bisläng Kapitel 3) verzichtet. Diese finden Sie auf der IHK-Homepage unter der Dokumentennummer [25661](#).

Bei Fragen, Anmerkungen und für die Bestellung der Broschüre im DIN A4- oder im DIN A5-Format wenden Sie sich bitte an:

Götz Bopp, Telefon 0711 2005-240, Telefax 0711 2005-60240

goetz.bopp@stuttgart.ihk.de

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

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

So ist seit mittlerweile knapp 40 Jahren auf dem Gebiet der EU ein grundsätzlich einheitlicher Rechtsrahmen zur Regelung der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr gegeben. Das deutsche Fahrpersonalgesetz, das insbesondere für Fahrzeuge über 2.800 kg zulässigem Gesamtgewicht Regelungen in diesem Kontext vorgibt, wurde Anfang der 1970er ausgefertigt.

Bezogen auf das Transportgewerbe sind spezielle Regelungen zur **Arbeitszeit** hingegen sehr jungen Datums. Zwar reicht die Entwicklung der deutschen Arbeitszeitgesetzgebung in das 19. Jahrhundert zurück - die besonderen Arbeitszeitbeschränkungen für das Fahrpersonal müssen jedoch erst seit dem 1. September 2006 beachtet werden.

Obwohl die Kontrollbehörden sich berechtigterweise gehütet haben, die Zeit direkt nach der Einführung des digitalen Kontrollgerätes als Schonzeit zu bezeichnen, wurde in der Praxis das gemäß Bußgeldkatalog mögliche Strafmaß nur äußerst selten angewandt - eine Schonzeit bestand also de facto. Spätestens mit dem Wechsel des BAG-Präsidenten in 2009 ist diese aber (diesmal offiziell) für beendet erklärt worden. Deshalb kann allen Betroffenen nur empfohlen werden, der Thematik „Sozialvorschriften“ die notwendige Aufmerksamkeit zukommen zu lassen und vor allem dafür zu sorgen, dass alle Beteiligten im Unternehmen regelmäßig in Theorie und Praxis geschult werden.

¹ AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals), Mitgliedsstaaten 2010: alle EG-Staaten und Albanien, Andorra, Armenien, Aserbaidschan, Bosnien und Herzegowina, Montenegro, Kasachstan, Kroatien, Liechtenstein, Mazedonien, Moldawien, Monaco, Norwegen, Russische Föderation, San Marino, Schweiz, Serbien, Türkei, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan, Weißrussland.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.1 Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten im Straßenverkehr nach VO (EG) Nr. 561/2006, Fahrpersonalverordnung und Arbeitszeitgesetz

Die Jahre 2006 bis 2008 haben beim Thema Sozialvorschriften zu Veränderungen geführt, die bei vielen Betroffenen noch bis heute für Unklarheiten und mitunter auch Verdruss sorgen. Durch die Einführung des [digitalen Kontrollgerätes](#) und der [Verordnung \(EG\) Nr. 561/2006](#) hat der europäische Gesetzgeber neue Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten erlassen und im Frühjahr 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, gelten die Vorschriften zu den **Lenk- und Ruhezeiten erst seit dem 11. April 2007**.

Die Vorschriften des § 21a [Arbeitszeitgesetz](#) (ArbZG) gelten bereits **seit dem 01. September 2006**, allerdings ausschließlich für Fahrten im Bereich der VO (EG) Nr. 561/2006. Für Fahrten mit Fahrzeugen, deren zGG² bei maximal 3.500 kg liegt, gelten die allgemeinen Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes³. **Keine Anwendung findet das ArbZG bei selbstständigen Fahrern⁴**.

Die an die neuen EU-Vorschriften angepasste [Fahrpersonalverordnung](#) (FPersV), die insbesondere die Regelungen für Fahrzeuge zwischen 2.801 und 3.500 kg zGG enthält und die nationalen Ergänzungen wie Ausnahmen und Sonderregelungen umfasst, ist seit 31. Januar 2008 in Kraft.

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

1.2 Geltungs- und Anwendungsbereich

1.2.1 Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt gemäß Artikel 2, ebenso wie die [VO \(EWG\) Nr. 3821/85](#) (Regelungen zum Kontrollgerät), grundsätzlich für alle Beförderungen **innerhalb der Mitgliedsstaaten und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten**. Darüber hinaus gelten sie auch in den EWR-

² zGG = zulässiges Gesamtgewicht. Dieses ist gleichzusetzen mit dem mittlerweile verstärkt verwendeten Begriff der zulässigen Gesamtmasse (zGM) oder der zulässigen Höchstmasse (zHM).

³ Dieser Umstand wird an einer späteren Stelle (Kapitel 1.2.3) näher erörtert.

⁴ Ob auch selbstständige Fahrer den Arbeitszeitrichtlinien unterliegen, wird seit Mitte 2009 auf europäischer Ebene diskutiert – eine definitive Entscheidung steht allerdings noch aus.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Mitgliedsstaaten Island, Liechtenstein und Norwegen. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der EG und einem Drittstaat, der nicht Mitglied des [AETR](#) ist, gelten die Vorschriften auch, sofern das Fahrzeug in einem EG/EWR-Mitgliedsstaat zugelassen ist – allerdings nur auf dem EG-Streckenanteil.

Findet ein Transport von einem EG-Staat in einen AETR-Staat statt, der nicht EG-Mitglied ist, gilt auf der gesamten Strecke das AETR (zum Beispiel bei einem Transport von Deutschland in oder durch die [Schweiz](#)⁵).

Anwendung finden die EU-Verordnungen bei Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem gewerblichen **Gütertransport** (gewerblicher Güterkraftverkehr oder [Werkverkehr](#)) im Straßenverkehr⁶ **dienen** und deren **zGG einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3.500 kg übersteigt**. Die zulassungsrechtliche Einordnung der Fahrzeuge ist dabei irrelevant, somit können auch Pkw-Gespanne betroffen sein. Informationen dazu finden Sie unter der Dokumentennummer [20721](#) auf der IHK-Homepage. Im Bereich der **Personenbeförderung** gelten die Vorschriften ausschließlich beim Einsatz von Fahrzeugen, die zur Beförderung von **mehr als 9 Personen inklusive Fahrer** bestimmt sind. Es kommt nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug in leerem oder beladenem Zustand befindet bzw. mit Fahrgästen besetzt ist.

Beim **AETR** sind am 21. Dezember 2009 sowie ab 16. Juni 2010 **Neuregelungen** in Kraft getreten und es erfolgt eine weitestgehende Anpassung an die EU-Sozialvorschriften (rechtlich korrekte Umsetzung der AETR-Änderungen in Deutschland steht noch aus). So werden die Vorgaben zur maximalen wöchentlichen Lenkzeit, zu den Lenkzeitunterbrechungen sowie zu den täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten übernommen. Abweichungen gibt es bspw. bei der Mahrfahrerbesatzung (wöchentliche Ruhezeit) oder bei der grenzüberschreitenden Ahndung von Verstößen. Weiterführende Informationen beim Autor. Auch soll für alle ab dem 16. Juni 2010 neu zugelassenen Fahrzeuge über 3.500 kg zGG der Einbau eines digitalen Kontrollgerätes zur Pflicht werden. Dabei besteht die Problematik, dass die Prozesse zur Ausgabe der verschiedenen Kontrollgerätkarten wohl noch nicht in allen betroffenen Ländern etabliert sind und (massive) Sicherheitslücken bestehen. Die „International Road Transport Union ([IRU](#))“ fordert deshalb eine Übergangsregelung, die eine Kalibrierung der Geräte nach dem Grenzübertritt in die EU und den Nachweis der Zeiten in Form von Ausdrucken beinhaltet.

⁵ In der Schweiz werden ab dem 01. Januar 2011 die Regelungen der EU-Sozialvorschriften übernommen, Infos unter der Dokumentennummer [31367](#). Dies geschieht wohl über die Anpassung des Landverkehrsabkommens.

⁶ In Artikel 4 Buchstabe a) der VO (EG) Nr. 561/2006 wird die „Beförderung im Straßenverkehr“ als jede **ganz oder teilweise** auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines leeren oder beladenen Fahrzeugs definiert (Güter- oder Personenbeförderung). Nähere Informationen beim Autor oder [hier](#) auf Seite 9 oben.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.2.2 Das Fahrpersonalgesetz und die Fahrpersonalverordnung

Das [Fahrpersonalgesetz](#) (FPersG) und die [Fahrpersonalverordnung](#) (FPersV) gelten ausschließlich im nationalen Kontext, also **nur bei Beförderungen auf dem deutschen Hoheitsgebiet**. Somit gelten sie auch für Ausländer, die innerhalb Deutschlands oder im Transit Transporte mit Fahrzeugen zwischen 2.801 und 3.500 kg zGG durchführen. Hauptsächlich dienen sie dazu, das EU-Recht durch spezielle nationale Vorschriften zu konkretisieren und auch die dort enthaltenen Öffnungsklauseln umzusetzen. Als „lex specialis“ sind FPersG und FPersV vorrangig vor dem ArbZG.

Gegenüber der VO (EG) Nr. 561/2006 regeln FPersG und FPersV im Besonderen die einzuhaltenden Lenk- und Ruhezeiten bei der **Güterbeförderung** mit Fahrzeugen, deren zGG einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger zwischen 2.801 und 3.500 kg liegt. Im Rahmen der **Personenbeförderungen**⁷ gelten besondere Vorschriften, wenn das Fahrzeug mehr als acht Fahrgäste aufnehmen kann und im Linienverkehr mit einer maximalen Linienlänge von 50 km eingesetzt wird. Im Allgemeinen (also auch im Bereich über 3.500 kg zGG) sind durch die FPersV und das FPersG beispielsweise Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht der Lenk- und Ruhezeiten oder die mit Bußgeld belegten Tatbestände geregelt.

In der Praxis führt dieses **Nebeneinander des EU-Rechts und der nationalen Vorschriften** oftmals zu der Verwirrung der Betroffenen, da beispielsweise ein leichtes Nutzfahrzeug („Sprinter“) durch das Mitführen eines Anhängers in einen anderen Rechtsrahmen fällt (Überschreitung der 3.500 kg-Grenze).

Für Unternehmen, deren Transporte und Beförderungen nicht unter eine Ausnahme fallen (Siehe [Kapitel 1.5](#)) und deren betriebliche Organisation es zulässt, liegt der einzige Weg, um diesen besonderen Vorschriften zu entkommen, im Einsatz von Fahrzeugen mit einem **zGG von maximal 2.800 kg** (einschließlich Anhänger) oder die für **maximal acht Fahrgäste zugelassen** sind. Für Fahrten mit diesen Fahrzeugen bestehen **keinerlei Pflichten** nach dem Fahrpersonalrecht.

⁷ Die Beförderung von Personen ist in vielen Fällen genehmigungspflichtig. Weitere Informationen unter der Dok.-Nr. [11071](#) auf der IHK-Homepage. Nehmen Sie im Zweifel Kontakt mit dem Autor auf.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.2.3 Das Arbeitszeitgesetz

Wie bereits einleitend angemerkt, gilt das [ArbZG](#) **nicht für Selbstständige**⁸ sondern nur für abhängig Beschäftigte (= Arbeitnehmer). Ist der Fahrer also gleichzeitig selbstständiger Unternehmer, so muss er nur die jeweiligen Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten beachten (nach VO (EG) Nr. 561/2006 oder nach FPersV).

Für **abhängig Beschäftigte**, die Fahrzeuge mit einem zGG von **mehr als 3.500 kg** bzw. mit **mehr als acht Fahrgastsitzplätzen** lenken, gilt insbesondere der **§ 21a des ArbZG**. Die Auswirkungen finden Sie im [Kapitel 1.4.2](#). Anders sieht es bei Fahrzeugen aus, die diese Grenzen einhalten bzw. unterschreiten. Hier gilt wie für „stationäres“ Personal § 3 des ArbZG:

- Durchschnittlich 8 Stunden, maximal 10 Stunden Arbeitszeit pro Kalendertag
- Somit durchschnittlich 48 Stunden bzw. maximal 60 Stunden pro Sechs-Tage-Woche (Ausgleich auf Durchschnittswert innerhalb von 6 Monaten!!)
- **Bereitschaftszeiten sind Arbeitszeiten!** (Abweichung gegenüber § 21a ArbZG)

⁸ Der Wortlaut der Richtlinie 2002/15/EG, die Auswirkungen auf die nationale Arbeitszeitgesetzgebung hat, sieht vor, dass spezielle Arbeitszeitbeschränkungen ab dem 23. März 2009 auch für selbstständige Fahrer gelten. Das deutsche ArbZG wurde allerdings nicht angepasst - somit bleiben diese bis auf Weiteres ausgenommen. Bisher hat nur Frankreich die nationalen Gesetze angepasst. Ob und wie eine Kontrolle erfolgt, ist unklar.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.3 Übersicht zu den Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften

	EU-Regelung Fahrzeug zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger / Sattelanhänger über 3.500 kg zGG bzw. mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen im Personenverkehr	Nationale Vorschriften Fahrzeug zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger / Sattelanhänger über 2.800 bis 3.500 kg zGG bzw. bei Linienlängen bis 50 km im Personenlinienverkehr
Mindestalter Fahrer (Achtung: Sonderregelungen im Personenverkehr)		
bis 7.500 kg zGG	18 Jahre	
über 7.500 kg zGG	21 Jahre (Achtung: Abweichungen durch das BKrFQG)	
Lenkzeit		
täglich	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		
Nach spätestens sechs ⁹ 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende der vorangegangenen wöchentl. Ruhezeit	Regelmäßig 45 Stunden incl. einer Tagesruhezeit. Verkürzung auf 24 Stunden möglich, unabhängig ob am Standort oder unterwegs. Innerhalb von zwei Wochen: zwei regelmäßige Ruhezeiten oder eine regelmäßige und eine verkürzte. Eine Verkürzung muss durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der 3. Folgeweche erfolgt sein muss.	
Arbeitszeit		
täglich	Ø 8 Stunden, höchstens 10 Stunden	Ø 8 Stunden, höchstens 10 Stunden
wöchentlich	Ø 48 Stunden, höchstens 60 Stunden	Ø 48 Stunden, höchstens 60 Stunden
Ausgleich	innerhalb von 4 Monaten (mit Tarifvertrag u.U. 6 Monate), § 21a ArbZG	innerhalb von 6 Monaten , § 3 ArbZG
Rechtliche Grundlagen (nicht vollständig)		
	VO (EG) Nr. 561/2006	Fahrpersonalgesetz (FPersG)
	VO (EWG) Nr. 3821/85	Fahrpersonalverordnung (FPersV)
	VO (EG) Nr. 2135/98	Arbeitszeitgesetz (ArbZG)
	speziell § 21a ArbZG , nur Arbeitnehmer und Scheinselbstständige	
Arbeitszeitnachweise		
	analoges oder digitales Kontrollgerät	analoges oder digitales Kontrollgerät, wenn kein Kontrollgerät eingebaut ist und keine Nachrüstpflicht besteht: handschriftliche Aufzeichnungen (s. S. 59).

