

# Sozialvorschriften im Straßenverkehr

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

<b>Herausgeber</b>	Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart Telefon 0711 2005-0 Telefax 0711 2005-354 <a href="http://www.stuttgart.ihk.de">www.stuttgart.ihk.de</a> <a href="mailto:info@stuttgart.ihk.de">info@stuttgart.ihk.de</a>
<b>Konzeption</b>	Abteilung Industrie und Verkehr
<b>Autor</b>	Götz Bopp
<b>Stand</b>	2. Auflage, Oktober 2008
<b>© 2008</b>	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.

<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten</b>	<b>6</b>
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	8
1.2.3 Das Arbeitszeitgesetz	9
1.3 Übersicht zu den Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften	10
1.4 Erläuterung der Begriffe	11
1.4.1 Nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und FPersV	11
1.4.2 Nach Arbeitszeitgesetz	16
1.4.3 Anmerkungen: Mehrfahrerbetrieb	17
1.5 Ausnahmen	18
1.6 Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage	22
1.7 Verstöße und Bußgelder, Aufhebung des Territorialitätsprinzips	23
<b>2. Digitales Kontrollgerät</b>	<b>27</b>
2.1 Chipkarten für das digitale Kontrollgerät	28
2.2 Pflichten für den Fahrer beim Betrieb des Kontrollgerätes und der Fahrerkarte	32
2.3 Pflichten für den Unternehmer bzw. das Unternehmen	34
2.4 Aufbewahrungsfristen	37
2.5 Mitführungspflichten des Fahrpersonals	38
2.6 Einsatz von Leih- und Mietfahrzeugen sowie Vorführwagen	39
2.7 Hersteller/Vertrieb von digitalen Kontrollgeräten und Software	41
<b>3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften</b>	<b>43</b>
3.1 Leitlinie 1 - Abweichung von den Lenk- und Ruhezeiten um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen	43
3.2 Leitlinie 2 - Einordnung der bei der Anreise zum Fahrzeug anfallenden Zeiten	45
3.3 Leitlinie 3 - Unterbrechung einer Ruhepause um das Fahrzeug zu bewegen	46
3.4 Leitlinie 4 - abweichende Lenkzeitaufzeichnungen bei analogen und digitalen Kontrollgeräten	47
3.5 Leitlinie 5 - Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage	49
3.6 Leitlinie 6 - Zeiten auf dem Fährschiff oder der Eisenbahn mit Schlafplatz	51

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>4.</b>	<b>Beispiele für die Umsetzung der Sozialvorschriften</b>	<b>52</b>
4.1	Welche Unterlagen muss der Fahrer mitführen?	53
4.2	Einsatz eines Fahrzeugs mit 3 Tonnen zGG	54
4.2.1	Fahrten ohne Ausnahme nach § 1 Absatz 2 der FPersV	54
4.2.2	Fahrten mit Ausnahme nach § 1 Absatz 2 bzw. § 18 der FPersV	55
4.3	Einsatz eines Fahrzeugs mit 5 Tonnen zGG	55
4.3.1	Fahrten ohne Ausnahme nach § 18 der FPersV oder Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006	56
4.3.2	Fahrten mit Ausnahme nach § 18 der FPersV oder Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006	56
4.4	Einsatz eines Fahrzeuges mit 20 Tonnen zGG	57
<b>5.</b>	<b>Anhang</b>	<b>58</b>
5.1	Fahrpersonalbescheinigung für innerdeutsche Verkehre (Muster)	58
5.2	Fahrpersonalbescheinigung für internationale Verkehre (Muster)	59
5.3	Tageskontrollblatt für handschriftliche Aufzeichnungen gemäß FPersV (Muster)	60
5.4	Tageskontrollblatt , ausgefülltes Muster	61
5.5	Literaturhinweise und Links	62
	<b>Anschriften</b>	<b>63</b>

## Einleitung

---

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 2,8 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, bei der Personenbeförderung sind alle 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 entgegensteht. Die individuelle Beratung wird somit auch trotz dieser Broschüre vor allem bei Detailfragen von großer Bedeutung sein. Die zweite Auflage ist ergänzt um Details und Präzisierungen - Anfragen und Probleme aus der Praxis standen im Fokus.