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

1.4 Erläuterung der Begriffe

Durch die VO (EG) Nr. 561/2006 wurden auch die Begrifflichkeiten neu gefasst. Konsequenterweise bezieht sich die FPersV auf die dort festgehaltenen Definitionen. Lediglich das ArbZG macht die Angelegenheit durch abweichende Definitionen wieder etwas unübersichtlicher.

Um die Vorschriften korrekt umzusetzen, ist eine genaue Definition und auch Erläuterung der Begriffe von besonderer Bedeutung. Um eine bessere Übersichtlichkeit zu gewährleisten, sind die Definitionen getrennt nach EU-Recht/FPersV und ArbZG dargestellt. Als Spezialfall wird im [Kapitel 1.4.3](#) der Mehrfahrerbetrieb angesprochen.

1.4.1 Nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und FPersV

Arbeitswoche:

Die Arbeitswoche beginnt am Montag um 00:00 Uhr und endet am darauffolgenden 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 ihrer Pflichten) gegebenenfalls lenken zu können. Fahrer können beispielsweise Arbeitnehmer, selbstfahrende Unternehmer, Aushilfen, geringfügig Beschäftigte, Beifahrer, Auszubildende oder Praktikanten sein.

Lenkzeit:

Maximal 4,5 Stunden am Stück.

Unter Lenkzeit fallen solche Zeiten, die tatsächlich mit Fahrtätigkeit zugebracht werden. Zur Lenkzeit gehört auch das vorübergehende Stehen des Fahrzeugs, wenn dies nach allgemeiner Anschauung zum Fahrvorgang gehört. Wartezeiten an Ampeln, an Bahnschranken oder in Staus sind demnach der Lenkzeit zuzurechnen. Bezüglich der Aufzeichnungsmodalitäten haben sich über die Entwicklung des digitalen Kontrollgerätes hinweg Änderungen ergeben. Wurden anfangs kurze Standzeiten des Fahrzeugs überwiegend dem Lenken zugeordnet, kann mittlerweile durch Voreinstellungen und manuelle Änderungen der aufzuzeichnenden Zeitgruppe eine genauere bzw. realistischere Aufzeichnung erfolgen und „Verluste“ somit begrenzt werden.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Keine Lenkzeit sind Fahrpausen, wenn sie aus anderen als den vorgenannten Gründen stattfinden und der Fahrer dabei seinen Platz am Lenkrad verlassen kann.

Lenkzeitunterbrechung (= Fahrtunterbrechung):

Nach oder innerhalb von 4,5 Stunden Lenkzeit mindestens 45 Minuten, aufteilbar in 2 Abschnitte (1. Abschnitt mindestens 15 Minuten, 2. Abschnitt mindestens 30 Minuten. Motto: kurz - lang)

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

Während einer Lenkzeitunterbrechung darf der Fahrer **keine anderen Arbeiten** (zum Beispiel Be- oder Entladetätigkeiten, 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. Nach jeder Unterbrechung von insgesamt mindestens 45 Minuten (zusammenhängend oder in Teilen) 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. Auch ist zu beachten, dass (außer in Notfällen) **zu keiner Zeit und unter keiner Konstellation von Lenkzeiten und Lenkzeitunterbrechungen länger als 4,5 Stunden am Stück gelenkt werden darf** (vgl. Artikel 7 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 561/2006).

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

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Neu

WICHTIG: Wurde die Lenkzeit nur für 44 Minuten anstatt (mindestens) 45 Minuten unterbrochen, hat diese Unterbrechung rechtlich gesehen nicht stattgefunden. Gleiches gilt für nicht vollständig genommene Ruhezeiten.

Eine ordnungsgemäße Fahrtunterbrechung erfüllt auch die Anforderungen an eine Pause nach dem Arbeitszeitgesetz.

Tageslenkzeit:

Regelmäßig maximal 9 Stunden, zwei Mal wöchentlich maximal 10 Stunden zwischen zwei Ruhezeiten.

Tageslenkzeit ist 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.

Der Begriff *tägliche* Lenkzeit oder *Tageslenkzeit* bezieht sich nur auf den genannten Zeitraum und darf nicht mit der Lenkzeit an einem Kalendertag verwechselt werden.

Dieser Umstand führt dazu, dass an ein und demselben Kalendertag bereits eine zweite Tageslenkzeit beginnen kann, wodurch eine werktägliche Lenkzeit von mehr als 12 Stunden entstehen kann. Durch den Vorrang der EU-Regelung gegenüber den nationalen Regelungen (insbesondere: ArbZG) darf die Obergrenze von 10 Stunden werktäglicher Arbeitszeit somit nicht gleichzeitig als Obergrenze der werktäglichen Lenkzeit verstanden werden.

Beispiel: Fahrtbeginn am Montag um 00:01 Uhr. Der Fahrer fährt neun Stunden, die er durch eine einstündige Pause nach viereinhalb Stunden Lenken unterbrochen hat. Gegen 10 Uhr beginnt er auf dem Rastplatz seine tägliche Ruhezeit von rund 11,5 Stunden. Gegen 21:30 Uhr setzt er seine Fahrt fort, da er den rechtlichen Anforderungen genüge getan hat. Bis zum Beginn des neuen Kalendertages kann er noch rund zweieinhalb Stunden Lenken. An diesem Kalendertag ergeben sich somit Werte von rund 11,5 Stunden Lenkzeit, 11,5 Stunden Ruhezeit und eine Stunde Pause bzw. Lenkzeitunterbrechung.

Wochenlenkzeit:

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

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Die Einhaltung der Kombination dieser beiden Zeitvorgaben wird in der Praxis die größten Schwierigkeiten bereiten und bedarf erhöhter Aufmerksamkeit. Da selbstständige Kraftfahrer der Arbeitszeitregelung nicht unterliegen¹⁰, sind diese bezüglich der Verrichtung sonstiger Arbeiten im Vorteil, was aufgrund ihrer Funktion aber auch absolut notwendig ist.

Da die Lenkzeit für die **Doppelwoche** wie bisher auf **90 Stunden** begrenzt ist, führt eine Ausnutzung der maximalen Lenkzeit in der einen Woche zu einer Reduzierung der maximalen Lenkzeit in der Folgewoche auf 34 Stunden. In der Doppelwochenbetrachtung ist zu beachten, dass die 90 Stunden stets bei jeder Kombination zweier aneinander angrenzender Wochen eingehalten werden muss.

Tägliche und wöchentliche Ruhezeit:

Täglich: Regelmäßig mindestens 11 Stunden innerhalb von 24 Stunden, drei Mal wöchentlich Verkürzung auf mindestens 9 Stunden ohne Ausgleichspflicht. Aufteilbar in einen ersten 3-stündigen und einen zweiten 9-stündigen Abschnitt.

Wöchentlich: Regelmäßig mindestens 45 Stunden nach spätestens sechs 24-Stunden-Zeiträumen, Verkürzung mit Ausgleichspflicht auf mindestens 24 Stunden möglich. Abweichung im grenzüberschreitenden Personenverkehr ab 14. Juni 2010 (siehe unten).

Ruhezeit ist ein **mindestens dreistündiger** ununterbrochener Zeitraum (**Achtung:** zwingende Verteilung bei Aufteilung in zwei Abschnitte), in dem der **Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann**. Keine Ruhezeiten sind Zeiten der Arbeit oder Arbeitsbereitschaft sowie die im fahrenden Fahrzeug verbrachten Kabinenzeiten (zum Beispiel als Beifahrer bei Doppelbesetzung [= Bereitschaftszeit], die Beifahrerzeiten sind jedoch Lenkzeitunterbrechungen und arbeitsrechtliche Pausen). Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.

Der Fahrer muss innerhalb jedes 24-Stunden-Zeitraumes eine **tägliche Ruhezeit** einlegen. Der 24-Stunden-Zeitraum orientiert sich nicht zwingend an Kalendertagen. Beginnt der Fahrer die Fahrt am Sonntag um 22.00 Uhr, so muss er spätestens am Montag um 22.00 Uhr seine tägliche Ruhezeit eingelegt und beendet haben. Nun ist es in begründeten Fällen auch möglich, die tägliche Ruhezeit **zwei Mal kurz zu unterbrechen**, beispielsweise wenn das Fahrzeug mit einer Fähre oder der Eisenbahn transportiert wird (siehe auch [Leitlinie Nr. 6](#) der EU-Kommission). Eine Verlän-

¹⁰ Beachte Kapitel 1.2.3

gerung ist dabei nicht notwendig. **Tägliche Ruhezeiten können Lenkzeitunterbrechungen ersetzen.**

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 liegt vor, wenn während der gesamten Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten mindestens zwei Fahrer zum Lenken des Fahrzeuges an Bord sind. Die Anwesenheit des zweiten Fahrers ist dabei während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebes nicht zwingend vorgeschrieben.

Nach maximal sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen muss eine **wöchentliche Ruhezeit** eingelegt werden. Wird eine Verkürzung in Anspruch genommen, muss diese **Verkürzung bis zum Ende der dritten folgenden Woche ausgeglichen werden**. Der Ausgleich hat durch Verlängerung einer mindestens neunstündigen Ruhezeit zu geschehen. Im Verordnungstext ist nicht vorgegeben, wie die Ruhezeiten zu verlängern sind. Demnach spricht grundsätzlich nichts gegen eine großzügige Auslegung der Ausgleichsvorschriften. 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 Uhr, Ende Dienstag 06:00 Uhr), kann die wöchentliche Ruhezeit der einen oder der anderen Woche zugerechnet werden, nicht jedoch beiden. Wird die **Wochenruhezeit im Fahrzeug** (welches natürlich entsprechend ausgestattet sein muss) verbracht, wird diese lediglich als reduzierte Wochenruhezeit anerkannt (vgl. Artikel 8 Nr. 8 der VO (EG) Nr. 561/2006). Natürlich ist es dem Fahrer ungenommen, neben dem Lkw beispielsweise ein Zelt aufzuschlagen und somit eine reguläre Wochenruhezeit einzulegen.

Neu

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

- Es muss sich um „einzelne“ Gelegenheitsverkehre handeln. Fernlinienverkehre sind somit nicht umfasst.
- Das Fahrzeug muss sich mindestens 24 aufeinanderfolgende Stunden auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaates befinden (Nachweis!).
- Die Lenkzeiten dürfen in der Regel nicht kontinuierlich und „lang“ sein.
- Vor und nach der Fahrt müssen wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Dass seitens des Gesetzgebers schwammig formuliert wird, ist nichts Neues. Gemeint sind wohl mehrtägige (Rund-) Reisen, die die Hin- und Rückfahrt sowie dazwischen stattfindende Ausflugsfahrten zu jeweils relativ nahe gelegenen Zielen beinhalten. Auf die Rechtsprechung und die Auslegung seitens der Unternehmen kann man jedenfalls bereits gespannt sein.

Außerdem sieht die FPersV in Ihrem Regelungsbereich für Personenbeförderungen im Linienverkehr bis 50 Kilometer Linienlänge die Möglichkeit vor, die wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum zu verteilen (§ 1 Absatz 4 der FPersV).

Neu

Notfälle (und damit einhergehende Lenkzeitüberschreitungen):

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

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

Bei einer Lenkzeitüberschreitung hat die Sicherheit im Straßenverkehr jedoch oberste Priorität und die Verletzung der Vorschriften wird nur akzeptiert, wenn die Sicherheit der Passagiere, des Fahrzeugs oder der Ladung gefährdet ist. Abweichungen, die aus Hilfeleistungen (zum Beispiel Erste-Hilfe-Maßnahmen) resultieren, sind in jedem Fall

zulässig. Gemäß Artikel 12 der VO (EG) Nr. 561/2006 kann von den Vorgaben der Artikel 6 bis 9 abgewichen werden, sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird. Explizit genannt wird **das Erreichen eines geeigneten Halteplatzes** soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art, Grund und Ort dieser **Abweichung** spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes **handschriftlich** auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu **vermerken** (siehe auch [Leitlinie Nr. 5](#) der EU-Kommission). Außerdem kann es niemals schaden, auch die Rechtsgrundlage zu notieren („Artikel 12“).

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

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

1.4.2 Nach Arbeitszeitgesetz

Arbeitszeit:

Arbeitszeit ist die Zeit von Beginn bis zum Ende der Arbeit des Arbeitnehmers. Hierzu zählt neben dem reinen Fahren auch das Be- und Entladen des Fahrzeugs (sowie die gegebenenfalls im Vorfeld dazu anfallenden Wartezeiten), die Pflege und Wartung des Fahrzeugs, berufsbedingte administrative Tätigkeiten wie die Erledigung von Zollformalitäten oder Hilfeleistungen beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen.

Im **Vier-Monats-Zeitraum** darf die **durchschnittliche Arbeitszeit des Fahrpersonals 48 Wochenstunden** (gerechnet auf sechs Arbeitstage pro Woche) **nicht überschreiten**. Es ist also möglich, mehrere Wochen jeweils 60 Stunden zu arbeiten und durch entsprechenden Freizeitausgleich im jeweiligen Zeitraum den 48-Stunden-Durchschnitt einzuhalten. Bestehen tarifvertragliche Regelungen, kann sich der Bezugszeitraum auch auf sechs Monate verlängern.

Nicht zu den Arbeitszeiten gehören:

- Ruhepausen
- Ruhezeiten
- Bereitschaftszeiten (wenn der **Zeitraum und dessen Dauer im Voraus**, spätestens unmittelbar **vor Beginn** des betreffenden Zeitraums **bekannt ist**):
 - während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz aufhalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen (ist aber keine Ruhezeit/Lenkzeitunterbrechung!).
 - während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen (ist aber keine Ruhezeit/Lenkzeitunterbrechung!).
- Zeiten als Fahrer auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine im fahrenden Fahrzeug (dies ist in aller Regel eine Lenkzeitunterbrechung bzw. eine arbeitsrechtliche Pause)

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

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

TIPP: Durch die Regelung zu den Bereitschaftszeiten ergibt sich eine **Gestaltungsvariante bezüglich der Wartezeiten beim Be- und Entladen**. Erkundigt sich der Fahrer bei der Ankunft ausdrücklich nach der voraussichtlichen Warte-, Lade- oder Entladezeit und verlässt er daraufhin das Fahrzeug um die Wartezeit bspw. in einem Aufenthaltsraum zu verbringen, fällt dafür keine Arbeitszeit an. Die Information zu Verzögerungszeiten kann auch bereits durch den Disponenten des Frachtführers eingeholt werden. Eine Weitergabe der Information an den Fahrer muss dann jedoch sichergestellt sein - ein schriftlicher Aktenvermerk allein reicht nicht aus.

Neu

ACHTUNG: Dass Bereitschaftszeiten im Sinne des § 21a ArbZG (und darunter insbesondere Beifahrerzeiten) keine Arbeitszeiten sind bedeutet nicht, dass diese Zeiten nicht entlohnt werden müssen. Wichtig wäre, sofern diese nicht voll vergütet werden sollen, eine einzel- oder tarifvertragliche Regelung.

1.4.3 Anmerkungen: Mehrfahrerbetrieb

Im Zusammenhang mit dem Mehrfahrerbetrieb gibt es ein paar Besonderheiten, die eine Erläuterung an dieser Stelle notwendig machen. In Artikel 4 Buchstabe o) der VO (EG) Nr. 561/2006 findet sich eine Definition des Begriffs Mehrfahrerbetrieb. Dieser herrscht demnach nur vor, wenn **mindestens zwei Fahrer während der gesamten Beförderungsstrecke** zum Lenken des Fahrzeugs eingesetzt sind. Der zweite Fahrer muss dabei lediglich während der ersten Stunde der Fahrt nicht zwingend anwesend sein. Die „Beförderungsstrecke“ kann definiert werden als Fahrstrecke zwischen einem Be- und Entladepunkt. Kompliziert wird es also in aller Regel nur im Regional- oder Verteilerverkehr, wenn die Mehrfahrerbesatzung nicht den gesamten Tourenverlauf aufrechterhalten wird. In diesen Fällen sollte die Sonderregelung (30-Stunden-Bezugszeitraum) nicht in Anspruch genommen werden. Sind ursprünglich drei Fahrer an Bord, kann natürlich einer das Fahrzeug verlassen, ohne den Mehrfahrerbetrieb zu beenden.

Da **Zeiten als Beifahrer im fahrenden Fahrzeug nur als Bereitschaftszeit oder als Fahrtunterbrechung** anerkannt werden, also niemals Ruhezeiten darstellen können, kann von Mehrfahrerbetrieb nur dann ausgegangen werden, wenn beide Fahrer ihre Ruhezeit gleichzeitig einlegen bzw. der Fahrbetrieb erst wieder aufgenommen wird, wenn beide Fahrer ihre individuelle Ruhezeit von mindestens neun Stunden eingelegt haben.

Eine tabellarische Übersicht der **maximal möglichen Zeiteinteilung** im Mehrfahrerbetrieb finden Sie im Anhang dieser Broschüre auf Seite 61.

1.5 Ausnahmen

Neu

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

GRUNDSATZ: Fahrten im Rahmen einer Ausnahme sind von **allen fahrpersonalrechtlichen Vorschriften befreit** - es müssen also keinerlei¹¹ Aufzeichnungen oder Dokumente angefertigt und mitgeführt werden! Das ist natürlich nur die halbe Wahrheit - nahezu jedes Unternehmen, das eine Ausnahme für „seine“ Beförderungen in Anspruch nehmen kann, führt auch aufzeichnungspflichtige Fahrten durch. Und dieser Umstand führt dazu, dass es nicht nur komplex, sondern auch kompliziert wird.

Zu den (rechtlichen und theoretischen) Details:

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

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

Die Ausnahmen der FPersV gelten gegenüber den generellen Freigaben der EU-Verordnung in weiten Teilen nur für **bestimmte „Gewichtsklassen“** (2.801 bis 3.500 kg zGG / 3.501 bis 7.500 kg zGG / 2.801 bis 44.000 kg zGG). Deshalb erfolgt die Darstellung der Ausnahmen hier in drei getrennten Tabellen (Seiten 25 bis 28). Außerdem ist festzuhalten, dass Ausnahmen nach der FPersV nur innerhalb Deutschlands gelten und somit nicht bei grenzüberschreitenden Transporten. Im Einzelfall wäre hierbei zu prüfen, ob eine Ausnahme auch im europäischen Ausland umgesetzt wurde (siehe Dokumentennummer [26032](#) auf der IHK-Homepage, nur über 3.500 kg zGG).

Sowohl bei den Ausnahmen nach der VO (EG) Nr. 561/2006 wie auch nach § 18 der FPersV gilt die Ausnahme auch bezüglich der VO (EWG) 3821/85. Somit müssen

¹¹ So einfach ist es natürlich nicht. Bei Fahrzeugen, die mit (analogen oder digitalen) Kontrollgeräten ausgerüstet sind, bestehen besondere Betriebspflichten und gegebenenfalls Auslesepflichten. Beachten Sie bitte die Ausführungen unter „ACHTUNG“ auf Seite 24.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

ausschließlich für Ausnahmefahrten eingesetzte Fahrzeuge **nicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein**. Findet ein Mischbetrieb statt („Normal“-Fahrten und Ausnahme-Fahrten), ist bei Fahrzeugen bzw. Fahrzeug-Kombinationen mit einem zGG von mehr als 3.500 kg ein Kontrollgerät Pflicht.

Auch muss geprüft werden, ob nicht grundsätzlich nach [§ 57a der StVZO](#) ein „Fahrt-schreiber“ bzw. ein Kontrollgerät eingebaut und betrieben werden muss. Durch die FPersV ist der § 57a der StVZO dahingehend geändert worden, dass Fahrzeuge nach § 18 Absatz 1 der FPersV und nach Artikel 3 Buchstabe d bis g und i der VO (EG) Nr. 561/2006 von der Einbaupflicht ausgenommen sind. Da die (Zusatz-) Regelungen des § 57a StVZO durch die umfassenden Bestimmungen zu den Sozialvorschriften auf nationaler und europäischer Ebene überflüssig geworden sind, ist zu hoffen, dass dieser Paragraph ersatzlos aus der StVZO gestrichen wird. Dies vor allem, weil in der Praxis hierdurch zusätzliche und gleichfalls unnötige Verwirrung gestiftet wird und unnötige Kosten verursacht werden.

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

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

Zu den jeweiligen Voraussetzungen der Ausnahmen: Wer beispielsweise von der „Kleinserienklausel“ (§ 1 Absatz 2 Nr. 3a FPersV, hier Seite 26) gebrauch machen möchte, sollte:

- Unternehmer sein oder abhängig Beschäftigter des Betriebes, für den die Beförderung erfolgt,
- in handwerklicher Fertigung (wo eine solche anfängt und wo sie aufhört, kann einem übrigens niemand so genau sagen - sicher ist nur, dass auch in Nicht-Handwerksbetrieben, zum Beispiel Industrieunternehmen eine handwerkliche Fertigung gegeben

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

sein kann) oder in Kleinserie produzieren (die Kleinserie ist ebenso wenig eindeutig definiert),

- diese Güter im Neuzustand oder repariert ausliefern oder sie zum Zwecke der Reparatur zum Unternehmen anliefern,
- überwiegend andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten erbringen (über 50 Prozent - als „Fahrer“ angestellte Personen scheiden somit sofort aus) und
- ein Fahrzeug einsetzen, dessen zGG bei maximal 3.500 kg liegt (inkl. Anhänger!).

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

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

BEISPIEL: Die Schreinerei Vollholz GmbH ist überregional tätig und hat rund 20 Mitarbeiter, die mit gewisser Regelmäßigkeit eines der sechs Firmenfahrzeuge (alles leichte, aber großvolumige Nutzfahrzeuge mit einem zGG von 5.000 kg, ausgestattet mit Anhängerkupplung und digitalem Kontrollgerät) bewegen. Entweder geht es darum, die im Unternehmen vorgefertigten Teile zum Kunden zu bringen und diese dort zu montieren, oder bei der Holzhandlung Material zu beschaffen, das zur Weiterverarbeitung ins Unternehmen transportiert wird. Gelegentlich kommt es auch vor, dass während des Einsatzes beim Kunden noch Teile beim Lieferanten beschafft und angeliefert werden müssen - dies meist aufgrund unvorhersehbarer Umstände vor Ort. Fest steht, dass die Fahrten mit vorgefertigten Teilen zum Kunden innerhalb eines 50-km-Radius um den Unternehmensstandort ausgenommen sind („Handwerkerklausel“). Alle Fahrer, die derartige Einsätze machen, fahren also ohne jegliche Dokumente, stellen das Kontrollgerät auf „out of scope“ und lassen die Fahrerkarte im Geldbeutel. So weit, so gut.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Nun steht entweder eine **Fahrt ins 200 Kilometer entfernte Holzdorf** an oder ein Kunde im 40 Kilometer entfernten Waldhausen möchte seine komplette Inneneinrichtung erneuert haben, was die **Mitführung eines 3-Tonnen-Anhängers** notwendig macht (zGG des „Zuges“: 8.000 kg). Nun kann natürlich nicht mehr mit einer Ausnahme argumentiert werden - die Fahrten sind ab dem ersten Meter aufzeichnungspflichtig und im Rahmen einer Kontrolle wäre es Pflicht, auch Nachweise für die Tätigkeiten an den vergangenen 28 Kalendertagen mitzuführen. Da innerhalb der vorausgegangenen acht Wochen nur Ausnahme-Fahrten durchgeführt wurden, gibt es derartige Nachweise aber noch nicht. Nun müssen (vor Fahrtantritt) sogenannte **„Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage“** ausgestellt werden (siehe [Folgekapitel 1.6](#) und Muster im Anhang, Seite 58). Jedenfalls haben diese wenigen Fahrten pro Jahr, die nicht unter eine Ausnahme fallen, für das Unternehmen weitreichende Folgen. Die Hard- und Software, mit der die Daten der Karten und des Kontrollgerätes ausgelesen und ausgewertet werden können, musste das Unternehmen sowieso anschaffen. Nun kommt aber ein zeit- und ressourcenintensives „Bescheinigungswesen“ hinzu, da in einer „worst-case“-Betrachtung ja für alle potentiellen Fahrer (20!) mit gewisser Regelmäßigkeit „Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage“ auszustellen sind. Dazu sollte man eine sehr detaillierte Historie zu jedem Fahrer heranziehen können, die Zeiträume von Urlaub, Krankheit, Wochenendarbeit und dem „normalen“ Arbeitseinsatz bereithält, da all dies gegebenenfalls bescheinigt werden muss. In den beschriebenen Fällen funktioniert die Bescheinigungsmaschinerie wohl noch recht gut - nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass nicht ausgenommene Fahrten ja in gewisser Weise geplant werden.

Nun aber noch zu den „Rohstoff-Besorgungs-Fahrten“, die lediglich der Anlieferung zum Unternehmen dienen. Üblicherweise ruft der Unternehmer seinen Mitarbeiter kurz vor Feierabend auf dem Handy an und schickt ihn vor der Rückfahrt zum Unternehmen noch kurzfristig zum Baustoff-Händler um Material für die Aufträge der nächsten Tage mitzubringen. Diese (Anlieferungs-) Fahrt ist nicht ausgenommen und erneut wird ein Kontrollbeamter die Vorlage vollständiger und lückenloser Nachweise für den aktuelle Tag und die vorigen 28 Kalendertage verlangen. Gleiches käme (zugegebenermaßen bei einer engen Auslegung der Vorschriften) auch auf den Fahrer zu, der in der Mittagspause mal eben „Vesper“ besorgt oder während des Arbeitseinsatzes noch Material beschafft und nach Ablieferung dann aber zu einer anderen Baustelle weiterfährt. In diesen Fällen begann der Fahrer seinen Tag unter der Voraussetzung, dass nur ausgenommene Fahrten anstehen. Deshalb hat er keinerlei Unterlagen mitgenommen und natürlich auch nicht zwischenzeitlich angefangen, Lenk- und Ruhezeiten durch Stecken der Fahrerkarte aufzuzeichnen.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

FAZIT: So hoch es dem Gesetzgeber (oder den Lobbyisten) auch anzurechnen ist, dass er einzelne Beförderungen ausgenommen hat - die betriebliche Realität steht mit den angedachten Erleichterungen über Kreuz. Die Beratungspraxis am Telefon und vor Ort lässt vermuten, dass lediglich sehr wenige Unternehmen von sich behaupten können, ausschließlich ausgenommene Fahrten durchzuführen. Findet ein Mischbetrieb statt, kann nur dazu geraten werden, im Zweifelsfall lieber eine „Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage“ mehr als eine zu wenig auszustellen oder gar alle Fahrten aufzuzeichnen (und somit von der Ausnahme überhaupt keinen Gebrauch zumachen). Wie gesagt: in der Kontrolle zählt immer die Beförderung, die im Moment der Kontrolle durchgeführt wird. Dass diese pro Tag mehrfach zwischen „ausgenommen“ und „aufzeichnungspflichtig“ wechseln kann, zeigt die Realität.

Weitere Beispiele finden Sie auf der IHK-Homepage unter der Dokumentennummer [32788](#)

ACHTUNG: Ist ein Fahrzeug, das für ausgenommene Fahrten eingesetzt wird, mit einem Kontrollgerät ausgerüstet, muss das Kontrollgerät [betrieben](#) werden - sprich, es muss alle zwei Jahre technisch geprüft werden (gemäß [§ 57b der StVZO](#)). Bei digitalen Kontrollgeräten kommt außerdem die Pflicht hinzu, dieses spätestens alle 90 Tage und die vorhandenen Fahrerkarten (auch wenn keine Daten gespeichert sind) spätestens alle 28 Tage auszulesen. Fraglich ist bezüglich des Auslesens, wie es sich in den Fällen verhält, in denen nur ein- oder zweimal im Jahr aufzeichnungspflichtige Fahrten durchgeführt werden. Da das Vorliegen einer Ausnahme von allen Pflichten befreit, sind auch die Auslesepflichten bei Ausnahmefahrten grundsätzlich hinfällig. Da der Kontrollbeamte (der im Moment die vermeintlich einzige aufzeichnungspflichtige Fahrt des Jahres kontrolliert) aber aus den Daten ersehen kann, wann zuletzt ausgelesen wurde, ist dieses „Vergehen“ recht simpel festzustellen. Der [Bußgeldkatalog](#) sieht auf Seite 25 für das Nicht-Auslesen übrigens pro Fahrzeug und pro 24-Stunden-Zeitraum ein Bußgeld von 1.500 Euro für den Unternehmer vor (also jeweils 750 Euro für die nichtausgelesene Fahrerkarte und 750 Euro für das nichtausgelesene Kontrollgerät). Bei Fahrzeugen, die gemäß [§ 57a der StVZO](#) mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sind, ist das Auslesen des Kontrollgerätes spätestens alle 90 Tage in jedem Fall verpflichtend.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Ausnahmen nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 (Kfz über 3.500 kg zGG)	
a	Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt. (<i>Achtung: in Deutschland in der FPersV geregelt</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 7.500 kg, die zur nichtgewerblichen (= privaten) Güterbeförderung verwendet werden. (<i>über 7.500 kg: Fahrer und Unternehmenskarte Pflicht</i>)
i	Nutzfahrzeuge, die nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden.

Diese Ausnahmen gelten unmittelbar in allen EU-Mitgliedsstaaten!

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht nach § 1 der FPersV			
Ausnahmetatbestand	Fahrzeuge zwischen 2.801 und 3.500 kg zGG	Fahrzeuge zwischen 3.501 und 7.500 kg zGG	Fahrzeuge über 7.500 kg zGG
Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, 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 (sogenannte „ Kleinserienklausel “).	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). ¹²	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 Achtung! § 57a StVZO

¹² Ist ein Anhänger als selbstfahrende Arbeitsmaschine zugelassen (zum Beispiel Druckluftkompressoren), fließt dieser nicht in die Berechnung des zulässigen Gesamtgewichtes ein.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Ausnahmen nach § 18 der FPersV (Kfz über 2.800 kg zGG)	
1.	Fahrzeuge, die im Eigentum von Behörden stehen oder von diesen ohne Fahrer angemietet oder geleast sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen.
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 7.500 kg, 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, zum Beispiel 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 7.500 kg nicht übersteigt.
7.	Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung der Fahrerlaubnis oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung verwendet werden.
8.	Fahrzeuge, die 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; Fahrten, die für die Errichtung derartiger Anlagen erfolgen, sind nicht ausgenommen)</i>
9.	Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nicht gewerblichen (privaten) Personenbeförderung verwendet werden.
10.	Spezialfahrzeuge, die zum Transport von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes verwendet werden.
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.

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

14.	Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 250 Kilometern vom Standort des Unternehmens zum Transport tierischer Nebenprodukte im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe a) der VO (EG) Nr. 1774/2002 verwendet werden.
15.	Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals verwendet werden.
16.	Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 50 Kilometern für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden.

1.6 Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage

Neu

Grundsätzlich muss jede Person, die Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zGG von ≥ 2.801 kg oder zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgast-sitzplätzen aus einer gewerblichen Motivation bewegt, für jeden Tag eines Jahres lückenlose Nachweise über die durchgeführten Tätigkeiten besitzen. Zum Thema **Ausnahmefahrten** beachten Sie bitte die Ausführungen im [Kapitel 1.5](#). Es geht im Fahrpersonalrecht also nicht nur um jene Tage, an denen ein Fahrzeug bewegt wurde, sondern auch um die Tage, an denen (aus verschiedenen Gründen) keine aufzeichnungspflichtigen Fahrten durchgeführt wurden.

Wurden an einem oder mehreren aufeinanderfolgenden Tagen zwischen 00:00 Uhr und 24:00 Uhr keine aufzeichnungspflichtigen Fahrten durchgeführt, muss diese Zeit bzw. diese Zeiten gesondert nachgewiesen werden. Dieser Nachweis ist in aller Regel die sogenannte „Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage“, wobei auch hier Sonderfälle und Spezialregelungen zu beachten sind.

Da sich dieser Themenbereich in der Vergangenheit als in besonderem Maße „änderungsfreudig“ erwiesen hat, werden die **Details nur auf der IHK-Homepage** unter der Dokumentennummer [21659](#) behandelt. Bitte beachten Sie die dortigen Ausführungen.

Nur zur Veranschaulichung finden Sie im Anhang auf Seite 58 ein ausgefülltes Muster dieser Bescheinigung.

Rechtsgrundlage der Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage ist im nationalen Kontext der [§ 20 der FPersV](#), europaweit ist es der Artikel 11 Absatz 3 der [Richtlinie 2006/22/EG](#) in Kombination mit einem Beschluss der Kommission vom 14. Dezember 2009, bekanntgegeben unter [Aktenzeichen K\(2009\) 9895](#).

1.7 Verstöße und Bußgelder, Aufhebung des Territorialitätsprinzips

Neu

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

Die EU-Kommission gibt in ihrem 23. Kontrollbericht für den Zeitraum [2003 bis 2004](#) für Deutschland eine Kontrolldichte von 5,06 Prozent an, für den Zeitraum [2005 bis 2006](#) wird eine Kontrolldichte von 2,3 Prozent ausgewiesen (jeweils Anteil der kontrollierten Arbeitstage der Personen, die unter die einschlägigen Vorschriften fallen).

Für den Folgezeitraum und insbesondere für die Zukunft kann von einer Rückkehr zum Ausgangswert 2003/2004 ausgegangen werden und die Kontrolldichte wird sich auch auf hohem Niveau festigen.

Der im August 2008 veröffentlichte [Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Fahrpersonalrecht](#) führt in Kombination mit der Zunahme und Intensivierung der Kontrollen (insbesondere durch Unternehmenskontrollen) zu einem großen Druck für die betroffenen Unternehmen. Da zudem die „Schonzeit“, die nach Einführung der neuen Vorschriften seitens der Bußgeldbehörden de facto praktiziert wurde, mittlerweile beendet ist, empfiehlt es sich erst recht, sich an die Vorschriften und die damit verbundenen Bürokratismen zu halten.

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

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Außerdem wird der **Kreis der Verantwortlichen bei Verstößen** durch Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 und nach § 21a der FPersV **wesentlich erweitert**. So sind Unternehmer, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftraggeber, Unterauftraggeber und Fahrvermittlungsagenturen haftungsrechtlich an die Einhaltung der Sozialvorschriften gebunden. Sie müssen sicherstellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Bestimmungen verstoßen.

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

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

Buß- und Verwarnungsgelder:

Neu

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

Neben den zum Teil empfindlichen Bußgeldern droht den betroffenen Unternehmen nach § 149 Absatz 2 der Gewerbeordnung ein **Eintrag ins Gewerbezentralregister**, der sich bei zukünftigen Verstößen zudem noch bußgelderhöhend auswirken kann. Ebenso erfolgt nach § 10 Absatz 2a des Fahrpersonalgesetzes eine **Meldung an die Erlaubnisbehörde**. Bei gehäuften Verstößen kann von der Behörde an der Zuverläss-

1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

sigkeit des Unternehmers gezweifelt werden, mit der Folge, dass bei Wiedererteilung die Erlaubnis unter Bedingungen, Auflagen, Beschränkungen oder mit einer kürzeren Geltungsdauer erteilt wird. Auch die Zurückweisung eines Antrags ist möglich.

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

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

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

TIPP: Wenn Sie in Folge einer Straßen- oder Betriebskontrolle einen Bußgeldbescheid erhalten und dieser Unstimmigkeiten enthält bzw. Sie sich ungerecht behandelt fühlen, sollten Sie **Widerspruch** einlegen und einen in Transportrecht (nicht Verkehrsrecht) versierten bzw. mit den Sozialvorschriften vertrauten Anwalt hinzuziehen. Die örtlich zuständige Anwaltskammer ist bei der Suche nach einem Fachanwalt sicher gerne behilflich.

2. Digitales Kontrollgerät

Mit der [VO \(EG\) Nr. 2135/98](#) hat der Rat der Europäischen Union die Einführung eines digitalen Kontrollgerätes zur Überwachung der Sozialvorschriften im gewerblichen Straßenverkehr beschlossen. Daraus folgt, dass das bisherige analoge Kontrollgerät (mit Tachoscheiben) langfristig von dem digitalen Kontrollgerät abgelöst wird. Die neuen Kontrollgeräte bilden gemeinsam mit nutzerbezogenen **Chipkarten** ein modernes Kontrollsystem, das vor Manipulationen schützen und die Verkehrssicherheit auf Europas Straßen verbessern soll. Die eigentliche Rechtsgrundlage der Kontrollgeräte ist die [VO \(EWG\) Nr. 3821/85](#).

In der [VO \(EG\) Nr. 561/2006](#) zur Harmonisierung der Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer wurde der Termin für die Einbaupflicht der digitalen Kontrollgeräte festgelegt. **Danach müssen seit dem 1. Mai 2006 alle neu produzierten Fahrzeuge, deren zGG einschließlich eines Anhängers oder Sattelanhängers 3.500 kg übersteigt und Busse mit mehr als acht Fahrgastplätzen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein.**

Der Einbau eines digitalen Kontrollgerätes ist nur in Fahrzeuge vorgeschrieben, die nach dem 1. Mai 2006 zugelassen wurden. Bereits zuvor zugelassene Fahrzeuge, die mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet sind, müssen nicht mit einem digitalen Gerät nachgerüstet werden. Vorhandene analoge Kontrollgeräte dürfen so lange weiterbenutzt werden, wie sie funktionsfähig sind oder repariert werden können. Nach dem 01. Januar 1996 zugelassene Fahrzeuge zur Güterbeförderung über 12.000 kg zGG und Fahrzeuge zur Personenbeförderung über 10.000 kg zGG müssen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet werden, wenn das vorher verbaute analoge Gerät ersetzt werden muss und die Übermittlung der Signale an das digitale Kontrollgerät völlig elektronisch erfolgt.

ACHTUNG: Werden Pkw oder leichte Nutzfahrzeuge („Sprinter“) mit einem Anhänger betrieben (zGG der Kombination > 3.500 kg laut Fahrzeugpapieren) und für aufzeichnungspflichtige Transporte eingesetzt, muss in dem Fahrzeug grundsätzlich ein Kontrollgerät eingebaut sein. Ist keines eingebaut, besteht eine **Nachrüstpflicht**. Beachten Sie bitte die Dokumentennummer [20721](#) und [23337](#) auf der IHK-Homepage.

Das digitale Kontrollgerät ermöglicht das **Aufzeichnen, Speichern, Anzeigen und Ausgeben** von tätigkeitsbezogenen Daten des Fahrers für 365 Tage sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten für die letzten 24 Stunden. Zur Bedienung und Überwachung des neuen Gerätes dienen insgesamt **vier verschiedene scheckkartengroße Karten**, die einen Mikrochip enthalten. Relevanz für die Unternehmen besitzen vor allem **Fahrer- und Unternehmenskarten**. Darüber hinaus gibt es Werkstattkarten für

2. Digitales Kontrollgerät

autorisierte Werkstätten und Kontrollkarten für die Kontrollbehörden wie zum Beispiel für Polizei und BAG.

Das zentrale Element ist jedoch die **Fahrerkarte**. Jeder Fahrer benötigt eine persönlich zugeordnete Chipkarte, die sein Lichtbild und seine Unterschrift enthält. Bei Fahrtantritt führt der Fahrer die Karte ins Kontrollgerät ein, das die Daten erfasst und speichert. Zur Fahrerkarte beachten Sie bitte auch die Dokumente [20432](#) und [20433](#) auf der IHK-Homepage.

ACHTUNG: Die digitalen Kontrollgeräte arbeiten mit der sogenannten UTC (Universal Time Coordinated), der koordinierten Weltzeit. Die Ortszeit beträgt in Deutschland während der Winterzeit UTC plus 1 Stunde, während der Sommerzeit UTC plus 2 Stunden.

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

2.1 Chipkarten für das digitale Kontrollgerät

Fahrerkarte

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



Antragsberechtigt sind alle Personen, die die Voraussetzungen zum Führen eines kontrollmittelpflichtigen Fahrzeugs erfüllen. Die Fahrerkarte hat die Wertigkeit eines Ausweisdokumentes.

2. Digitales Kontrollgerät

Voraussetzungen für die Ausstellung der Fahrerkarte:

- EU-Kartenführerschein (mindestens eine der Fahrerlaubnisklassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E)
- Abweichend hiervon reicht es aus, wenn der Antrag auf Ausstellung eines Kartenführerscheins gestellt ist und der antragsbearbeitenden Stelle die Führerscheinnummer bekannt ist. Die Fahrerkarte darf nicht vor der Ausgabe des EU-Kartenführerscheins ausgehändigt werden (Direktversand nicht möglich).
- Wohnsitznachweis in der Bundesrepublik Deutschland
- Personalausweis
- Lichtbild neuen Datums (vor hellem, einheitlichem Hintergrund, Halbprofil ohne Kopfbedeckung, Größe 35 x 45 mm)

Im Fall des **Verlustes**, der **Beschädigung** oder des **Diebstahls der Fahrerkarte**:

- ist der zuständigen Behörde des ausstellenden Staates dieses anzuzeigen (bei Diebstahl im Ausland muss dies sofort im jeweiligen Land geschehen),
- ist nach spätestens 7 Kalendertagen eine Ersatzkarte zu beantragen,
- ist die Behörde verpflichtet, dem Fahrer binnen 5 Werktagen (gerechnet ab Antragstellung) eine Ersatzkarte auszustellen.

Der Fahrer darf seine Fahrt ohne Fahrerkarte nur in diesen drei Ausnahmefällen (Verlust, Beschädigung, Diebstahl) während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen.

Auf Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät darf grundsätzlich kein Fahrer ohne Fahrerkarte eingesetzt werden!

Unternehmenskarte

Die Unternehmenskarte weist das Unternehmen aus und ermöglicht die Anzeige, das Herunterladen und den Ausdruck der Daten, die in dem Kontrollgerät gespeichert sind.

Gültigkeitsdauer: 5 Jahre



Benutzen mehrere Unternehmen das gleiche Fahrzeug (zum Beispiel beim Einsatz eines Leihfahrzeugs), so besteht mit Hilfe der Unternehmenskarte die Möglichkeit, sich vor dem Datenzugriff durch andere Unternehmen zu schützen. Die Karte funktioniert

2. Digitales Kontrollgerät

dabei wie ein Schlüssel, der jeweils nur die unternehmensbezogenen Informationen zugänglich macht.

Der Unternehmer hat die Daten der Fahrerkarte und des Massenspeichers in regelmäßigen Abständen zu kopieren bzw. auszulesen (siehe [Kapitel 2.3](#)). Entsprechende Hard- und Software wie zum Beispiel ein sogenannter Downloadkey, der eine Übertragung der Daten auf einen PC per USB-Schnittstelle ermöglicht, wird von den Kontrollgeräteherstellern und anderen Dienstleistern (siehe [Kapitel 2.7](#)) angeboten.

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

Werkstattkarte

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

Gültigkeitsdauer: 1 Jahr



Antragsberechtigt sind die nach [§ 57b StVZO](#) anerkannten oder beauftragten Werkstätten, Hersteller von Kontrollgeräten sowie Fahrzeughersteller. Explizit ist [§ 7 der FPersV](#) zu beachten.

Spätestens zwei Wochen nach der Zulassung und vor dem ersten Einsatz muss das Kfz-Kennzeichen in einer autorisierten Werkstatt elektronisch im Kontrollgerät gespeichert werden. Das Kalibrieren, Parametrieren und Warten des digitalen Kontrollgerätes bleibt ausschließlich den ermächtigten Werkstätten vorbehalten.

2. Digitales Kontrollgerät

Für die Ausstellung der Fahrer-, Unternehmens- und Werkstattkarte sind in Baden-Württemberg TÜV und DEKRA zuständig. Die Preise belaufen sich für:

- eine Fahrerkarte auf 40 Euro (eventuell zuzüglich Zustellgebühr).
- eine Unternehmenskarte auf 38,80 Euro.
- eine Werkstattkarte auf 42,50 Euro.

Bei der Abnahme von mindestens 3 Unternehmenskarten reduziert sich der Preis auf 36,50 Euro pro Karte.

Informationsquellen und Bestellmöglichkeiten im Internet

DEKRA: www.dekra.net

TÜV: www.tuev-sued.de

Kontrollkarte

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



2. Digitales Kontrollgerät

2.2 Pflichten für den Fahrer beim Betrieb des Kontrollgerätes und der Fahrerkarte

Der Fahrer:

- sorgt für das **einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung** des Kontrollgerätes (analog oder digital), der Schaublätter und der Fahrerkarte (vgl. Artikel 13 und 15 der VO (EWG) Nr. 3821/85). Ist ein Kontrollgerät im Fahrzeug verbaut, muss es vom Fahrer betrieben werden (vgl. § 1 Absatz 7 der FPersV). Da es sich bei den **Schaublättern** und der **Fahrerkarte** um Dokumente handelt, sind diese auch insbesondere **vor Diebstahl zu schützen**.
- muss die **Lenk- und Ruhezeiten** gemäß der VO (EG) Nr. 561/2006 und der FPersV **einhalten** und diese wie auch seine **Arbeitszeiten lückenlos aufzeichnen** (vgl. Artikel 15 Absatz 2 der VO (EWG) Nr. 3821/85 in Verbindung mit der VO (EG) Nr. 561/2006 und § 2 der FPersV) und die Nachweise darüber entsprechend der [Mitführungspflichten](#) mitführen. Demnach muss in den Fällen, in denen der Fahrer das Gerät nicht direkt bedienen kann, ein handschriftlicher Vermerk auf dem Schaublatt bzw. die manuelle Eingabe in das digitale Kontrollgerät unverzüglich (direkt nach einer Tätigkeit bzw. am Folgetag) erfolgen für (vgl. Artikel 15 Absatz 3 der VO (EWG) Nr. 3821/85):
 - [andere Arbeitszeiten](#),
 - [Bereitschaftszeiten](#),
 - [Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten](#).

Sind Fahrten angefallen, die unter eine Ausnahmeregelung nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 oder § 1 Absatz 2 und § 18 der FPersV fallen, müssen für diese keine Aufzeichnungen angefertigt werden. Die Betriebspflicht des Kontrollgerätes bleibt davon jedoch unberührt. In diesen Fällen muss vom Unternehmer gegebenenfalls eine [Fahrpersonalbescheinigung](#) ausgestellt werden.

- verwendet für **jeden Tag ein extra Schaublatt** bzw. die Fahrerkarte, sobald er das Fahrzeug übernommen hat. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte darf erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen werden, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise zulässig (vgl. Artikel 15 Absatz 2 der VO (EWG) Nr. 3821/85). Die **Fahrerkarte darf nicht an Dritte zur Nutzung überlassen** werden und **muss ständig mitgeführt werden**, also auch bei Fahrten, für die keine Aufzeichnungen anzufertigen sind (vgl. § 5 Absatz 4 der FPersV). Auch bei mehrtägigen Fahrten oder wenn der Fahrer nur „sein“ Fahrzeug fährt, empfiehlt es sich, die Fahrerkarte nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit zu entnehmen.

2. Digitales Kontrollgerät

- muss dem **Unternehmen die Fahrerkarte zum Auslesen** der darauf gespeicherten Daten **aushändigen** und auch das **Kontrollgerät** im Fahrzeug **zugänglich machen** (vgl. § 4 FPersG). Nach Ablauf der Mitführungspflicht für **Aufzeichnungen** (laufender Tag und die vorausgegangenen 28 Kalendertage) muss er diese **dem Unternehmer aushändigen** (vgl. § 1 Absatz 6 FPersV).
- muss im Rahmen einer Kontrolle den **zuständigen Personen** alle mitführungspflichtigen **Unterlagen** auf Verlangen **vorlegen** (vgl. Artikel 15 Absatz 7 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- sorgt dafür, dass im Falle einer **Kontrolle ein ordnungsgemäßer Ausdruck** aus dem digitalen Kontrollgerät erfolgen kann (vgl. Artikel 13 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- muss, **wenn die Fahrerkarte beschädigt ist, Fehlfunktionen aufweist oder er nicht im Besitz der Karte ist** (vgl. Artikel 15 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85 und § 2 Absatz 3 der FPersV):
 - zu Beginn der Fahrt einen Ausdruck des digitalen Gerätes erstellen und in diesen seinen Namen und die Nummer des Führerscheins oder der Fahrerkarte eintragen und diesen unterschreiben sowie andere Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten, die bisher angefallen sind, eintragen.
 - am Ende der Fahrt einen zweiten Ausdruck erstellen und in diesen die vom Kontrollgerät nicht erfassten anderen Arbeiten, Bereitschaftszeiten oder Ruhepausen eintragen. Auch dieser Ausdruck ist mit dem Name des Fahrers, der Führerschein- oder Fahrerkartennummer und der Unterschrift zu versehen.
- muss bei **Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte** binnen sieben Kalendertagen einen Antrag auf Ersetzung der Fahrerkarte stellen (vgl. Artikel 15 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85). Der **Diebstahl** einer Fahrerkarte ist in dem Land, in dem der Diebstahl stattgefunden hat, ordnungsgemäß anzuzeigen. Der **Verlust** einer Fahrerkarte ist der ausstellenden Behörde ordnungsgemäß anzuzeigen (vgl. Artikel 16 Absatz 3 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- darf seine **Fahrt ohne Fahrerkarte** (bei Verlust, Fehlfunktion oder Diebstahl) **maximal 15 Kalendertage** fortsetzen. Diese Frist kann überschritten werden, wenn die Rückkehr zum Unternehmensstandort nachweislich länger dauert und die Karte nicht vorgelegt oder benutzt werden konnte (vgl. Artikel 16 Absatz 3 der VO (EWG) Nr. 3821/85).

2. Digitales Kontrollgerät

- benutzt **keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter** (analog) oder **Fahrerkarten** (digital) und schützt diese in angemessener Weise (vgl. Artikel 15 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- muss **beschädigte Schaublätter** oder **Fahrerkarten**, die Aufzeichnungen enthalten, den ersatzweise verwendeten Schaublättern oder Ausdrucken beifügen (vgl. Artikel 15 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- muss den **Erneuerungsantrag** der Fahrerkarte **spätestens 15 Werktage vor dem Ablaufdatum** der Fahrerkarte einreichen (vgl. Artikel 15 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85). Eine **abgelaufene Fahrerkarte** muss mindestens weitere 28 Kalendertage mitgeführt werden (vgl. § 6 der FPersV) und darf **keinesfalls mehr verwendet** werden.
- sollte den **Unternehmer über einen Defekt des Kontrollgerätes** (analog oder digital) umgehend **informieren** und muss auf Anweisung des Unternehmers die **Reparatur des Kontrollgerätes** veranlassen (vgl. Artikel 16 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- muss bei einem **Defekt des Kontrollgerätes** (analog oder digital) die Zeiten auf einem gesonderten Blatt aufzeichnen und die erfassten Daten durch Angabe seines Namens, der Führerschein- oder Fahrerkartennummer und seiner Unterschrift zu personalisieren (vgl. Artikel 16 Absatz 2 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- muss bei **Mehrfahrerbesetzungen** sicherstellen, dass die jeweilige Fahrerkarte in den jeweilig richtigen Schlitz im digitalen Kontrollgerät eingeschoben wird (vgl. Artikel 15 Absatz 2 Unterabsatz 2b) der VO (EWG) Nr. 3821/85).

2.3 Pflichten für den Unternehmer bzw. das Unternehmen

Der Unternehmer bzw. das Unternehmen:

- sorgt dafür, dass die **Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten** gemäß VO (EG) Nr. 561/2006 **eingehalten werden** (§ 1 Absatz 5 FPersV).
- muss die vom Fahrer nach Ablauf des mitführungspflichtigen Zeitraumes ausgehändigten **Unterlagen unverzüglich prüfen** und bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten unverzüglich **Maßnahmen ergreifen, die die Beachtung der Vorschriften gewährleisten** (vgl. § 1 Absatz 6 FPersV). (Hinweis: Stellt sich trotz Verwarnungen und auch einer Abmahnung keine Verhaltensänderung ein, kann das Ergreifen

2. Digitales Kontrollgerät

einer Maßnahme auch die Kündigung bedeuten - die Konsultation eines Fachanwaltes ist ratsam.)

- **muss eine Unternehmenskarte besitzen.** Wird die Unternehmenskarte an beauftragte Arbeitnehmer übergeben, so sorgt der Unternehmer für die ordnungsgemäße Verwendung der Karte (vgl. § 9 der FPersV). Der **Diebstahl oder Verlust** der Unternehmenskarte muss unverzüglich gegenüber der ausstellenden Stelle angezeigt werden.
- sorgt für das **einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung** des Kontrollgerätes (analog oder digital) und der Fahrerkarte (vgl. Artikel 13 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- muss nach § 2 Absatz 5 FPersV **spätestens alle 28 Tage die Daten von der Fahrerkarte kopieren** und **spätestens alle 3 Monate die Daten aus dem Massenspeicher des digitalen Kontrollgerätes kopieren** (jeweils beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnungen). Unverzüglich nach dem Kopieren müssen Sicherheitskopien der Daten auf einem gesonderten Datenspeicher erstellt werden. Die Aufzeichnungen müssen lückenlos dokumentiert und gegen Verlust gesichert sein.
- ist verpflichtet, **dem Fahrer** auf dessen Verlangen hin **eine Kopie** der von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten **auszuhändigen** (vgl. § 4 FPersG).
- muss die **Daten** während der Aufbewahrungszeit **gegen Verlust und Beschädigung absichern**, von den digitalen Daten müssen demnach Sicherheitskopien erstellt werden.
- händigt den Fahrern für die analogen Geräte eine **ausreichende Anzahl von Schaublättern** aus. Die Anzahl muss so gestaltet sein, dass der Ersatz beschädigter oder beschlagnahmter Schaublätter jederzeit möglich ist. Die Schaublätter müssen dem **amtlich genehmigten Muster** der verbauten Kontrollgeräte entsprechen. Ebenso muss bei digitalen Geräten eine **ausreichende Anzahl von Papierrollen** zur Erstellung von Ausdrucken ausgehändigt werden (vgl. Artikel 14 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85). Eine genaue Anzahl ist nicht vorgeschrieben.
- muss die ihm (direkt oder über den Fahrer) seitens der Kontrollbehörden überlassenen Niederschriften, Ergebnisprotokolle und andere relevante Daten über Straßen- und/oder Unternehmenskontrollen ein Jahr lang aufbewahren (vgl. § 2a FPersV und Artikel 3 Absatz ii) der Richtlinie 2006/22/EG).
- muss die **Arbeitszeiten** der Arbeitnehmer aufzeichnen und diese mindestens **zwei Jahre aufbewahren** (vgl. § 21a Absatz 7 ArbZG).

2. Digitales Kontrollgerät

- muss die **Arbeitnehmer schriftlich dazu auffordern**, eine **Aufstellung der bei anderen Arbeitgebern geleisteten Arbeitszeiten** in schriftlicher Form vorzulegen (vgl. § 21a Absatz 8 ArbZG).
- sorgt dafür, dass bei **Beginn und bei Ende des Einsatzes des Fahrzeugs** für das Unternehmen die Unternehmenskarte in das Kontrollgerät eingegeben wird, um den Einsatz des Fahrzeugs dem Unternehmen zuzuordnen (vgl. § 9 Absatz 3 der FPersV).
- muss beim Einsatz von **Mietfahrzeugen** sicherstellen, dass die Daten, die bei Fahrten im Namen seines Unternehmens von ihm oder seinen Arbeitnehmern durchgeführt wurden, nach Beendigung des Mietzeitraumes bei ihm gespeichert werden (vgl. § 2 Absatz 4 der FPersV).
- muss den zur **Kontrolle befugten Stellen** auf deren Verlangen entweder unmittelbar oder per Datenfernübertragung alle Aufzeichnungen des Aufbewahrungszeitraumes zur Verfügung stellen (vgl. § 4 FPersG und § 2 Absatz 5 der FPersV). Dies führt auch zu einem Betretungsrecht seitens der Kontrollbehörden (Grundstücke, Geschäftsräume, Betriebsanlagen und Fahrzeuge).
- sollte die Fahrer anweisen, nicht nur **Defekte** am Fahrzeug, sondern vor allem **am Kontrollgerät umgehend zu melden**.
- muss bei **Betriebsstörungen oder Defekten am Gerät** die **sofortige Instandsetzung** veranlassen. Dies gilt auch, wenn der Defekt unterwegs auftritt und die Fahrt noch länger als eine Woche dauert (vgl. Artikel 16 Absatz 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85).
- sorgt dafür, dass **spätestens alle zwei Jahre eine Überprüfung des Gerätes** in einer autorisierten Werkstatt stattfindet (vgl. § 57b StVZO).
- muss nach Ablauf der [Aufbewahrungspflicht](#) die **Unterlagen bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres vernichten** (vgl. § 4 Absatz 3 FPersG und § 1 Absatz 6 FPersV).
- (**Achtung - Praxisfremd!**) sollte sobald ein Fahrzeug nach der Fahrt zurück auf das Betriebsgelände kommt prüfen, ob ein erkennbarer Defekt am (analogen) Kontrollgerät vorliegt, insbesondere durch Prüfen der Schaublätter. Der Fahrer ist nach der Rückkehr in den Betrieb nämlich nicht mehr verantwortlich!? Dies führt zu der seltsam anmutenden Situation, dass der Unternehmer für Verstöße belangt werden kann, die Ihre Ursache während des mitführungspflichtigen Zeitraums aufgrund eines defekten analogen Kontrollgerätes haben.

2. Digitales Kontrollgerät

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

Zur Auswertung der Daten wird entsprechende [Hard- und Software](#) oder die Hilfe externer Dienstleister benötigt. Das notwendige Wissen zum Umgang mit dem neuen System kann in Schulungen durch die [Gerätehersteller](#) und andere Organisationen erworben werden. Dies kann auch im Rahmen der durch das [EU-Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz](#) geforderten Weiterbildungsschulungen erfolgen

TIPP: Natürlich können einige der Pflichten innerhalb des Unternehmens auch delegiert werden. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass nicht nur Pflichten sondern auch Rechte an die zuständigen Mitarbeiter/-innen weitergegeben werden und diese in ihrem Wirkungsumfeld auch umgesetzt werden können. Letztlich und vor allem im Zweifel bleibt die Verantwortung aber am Unternehmer/-in bzw. Geschäftsführer/-in hängen.

2.4 Aufbewahrungsfristen

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

- die Schaublätter und Ausdrücke sowie handschriftliche Aufzeichnungen (Tageskontrollblätter),
- die von der Fahrerkarte und vom digitalen Kontrollgerät heruntergeladenen Daten und
- die vom Unternehmen ausgestellten Fahrpersonalbescheinigungen (§ 20 FPersV in Verbindung mit Artikel 14 Absatz 2 VO (EWG) Nr. 3821/85) sowie
- Unterlagen (zum Beispiel Niederschriften, Ergebnisprotokolle), die im Rahmen einer Straßen- oder Betriebskontrolle erstellt wurden (vgl. § 2a FPersV und Artikel 3 Absatz ii) der Richtlinie 2006/22/EG).

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

2. Digitales Kontrollgerät

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

- § 16 Abs. 2 und § 21 a Abs. 7 des Arbeitszeitgesetzes (Nach ArbZG sind die Aufzeichnungen zu den **Arbeitszeiten** der Beschäftigten **mindestens zwei Jahre** aufzubewahren und auf Verlangen an den Arbeitnehmer auszuhändigen.),
- § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 der [Abgabenordnung](#) (**6 Jahre Aufbewahrungsfrist** für Unterlagen, die für die **Lohnbuchhaltung** verwendet werden.) und
- § 28 f Abs. 1 Satz 1 des [Vierten Buches Sozialgesetzbuch](#).

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

2.5 Mitführungspflichten des Fahrpersonals

Mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes haben sich auch die Mitführungspflichten der Fahrerunterlagen geändert.

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

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

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

2. Digitales Kontrollgerät

Der Fahrer fährt ausschließlich Fahrzeuge mit digitalem Kontrollgerät:

- Fahrerkarte und Führerschein.
- Eventuell erstellte handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke, die während dem laufenden Tag und der vorausgehenden 28 Tage erstellt wurden (zum Beispiel bei Beschädigung der Fahrerkarte).
- Weitere Nachweise (zum Beispiel [Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage](#)), falls der Fahrer im mitführungspflichtigen Zeitraum kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder die FPersV fällt, krank war, Urlaub hatte oder ein Fahrzeug im Rahmen einer Ausnahme nach der FPersV oder der VO (EG) Nr. 561/2006 gelenkt hat.
- Bescheinigungen von Straßen- (oder Betriebs-) Kontrollen, die während des mitführungspflichtigen Zeitraumes stattgefunden haben.

Der Fahrer fährt ausschließlich Fahrzeuge mit analogem Kontrollgerät:

- Fahrerkarte (falls er im Besitz einer solchen ist) und Führerschein.
- Schaublätter für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage, an denen ein Fahrzeug gelenkt wurde, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder die FPersV fällt.
- Alle während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen.
- Weitere Nachweise (zum Beispiel [Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage](#)), falls der Fahrer im mitführungspflichtigen Zeitraum kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder die FPersV fällt, krank war, Urlaub hatte oder ein Fahrzeug im Rahmen einer Ausnahme nach der FPersV oder der VO (EG) Nr. 561/2006 gelenkt hat.
- Bescheinigungen von Straßen- (oder Betriebs-) Kontrollen, die während des mitführungspflichtigen Zeitraumes stattgefunden haben.

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

- Fahrerkarte und Führerschein.
- Schaublätter, handschriftliche oder digitale Aufzeichnungen und/oder die nach der VO (EG) Nr. 561/2006 und der VO (EWG) Nr. 3821/85 vorgeschriebenen Ausdrücke des laufenden Tages und der vorhergehenden 28 Tage, an denen ein Fahrzeug geführt wurde, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder die FPersV fällt.
- Weitere Nachweise (zum Beispiel [Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage](#)), falls der Fahrer im mitführungspflichtigen Zeitraum kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder die FPersV fällt, krank war, Urlaub

2. Digitales Kontrollgerät

hatte oder ein Fahrzeug im Rahmen einer Ausnahme nach der FPersV oder der VO (EG) Nr. 561/2006 gelenkt hat.

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

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

Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht (inkl. eines Anhängers) zwischen 2.801 kg und 3.500 kg liegt, unterliegen nicht der Verpflichtung des Einbaus eines Kontrollgerätes. Ist ein solches Fahrzeug jedoch mit einem Kontrollgerät ausgerüstet, so ist dieses zwingend vom Fahrer bzw. vom Unternehmer zu betreiben und bei aufzeichnungspflichtigen Fahrten zu verwenden (vgl. § 1 Abs. 7 der FPersV)! **Ist kein Kontrollgerät eingebaut**, müssen bei aufzeichnungspflichtigen Fahrten [handschriftliche Aufzeichnungen](#) gemäß FPersV angefertigt werden. Wird ein Anhänger mitgeführt, sind die zGG laut Fahrzeugpapieren zu addieren. Übersteigt das zGG des „Zuges“ 3.500 kg, ist die Verwendung eines Kontrollgerätes verpflichtend. Zum Thema „ausgenommene Fahrten“ finden Sie weiterführende Informationen im [Kapitel 1.5](#) sowie auf der IHK-Homepage unter der Dokumentennummer [32788](#).

2.6 Einsatz von Leih- und Mietfahrzeugen sowie Vorführgewagen

Generell ist in diesem Zusammenhang [§ 2 Absatz 6 der FPersV](#) zu beachten.

Werden Fahrzeuge mit zGG \geq 2.801 kg bzw. mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen, die mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sind, an gewerbliche Mieter vermietet, gilt grundsätzlich, dass sowohl das vermietende als auch das mietende Unternehmen über eine Unternehmenskarte verfügen müssen und jeder eingesetzte Fahrer seine Fahrerkarte benutzen muss. Es sei denn, die mit dem Fahrzeug durchgeführten Fahrten fallen unter die Ausnahmen der VO (EG) 561/2006 bzw. der FPersV oder werden trotz des gewerblichen Hintergrundes ausschließlich für privat motivierte Fahrten genutzt. In jedem Fall muss das **Kontrollgerät kalibriert** sein.

Zunächst muss das vermietende Unternehmen nach dem Erwerb des Fahrzeuges das eingebaute Kontrollgerät mit seiner eigenen Unternehmenskarte aktivieren, bevor das Fahrzeug zum ersten Mal vermietet wird („Unternehmenssperre“, siehe Bedie-

2. Digitales Kontrollgerät

nungsanleitung). Für die Praxis ist es in der Folge entscheidend, ob das Fahrzeug an gewerbliche oder private Fahrten verwendet wird.

Gewerbliche Mieter bzw. Fahrten:

- A Bei Beginn des Mietzeitraumes hat der Unternehmer (Mieter) durch Verwendung seiner eigenen Unternehmenskarte das digitale Kontrollgerät zu aktivieren, um so sicher zu stellen, dass alle von diesem Zeitpunkt an aufgezeichneten Daten ausschließlich seinem Unternehmen zugeordnet werden und er alle Daten übertragen (Download) und sicher aufbewahren kann („Unternehmenssperre“, siehe Bedienungsanleitung).
- B In begründeten Ausnahmefällen (zum Beispiel Anmietung aufgrund des plötzlichen Ausfalls eines Fahrzeuges; Unternehmenskarte steht somit kurzfristig nicht zur Verfügung) ist bei Beginn und Ende des Mietzeitraums vom Mieter ein Ausdruck aus der Fahrzeugeinheit zu fertigen. Dauert der Mietzeitraum mehrere Tage, so ist täglich ein Ausdruck zu erstellen. Die Ausdrücke hat der Fahrer unverzüglich an den mietenden Unternehmer weiterzuleiten.
- C In der unter B beschriebenen Ausnahmesituation ist zudem der Vermieter verpflichtet, dem Mieter die Daten aus dem digitalen Kontrollgerät auf dessen Verlangen, sowie nach Beendigung des Mietverhältnisses, spätestens drei Monate nach dessen Beginn oder der letzten Datenübermittlung, zur Verfügung zu stellen.

Der Datenschutz ist durch geeignete Maßnahmen sicher zu stellen. In (den beschriebenen) Sondersituationen sollte stets ein erklärender Vermerk auf dem Ausdruck aus dem digitalen Kontrollgerät oder dem Schaublatt vorgenommen werden.

Hinweis an Autohäuser: reine Probefahrten (die nur von kurzer Dauer sind und bei denen keine Gütertransporte oder Personenbeförderungen stattfinden) unterliegen nicht den Sozialvorschriften. Wird das Fahrzeug aber für einen längeren, zum Beispiel mehrtägigen Test im normalen Unternehmenseinsatz „entliehen“, sind die Sozialvorschriften einzuhalten.

Private Mieter:

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

2. Digitales Kontrollgerät

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

Werden Fahrzeuge mit einem zGG von mehr als 7.500 kg vermietet, fällt auch der private Mieter unter die VO (EG) Nr. 561/2006 und ist damit zum **Einsatz einer Fahrerkarte, nicht jedoch zwingend einer Unternehmenskarte verpflichtet**.

2.7 Hersteller/Vertrieb von digitalen Kontrollgeräten und Software

Neu

Rund um das Thema „Datenhandling“ des digitalen Kontrollgerätes hat sich eine bunte Landschaft von Dienstleistern entwickelt. Wichtig ist es insbesondere, eine Hard- und Software-Lösung zu finden, die den Anforderungen des Unternehmens angepasst ist und gegebenenfalls in die „IT-Landschaft“ integriert werden kann. Der europaweit agierende Bus- oder Logistikunternehmer wird andere Anforderungen haben als der Dienstleister, der regional ein Fahrzeug im Einsatz hat. So breit das Spektrum des Fahrzeugeinsatzes ist, so unterschiedlich sind auch die am Markt verfügbaren Lösungen. Von der simplen Möglichkeit, die Daten auszulesen und zu archivieren bis hin zur konzernweit vernetzten und integrierten Lösung mit Fernabfrage der Daten und vieler Zusatzdienstleistungen reicht die Spannweite. Entsprechend gestaffelt sind natürlich auch die Preise.

Gegenwärtig haben die digitalen Kontrollgeräte von vier Herstellern eine Zulassung. Dies sind:

- Actia www.smartach.de
- Efkon www.efkon.de
- Stoneridge www.stoneridge.com
- VDO www.vdo.de

Für die Nachrüstung und Dienstleistungen rund um das digitale Kontrollgerät können Sie sich an folgende Unternehmen in der Region wenden (Aufzählung nicht abschließend und keine Empfehlung):

Kienzle Automotive GmbH

Kesselstraße 44
70327 Stuttgart
Telefon 0711 40968-0
Telefax 0711 42026-99
www.kienzle.de
www.vdo.de

F+T Service GmbH

Gutenbergstraße 27
70736 Fellbach
Telefon 0711 5109758-0
Telefax 0711 5109758-8
info@ft-service.de
www.ft-service.de

2. Digitales Kontrollgerät

IVEKA Automotive Technologies Schauz GmbH

Talweg 8
75417 Mühlacker-Lomersheim
Telefon 07041 9695-0
Telefax 07041 9695-55
info@iveka.de
www.iveka.de
www.stoneridge.com

Semmler GmbH TachoControl TachoControl DATA GmbH

Kuhnbergstraße 31
73037 Göppingen
Telefon 07161 98481-0 bzw. -280
Telefax 07161 98481-18 bzw. -288
info@tachocontrol.de
www.tachocontrol.de
www.tachocontrol-data.eu

IT-Lösungen und Software (Auswahl)

DAKO GmbH

Ernst-Haeckel-Platz 5/6
07745 Jena
Telefon 03641 5998-0
Telefax 03641 5998-20
www.tachographen.de oder
www.dako.de
dako@dako.de

MG mobile Consulting Matthias Görgl

Ronneburgstraße 29
63694 Limeshain
Telefon 06048 951432
Telefax 06048 951431
www.mg-mobile-consulting.de
tacho@mg-mobile-consulting.de

VIP Gerd Bunjes

Oderstraße 16
78052 Villingen-Schwenningen
Telefon 07721 62737
Telefax 07721 64167
www.fahrtsschreiber-auswerten.de
info@vip-bunjes.de

EH Systemhaus für Fuhrpark- Management

Am Birkenstock 21
72505 Krauchenwies
Telefon 07576 960-595
Telefax 07576 960-596
www.eh-systemhaus.de
info@eh-systemhaus.de

TachoEASY AG

Sebastian Tiefenthaler Straße 14
83101 Rohrdorf
www.tachoeasy.de
info@tachoeasy.com

ZA ARC

Ernst-Leitz-Straße 1
63150 Heusenstamm
Telefon 06104 699-170
Telefax 06104 699-184
www.zamik.de
office@zamik.de

DKV und E.Novation BTC GmbH

DKV Euro Service GmbH Martin Jan-
sen
[DKV Tachomanager www.dkv-
euroservice.com](http://www.dkv-euroservice.com)
support-de@dkv-tachomanager.eu

Huss-Verlag GmbH

Joseph-Dollinger-Bogen 5
80912 München
Telefon 089 32391-311
Telefax 089 32391-416
www.huss-shop.de
shop@huss-verlag.de

2. Digitales Kontrollgerät

NORDSYS GmbH (RediTac)

Lange Strasse 1
38100 Braunschweig
Telefon 0531 1209-200
Telefax 0531 1209-299
info@nordsys.de
www.nordsys.de

TIS GmbH

Barloer Weg 188-190
D-46397 Bocholt
Telefon 02871 2722-0
Telefax 02871 2722-99
www.tis-gmbh.de

weitere (Telematik-) Anbieter:

Funkwerk eurotelematik GmbH	www.eurotelematik.de
cargo support GmbH & Co. KG	www.cargosupport.de
TomTom Work	www.tomtomwork.com
Qualcomm	www.qualcomm.eu
Daimler FleetBoard GmbH	www.fleetboard.com
mobileObjects AG	www.mobileobjects.de
GPSoverIP GmbH	www.gpsoverip.de
Punch Telematix	www.punchtelematix.com
COMLOG-VEHCO GmbH	www.comlog.com
AIS Advanced InfoData Systems GmbH	www.ais.de
WANKO Informationslogistik GmbH	www.wanko.de
Portaris OHG	www.portaris.de
Jumbo-Fischer GmbH & Co. KG	www.jumbo-tech.de
Tachonova GmbH	www.tachonova.de

Weitere Informationen zum Thema Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten sowie zum (digitalen) Kontrollgerät finden Sie beim Bundesamt für Güterverkehr unter www.bag.bund.de, beim Kraftfahrtbundesamt unter www.kba.de und bei der Verkehrs-Rundschau unter www.digitaler-tachograph.com.

3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis

Neu

Viele der von den Sozialvorschriften betroffenen Unternehmen wissen nichts oder zu wenig über die Verpflichtungen nach dem Fahrpersonalrecht. Die Ursachen dafür sind vielfältig - die Folgen früher oder später monetär spürbar.

Hat sich ein Unternehmen als betroffen identifiziert, folgt in aller Regel zunächst große Unsicherheit. Man kann die Komplexität der Regelungen nicht überblicken, ruft beim BAG, der Polizei, dem Fachverband, bei der Gewerbeaufsicht oder anderen betroffenen Unternehmen an und hört so viel und oft gegensätzliches, dass die Rechtslage dann als völlig unübersichtlich und nicht handhabbar erscheint. Auch nach mehreren Stunden im Internet hat man nicht zwingend das Gefühl, schlauer zu sein. Das ist aber (leider) ganz normal!

3.1 Erste Schritte

Begnügen Sie sich zu Beginn damit, die unternehmensindividuelle Situation zu erfassen und daraus Schlussfolgerungen abzuleiten:

- **Verantwortung und Zuständigkeit im Unternehmen:** Zunächst muss eine verantwortliche Person im Unternehmen bestimmt werden. Nebenher und „auf die Schnelle“ läuft im Bereich der Sozialvorschriften nichts! Optimalerweise verfügt diese Person über Vorkenntnisse oder zeichnet sich insbesondere dadurch aus, sich neue Themengebiete schnell und sicher aneignen zu können. Wichtig ist auch eine angemessene Portion „Macht“ oder Autorität. Werden Verstöße festgestellt, muss „der Unternehmer“ (oder eben jene „beauftragte Person“) Maßnahmen zur Beseitigung der Quellen dieser Verstöße ergreifen. Ohne entsprechende Befugnisse wird das schwer. Je nach Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge und Fahrer steigt der Aufwand zur Bearbeitung aller Vorgaben mitunter stark an. Auch wenn nur ein Fahrzeug und ein Fahrer eingesetzt werden, kann man im Monat doch mehrere Stunden mit fahrpersonalrechtlichen Bürokratien verbringen. Auch wenn der Verweis auf den Bußgeldkatalog schon recht häufig bemüht wurde - 250 Euro für den Fahrer und 750 Euro für den Unternehmer bzw. die verantwortliche Person für eine einzige vergessene „Fahrpersonalbescheinigung“ haben nachhaltige Wirkung und machen deutlich, dass gegebenenfalls an der falschen Stelle gespart wird! Wichtig sind stets ansprechbare und fachlich versierte „Sachbearbeiter“, (regelmäßige) Schulungen, eine gute Soft- und Hardwareausstattung, eine hervorragende Disposition/Planung und - absolut erfolgskritisch - die Einbeziehung der Fahrer. Nur wenn diese aktiv eingebunden sind und sich selbst um die notwendigen Unterlagen kümmern bzw. den entsprechenden Bedarf

3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis

anmelden, wird die Auslese- und Bescheinigungsmaschinerie funktionieren. Die Unternehmensleitung muss (sofern Sie sich vor den [monetären und nicht-monetären Folgen](#) von Verstößen „fürchtet“ und ihrer Fürsorgepflicht gegenüber den Arbeitnehmern nachkommt) die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung stellen.

- **Überblick verschaffen:** Anzahl und zGG der Fahrzeuge und Anhänger, gegebenenfalls Besonderheiten (Gas- oder gar Elektroantrieb, besondere Ein- oder Aufbauarten (Verkaufsfahrzeug, selbstfahrende Arbeitsmaschine, Spezialfahrzeug, ...)). Viele Ausnahmen sind bezüglich des zGG begrenzt, zum Beispiel keine „Handwerkerklausel“ ≥ 7.501 kg zGG!
- **Fahrer/-innen:** Nach Möglichkeit sollte der Kreis der Personen, die ein unter die Sozialvorschriften fallendes Fahrzeug lenken, so klein wie möglich sein. Beschaffen Sie sich auch gleich einen Überblick über die Führerscheine (Stichwort Fahrerlaubniskontrolle!) und veranlassen Sie gegebenenfalls die Beantragung von [Fahrer- und Unternehmenskarten](#). Auch im Kontext der [EU-Berufskraftfahrerqualifikation](#) ist es notwendig, die Ablauftermine der Führerscheine im Blick zu haben.
- **Einsatz der Fahrzeuge:** [Werkverkehr](#), [gewerblicher Güterkraftverkehr](#) oder [Personenbeförderung](#) (mit mehr als acht Fahrgastsitzplätzen)? Ist diese Frage geklärt, sollte ein Blick in die „Ausnahme-Tabellen“ (Seite 25 ff.) stattfinden. Vielleicht fallen die von Ihnen durchgeführten Beförderungen unter eine solche - die Möglichkeiten, unter eine Ausnahme zu fallen, sind insbesondere für Werkverkehrsunternehmen vielfältig. Bitte beachten Sie, dass alle in einer Ausnahme formulierten Umstände während der gesamten Fahrt vorliegen müssen. Im [Kapitel 1.5](#) und unter der Dokumentennummer [32788](#) finden Sie weiterführende Informationen.
- **Einsatzradius und -art:** ausschließlich regional, häufiger deutschlandweit, oft auch in ganz Europa,... . Speziell bei Unternehmen, die grundsätzlich von einer [Ausnahme](#) profitieren können, ist es sehr wichtig, sich über diesen Punkt im Klaren zu sein. Ist die Ausnahme begrenzt auf einen gewissen Umkreis um den Unternehmensstandort (in aller Regel 50 km Luftlinie, teilweise auch 100 oder gar 250 km) folgt bei Überschreiten die volle Aufzeichnungs- und Nachweispflicht. Gleiches gilt in vielen Fällen sobald ein Anhänger mitgeführt wird (Überschreiten der Grenzen bei 3.500 oder 7.500 kg zGG).
- **Prozesse und Arbeitsanweisungen:** Sind die „Eingangsparameter“ festgelegt, geht es umgehend darum, die Vorgaben praktisch umzusetzen. Wer keinerlei Vorkenntnisse mitbringt, kann gut und gerne zwei Wochen damit verbringen, sich einzulesen und an die Soft- und Hardware zu gewöhnen. Oft ist es auch notwendig, den beste-

3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis

henden Datenbestand zu durchforsten und gegebenenfalls zu ergänzen. Von „null auf hundert“ und ganz ohne Fehler funktioniert die Umsetzung natürlich nicht. Sehr schnell werden Sie aber feststellen, dass das Handling der Bürokratien mit etwas Übung doch wesentlich leichter von der Hand geht. Beim zehnten Mal „Karte auslesen“ sind Sie mit der Technik vertraut. Beschaffen Sie sich das eine oder andere [Fachbuch](#) für knifflige Besonderheiten und zur Festigung Ihrer Kenntnisse. Um die Abläufe zu regeln und die notwendige Transparenz für alle Beteiligten herzustellen, bietet sich die Erstellung von „Arbeitsanweisungen“ an. Darin sollten die Zuständigkeiten (Rechte und Pflichten), die Abläufe, die (betriebsbedingten) Sonderregelungen und Ansprechpartner genannt bzw. definiert sein. Auch das Thema „Verhalten in Straßen- und Betriebskontrollen“ sollte berücksichtigt werden. Beachten Sie, dass es infolge von fahrpersonalrechtlichen Unzulänglichkeiten auch zu arbeitsrechtlichen Sanktionen und Auseinandersetzungen kommen kann. Klare Regeln und eine gute Dokumentation der Geschehnisse sind sehr wichtig!

3.1.1 Thema: Schulungen

Wie bereits mehrfach angeklungen ist, ergibt sich die Pflicht zur Schulung aller mit dem Kontrollgerät im engeren Sinne und den Sozialvorschriften im weiteren Sinne befassten Personen nicht wortwörtlich aus den Rechtsgrundlagen. Vielmehr ergeben sich diese aus dem Zusammenwirken der Vorschriften. Neben der direkten Unternehmerpflichten aus dem Fahrpersonalrecht gibt es auch berufenossenschaftliche Vorgaben und arbeitsrechtliche Verpflichtungen.

Langer Rede kurzer Sinn - die Fahrer und die Personen, die mit der Verwaltung und Sachbearbeitung des Themas befasst sind, müssen für die Bedienung von Hard- und Software und zu den Sozialvorschriften allgemein in Theorie und Praxis geschult werden.

Auf dem Markt sind zahlreiche große und kleine Schulungsveranstalter aktiv. Auch In-House-Schulungen und Spezialkurse sind problemlos zu beziehen. Bitte beachten Sie auch die Weiterbildungspflicht nach dem [EU-Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz](#) (Grundsätzlich zu beachten, wenn C- oder D-Fahrerlaubnisklassen für das Führen der Fahrzeuge notwendig sind) und die Möglichkeiten zur finanziellen Förderung von diesen Schulungen, die die [Förderprogramme des BMVBS für das Güterverkehrsgewerbe](#) (nur im gewerblichen Güterkraft- oder Werkverkehr, nur wenn mautpflichtige Fahrzeuge eingesetzt werden (zGG über 12.000 kg)) bieten.

3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis

3.1.2 Anmerkung: Betriebspflicht versus Aufzeichnungspflicht

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

Betrieb eines Kontrollgerätes:

Ist in einem Fahrzeug ein Kontrollgerät eingebaut, muss dieses grundsätzlich betrieben werden. Dies gilt auch, wenn das Kontrollgerät freiwillig eingebaut wurde. Die Betriebspflicht gilt für jede Fahrt, die gewerblich motiviert ist. Der private Einsatz eines Fahrzeuges bis 7.500 kg zGG zieht keine Betriebspflicht nach sich.

Ein Kontrollgerät kann nur betrieben werden, wenn es die korrekte Aufzeichnung von Lenk-, Ruhe-, Bereitschafts- und Arbeitszeiten ermöglicht. Es muss also funktionsfähig sein.

Auch wenn ein **Transport im Rahmen einer Ausnahme** nach VO (EG) Nr. 561/2006 oder nach der FPersV durchgeführt wird und demnach keine Aufzeichnungen zu Lenk- und Ruhezeiten angefertigt werden müssen, muss dennoch das Kontrollgerät betrieben werden. Beim **digitalen Kontrollgerät** wird dazu die Fahrerkarte nicht gesteckt und die Funktion „out“ bzw. „out of scope“ gewählt. Bei **analogen Geräten** gibt es unterschiedliche Auffassungen, wie der Betrieb „aussehen“ soll - insbesondere bei der Frage, ob ein Schaublatt eingelegt werden muss oder nicht. Es sind Fälle bekannt, bei denen Ausnahmefahrten ohne Schaublatt durchgeführt worden sind, was auch nicht beanstandet wurde.

Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten:

Aufzeichnungen werden beim analogen Gerät auf den Schaublättern vorgenommen, beim digitalen Gerät werden die Daten auf der Fahrerkarte und im Massenspeicher des Gerätes gespeichert.

Aufzeichnungen müssen immer dann angefertigt werden, wenn der Transport nicht unter eine Ausnahme fällt (siehe [Kapitel 1.5](#)). Im Falle einer Ausnahme müssen keine Aufzeichnungen angefertigt aber das Gerät betrieben werden, um eine lückenlose Nachvollziehbarkeit des Fahrzeugeinsatzes sicher zu stellen.

Betriebspflicht und Aufzeichnungspflicht fallen demnach bei Vorliegen einer Ausnahme auseinander!

3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis

3.2 Einsatz eines Fahrzeugs mit 3.500 kg zGG

Dieses Beispiel deckt den Einsatz eines Fahrzeuges für gewerbliche Beförderungen mit einem **zGG zwischen 2.801 und 3.500 kg** ab. In diesem Gewichtsbereich bewegen sich auch die meisten Fahrzeuge zur **Personenbeförderung mit bis zu 9 Sitzplätzen**, für die die Sozialvorschriften bei reiner Personenbeförderung noch nicht greifen. Werden mit diesen Fahrzeugen aber Güter befördert, unterliegen auch diese den Lenk- und Ruhezeiten.

Grundsätzlich gelten die **Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten** gemäß der FPersV bzw. der Tabelle auf [Seite 11](#), Spalte „**Nationale Vorschriften**“.

In diesem Bereich sind einige Fahrzeuge nicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet, da die Ausrüstung erst ab einem zGG von ≥ 3.501 kg verpflichtend ist. Genauso verhält es sich auch mit der Nachrüstung - nur wenn das zGG beispielsweise durch einen Anhänger 3.500 kg übersteigt und damit aufzeichnungspflichtige Fahrten durchgeführt werden, muss ein Kontrollgerät nachgerüstet werden. Beachten Sie dazu bitte die Informationen unter der Dokumentennummer [23337](#) und [20721](#) auf der IHK-Homepage.

3.2.1 Aufzeichnungspflichtige Fahrten

- **Mit Kontrollgerät:**

Alle Fahrten müssen über das Kontrollgerät aufgezeichnet werden. Für jeden Fahrer muss eine lückenlose Dokumentation erfolgen. Für Tage, an denen kein aufzeichnungspflichtiges Fahrzeug gelenkt wurde, der Fahrer krank war, dienstfrei oder Urlaub hatte, innerbetrieblich anderweitig (also nicht als Fahrer) beschäftigt war oder ein Fahrzeug ≤ 2.800 kg zGG gelenkt hat, muss ein Nachweis vorhanden sein (siehe Dokumentennummer [21659](#) auf der IHK-Homepage). Fährt der Fahrer nur vormittags und ist nachmittags im Lager oder Büro tätig, müssen diese „sonstigen Arbeitszeiten“ umgehend manuell festgehalten werden (bei analogen Kontrollgeräten handschriftlich auf der Rückseite der Tachoscheibe, bei digitalen Kontrollgeräten über einen manuellen Nachtrag).

- **Ohne Kontrollgerät:**

Alle Fahrten bzw. Tage, an denen aufzeichnungspflichtige Fahrten stattgefunden haben, müssen auf sogenannten [Tageskontrollblättern](#) dokumentiert werden (siehe Anhang Seite 59, ausgefülltes Muster auf Seite 60). Diese sind für den 24-Stunden-Zeitraum handschriftlich vom Fahrer auszufüllen und im üblichen Umfang (aktueller Tag und die vorausgehenden 28 Tage) mitzuführen. Nicht-Fahr-Tage müssen analog

3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis

zu den Ausführungen unter „Mit Kontrollgerät“ nachgewiesen werden. Sonstige Arbeitszeiten müssen in jedem Fall auf dem Tageskontrollblatt vermerkt werden.

3.2.2 Ausgenommene Fahrten nach § 1 Absatz 2 bzw. § 18 der FPersV

In dieser „Gewichtsklasse“ ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten, um von einer Ausnahme Gebrauch zu machen. Dies betrifft insbesondere Unternehmen, die Fahrten „für eigene Zwecke“, also analog zum Werkverkehr, durchführen. Ausnahmefahrten sind von allen fahrpersonalrechtlichen Anforderungen befreit.

Informationen zu den Modalitäten und Voraussetzungen ausgenommener Fahrten finden Sie im [Kapitel 1.5](#), den beiden Tabellen auf den Seiten 26 und 27 sowie auf der IHK-Homepage unter der Dokumentennummer [32788](#).

3.3 Einsatz eines Fahrzeuges mit 5.000 kg zGG

Dieses Beispiel deckt den Einsatz eines Fahrzeuges für gewerbliche Beförderungen mit einem **zGG zwischen 3.501 und 7.500 kg** ab. In diesem Gewichtsbereich bewegen sich auch die meisten Fahrzeuge zur **Personenbeförderung mit 10 bis rund 20 Sitzplätzen**, bei deren Einsatz die Sozialvorschriften im Regelfall einzuhalten sind. Diese Fahrzeuge müssen mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein (vgl. § 1 Absatz 7 und § 2 der FPersV, Artikel 3 der VO (EWG) Nr. 3821/85). Werden ausschließlich ausgenommene Fahrten durchgeführt, gilt die Kontrollgerätepflicht nicht.

Grundsätzlich gelten die **Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten** gemäß der Tabelle auf [Seite 11](#), Spalte „EU-Regelung“.

3.3.1 Aufzeichnungspflichtige Fahrten

Werden aufzeichnungspflichtige Fahrten durchgeführt, ist ein Kontrollgerät Pflicht. Die Aufzeichnung der verschiedenen Zeiten auf einem Tageskontrollblatt ist nicht zulässig. Für jeden Fahrer muss eine lückenlose Dokumentation erfolgen. Für Tage, an denen kein aufzeichnungspflichtiges Fahrzeug gelenkt wurde, der Fahrer krank war, dienstfrei oder Urlaub hatte, innerbetrieblich anderweitig (also nicht als Fahrer) beschäftigt war oder ein Fahrzeug ≤ 2.800 kg zGG gelenkt hat, muss ein Nachweis vorhanden sein (siehe Dokumentennummer [21659](#) auf der IHK-Homepage). Fährt der Fahrer nur vormittags und ist nachmittags im Lager oder Büro tätig, müssen diese

3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis

„sonstigen Arbeitszeiten“ umgehend manuell festgehalten werden (bei analogen Kontrollgeräten handschriftlich auf der Rückseite der Tachoscheibe, bei digitalen Kontrollgeräten über einen manuellen Nachtrag).

3.3.2 Fahrten unter einer Ausnahme nach § 18 der FPersV oder Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006

In der hier thematisierten Gewichtsklasse können die Ausnahmen nach § 1 der FPersV nicht mehr greifen, da diese sich ausschließlich auf Fahrzeuge mit einem zGG ≤ 3.500 kg beziehen. Das führt dazu, dass einzelne Ausnahmen nun unter anderen Rahmenbedingungen oder aufgrund einer anderen Rechtsnorm greifen. Beispielsweise kann die „**Kleinserienklausel**“ nach § 1 Absatz 2 Nummer 3a der FPersV nicht mehr zur Anwendung kommen, da diese Ausnahme im Gegensatz zur „Handwerkerklausel“ nicht auch im § 18 der FPersV auftaucht. Bei eben jener „**Handwerkerklausel**“ ergibt sich die Änderung, dass diese nicht mehr deutschlandweit, sondern nur noch in einem Umkreis von 50 Kilometer Luftlinie ab der Ortsgrenze des Unternehmensstandortes Geltung hat. Gleiches gilt für den Einsatz von Fahrzeugen, die als **Verkaufswagen** auf öffentlichen Märkten bzw. für den ambulanten Verkauf eingesetzt werden.

Werden die Fahrzeuge im **Mischbetrieb** (aufzeichnungspflichtige und ausgenommenen Fahrten) eingesetzt, ist zu beachten, dass die Auslesefristen für das Kontrollgerät und die Fahrerkarten eingehalten werden.

Wird ein **Anhänger** mitgeführt, ist darauf zu achten, dass das zGG des „Zuges“ nach Möglichkeit die Grenze von 7.500 kg nicht übersteigt. Einige Ausnahmen finden dann keine Anwendung mehr und die Fahrt wird ab dem ersten Meter aufzeichnungspflichtig.

Im Bereich der **Personenbeförderung** sind Fahrzeuge mit 10 bis 17 Sitzplätzen, die nicht gewerblich (also privat) eingesetzt werden, ausgenommen. Diese liegen grundsätzlich in dieser Gewichtsklasse.

3. Umsetzung, Beispiele und Lösungsansätze für die Praxis

3.4 Einsatz eines Fahrzeuges mit 20.000 kg zGG

Grundsätzlich gelten die **Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten** gemäß der Tabelle auf [Seite 11](#), Spalte „EU-Regelung“.

Dieses Beispiel deckt den Bereich **zwischen 7.500 und 44.000 kg zGG** ab. Die gesetzlichen Vorgaben zum Betrieb des Kontrollgerätes und zur Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten sowie bezüglich der ausgenommenen Fahrten decken sich mit dem [vorangegangenen Beispiel](#). Die gesonderte Auflistung dieser Kategorie ergibt sich aus dem Umstand, dass **einige Ausnahmen nur für Fahrzeuge bis 7.500 kg zGG gelten**. Insbesondere sind dies:

- die sogenannte „**Handwerkerklausel**“ und der Einsatz von **Verkaufswagen** nach § 18 Absatz 1 Nummer 4b FPersV,
- der **Transport von Gütern zu privaten Zwecken** (Artikel 3 Buchstabe h der VO (EG) Nr. 561/2006) und
- Fahrten mit Fahrzeugen zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb im 50 km-Radius um den Unternehmensstandort (§ 18 Absatz 1 Nummer 6 FPersV).

Außerdem ist in diesem Bereich zu beachten, dass die **Sonderregelungen** des [§ 57a der StVZO](#) zum Tragen kommt. Dies hat unter Umständen zur Folge, dass ein Fahrzeug, das grundsätzlich nicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein müsste (da sein Einsatz von den Sozialvorschriften ausgenommen ist), nun doch über einen „**Fahrtschreiber**“ verfügen muss. Da es „**Fahrtschreiber**“ im Sinne des § 57a StVZO nicht mehr am Markt zu kaufen gibt, bedeutet dies den Einbau eines Kontrollgerätes. Insbesondere betroffen von dieser unsinnigen Zusatzregelung sind beispielsweise **selbstfahrende Arbeitsmaschinen**.

Weitere Informationen rund um das Thema Sozialvorschriften und digitales Kontrollgerät finden Sie unter der Dokumentennummer [20097](#) auf der IHK-Homepage. Allgemeine Auskünfte zum gewerblichen Straßenverkehr stehen für Sie unter der Dokumentennummer [20065](#) bereit.

ANHANG

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

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

FALSCHER BESCHEINIGUNGEN STELLEN EINEN VERSTOSS GEGEN GELTENDES RECHT DAR.

Vom Unternehmen auszufüllender Teil

- (1) Name des Unternehmens: **FritzeFratz KG**
- (2) Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort, Land: **Oberstraße, 12A, 55555, Musterhausen, D**
- (3) Telefon-Nr.°(mit internationaler Vorwahl): **+49 555 123456789**
- (4) Fax-Nr.°(mit internationaler Vorwahl): **+49 555 123123123**
- (5) E-Mail-Adresse: **fritz.fratz@fritzeFratz.net**

Ich, der/die Unterzeichnete:

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

erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin:

- (8) Name und Vorname: **Voller, Ernst**
- (9) Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr): **31,02,1965**
- (10) Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: **A0108812345 (Führerschein)**
- (11) der/die im Unternehmen tätig ist seit (Tag, Monat, Jahr): **31,06,2002**

im Zeitraum

- (12) von (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): **17:00/26/03/2010**
- (13) bis (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): **05:00/29/03/2010**
- (14) sich im Krankheitsurlaub befand ***
- (15) sich im Erholungsurlaub befand ***
- (16) sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand ***
- (17) ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat ***
- (18) andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat ***
- (19) zur Verfügung stand ***
- (20) Ort: **Musterhausen** Datum: **29.03.2010**

Unterschrift:



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

- (22) Ort: **Musterhausen** Datum: **29.03.2010**



Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin:

¹ Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblatts ist verfügbar unter der Internetadresse <http://ec.europa.eu>

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

*** Nur ein Kästchen ankreuzen

Aufzeichnungen gemäß § 1 Abs. 6 Fahrpersonalverordnung

1. Name	2. Vorname:
3. Amtl. Kennzeichen der (des) Fahrzeuge(s):	4. Datum:

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

8. Ort der Fahraufnahme: _____ 9. Ort der Fahrtbeendigung: _____

10. Zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs einschließlich Anhänger:	Stundenzahl insgesamt:												
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: center;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">11. Kilometerstand bei Fahrtbeginn:</td> <td style="padding: 5px;">_____ km</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">bei Fahrtende:</td> <td style="padding: 5px;">_____ km</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Gesamtfahrstrecke:</td> <td style="padding: 5px;">_____ km</td> </tr> </table>			11. Kilometerstand bei Fahrtbeginn:	_____ km	bei Fahrtende:	_____ km	Gesamtfahrstrecke:	_____ km	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: center;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: center;"></td> </tr> </table>				
11. Kilometerstand bei Fahrtbeginn:	_____ km												
bei Fahrtende:	_____ km												
Gesamtfahrstrecke:	_____ km												

Bemerkungen und Unterschrift _____

- Erläuterungen:
- 5 = Ruhezeiten und Lenkzeitunterbrechungen
 - 6 = Lenkzeiten
 - 7 = Sonstige Arbeitszeiten einschl. Arbeitsbereitschaft

Aufzeichnungen gemäß § 1 Abs. 6 Fahrpersonalverordnung

1. Name MUSTERMANN	2. Vorname: MAX
3. Amtl. Kennzeichen der (des) Fahrzeuge(s): S - XY 999	4. Datum: 31.01.2008

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5. <input checked="" type="checkbox"/>	[Bar chart showing activity from 13:00 to 17:00]											
6. <input checked="" type="checkbox"/>	[Bar chart showing activity from 13:00 to 17:00]											
7. <input checked="" type="checkbox"/>	[Bar chart showing activity from 13:00 to 17:00]											

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
5. <input checked="" type="checkbox"/>	[Bar chart showing activity from 13:00 to 24:00]											
6. <input checked="" type="checkbox"/>	[Bar chart showing activity from 13:00 to 24:00]											
7. <input checked="" type="checkbox"/>	[Bar chart showing activity from 13:00 to 24:00]											

8. Ort der Fahraufnahme: STUTTGART	9. Ort der Fahrtbeendigung: STUTTGART
10. Zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs einschließlich Anhänger: 3,2 t	
11. Kilometerstand bei Fahrtbeginn: 110.800 km	bei Fahrtende: 111.050 km
Gesamtfahrstrecke: 250 km	
Bemerkungen und Unterschrift Mustermann	

Stundenzahl insgesamt: 15,25	<input checked="" type="checkbox"/>
4	<input checked="" type="checkbox"/>
4,75	<input checked="" type="checkbox"/>
24	

Erläuterungen:
 5 = Ruhezeiten und Lenkzeitunterbrechungen
 6 = Lenkzeiten
 7 = Sonstige Arbeitszeiten einschl. Arbeitsbereitschaft

4. Anhang

4.4 Schematische Darstellung des Mehrfahrerbetriebes

Neu

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

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

4. Anhang

4.5 Literaturhinweise und Links

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

- **Christoph Rang, Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr**, Recht & Praxis Verkehr, [Verlag Heinrich Vogel GmbH](#), München, 19. Auflage 2010; 312 Seiten DIN A5, ISBN: 978-3-574-23013-4 oder Bestell-Nr. 23013
- **Christoph Rang, Das digitale Kontrollgerät - Alles was Sie wissen müssen**, Recht & Praxis Verkehr, [Verlag Heinrich Vogel GmbH](#), München, 4. Auflage 2007; 215 Seiten DIN A5, ISBN: 978-3-574-23003-5 oder Bestell-Nr. 23003
- **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, Bestell-Nr. 1556
- **Thomas Fritz, Lenk- und Ruhezeiten in der Praxis**, Recht & Praxis Verkehr, [Verlag Heinrich Vogel GmbH](#), München, 2. Auflage 2010; 141 Seiten DIN A5, ISBN: 978-3-574-23002-8 oder Bestell-Nr. 23002
- **Trinkaus / Baumeister / Arnold, Werkverkehr** - Eine Anleitung für den Gütertransport für werkseigene Zwecke, [Verkehrsverlag Fischer](#), Düsseldorf, Ausgabe 2010, Bestell-Nr. 12101, ISBN: 978-3-87841-306-6

Bundesamt für Güterverkehr

www.bag.bund.de

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung

www.bgl-ev.de

Deutscher Speditions- und Logistikverband

www.spediteure.de

Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes

www.vv-wuerttemberg.de

Verband Spedition und Logistik BW

vsl-spediteure.de

Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer

www.busforum.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

www.bmvbs.de

EU-Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr

ec.europa.eu

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

www.komnet.nrw.de

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart

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

Bezirkskammer Böblingen

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

Bezirkskammer Esslingen-Nürtingen

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

Geschäftsstelle Nürtingen
Bismarckstraße 8-12, 72622 Nürtingen
Postfach 14 20, 72604 Nürtingen
Telefon 07022 3008-0, Telefax -30

Bezirkskammer Göppingen

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

Bezirkskammer Ludwigsburg

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

Bezirkskammer Rems-Murr

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