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](http://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.

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

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

[goetz.bopp@stuttgart.ihk.de](mailto:goetz.bopp@stuttgart.ihk.de)

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

Gewerbliche Beförderungen unterliegen seit mehreren Jahrhunderten besonderen Regelungen. Bereits im Mittelalter wurden den damaligen Fuhrunternehmern besondere Sorgfaltspflichten auferlegt und auch der Großteil der Sachverhalte, die sich aktuell unter der Überschrift „Frachtgeschäft“ im vierten Buch des Handelsgesetzbuches wiederfinden, begleiten das Transportgewerbe seit jener Zeit.

Nicht ganz so alt sind die Vorschriften, die die zeitliche Beschränkung der **Lenk- und Ruhezeiten** des Fahrpersonals beinhalten. Eine Regelung dieser Thematik war 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 AETR<sup>1</sup> - geschaffen, welches von wesentlich mehr Staaten in nationales Recht umgesetzt wurde und bis heute weiterentwickelt wurde. 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 2,8 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht Regelungen in diesem Kontext vorgibt, wurde im März 1971 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.

---

<sup>1</sup> AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals), Mitgliedsstaaten 2008: alle EG-Staaten und Albanien, Andorra, Aserbaidschan, Bosnien-Herzegowina, Montenegro, Kasachstan, Kroatien, Liechtenstein, Moldawien, Norwegen, Republik Mazedonien, Russische Föderation, San Marino, Schweiz, Serbien, Türkei, Turkmenistan, Usbekistan, Weißrussland.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

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

Im Zuge der Einführung des [digitalen Kontrollgerätes](#) hat der europäische Gesetzgeber in der [Verordnung \(EG\) Nr. 561/2006](#) gleichzeitig neue Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten erlassen und im April 2006 veröffentlicht. Während der Teil der neuen Verordnung, der sich mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes befasst, bereits zum 1. Mai 2006 in Kraft getreten ist, 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 nur für Fahrten im Bereich der VO (EG) Nr. 561/2006. Für Fahrten mit Fahrzeugen unter 3,5 t zGG<sup>2</sup> gelten die allgemeine Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes<sup>3</sup>. **Keine Anwendung findet das ArbZG bei selbstständigen Fahrern.**

Die an die neuen EU-Vorschriften angepasste [Fahrpersonalverordnung](#) (FPersV), die insbesondere die Regelungen für Fahrzeuge zwischen 2,8 t und 3,5 t 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-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.

---

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

<sup>3</sup> Dieser Umstand wird an einer späteren Stelle (Kapitel 1.2.3) näher erörtert.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

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

Anwendung finden die EU-Verordnungen ausschließlich bei Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem gewerblichen **Gütertransport** (gewerblicher Güterkraftverkehr oder [Werkverkehr](#)) im Straßenverkehr<sup>5</sup> **dienen** und deren **zGG einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen 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.

Das AETR soll an die EU-Sozialvorschriften angepasst werden - dies dürfte aber nicht vor 2010 geschehen.

### 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 2,8 t und 3,5 t 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 mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t beträgt (2.801 bis 3.500 kg). Im Rahmen der **Personenbeförderungen**<sup>6</sup> gelten besondere Vorschriften, wenn das Fahrzeug mehr als acht Fahrgäste aufnehmen kann und im Linienverkehr mit einer maximalen Linienlänge von 50 km

---

<sup>4</sup> Die EU-Kommission sieht auch hierbei die Gültigkeit der VO (EG) Nr. 561/2006. Diese Haltung ist sehr strittig und muss endgültig wohl vor Gericht geklärt werden. Weitere Infos: siehe Dok.-Nr. [20646](#).

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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

---

eingesetzt wird. Im Allgemeinen (also auch im Bereich über 3,5 t zGG) sind durch die FPersV und das FPersG beispielsweise Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht der Lenk- und Ruhezeiten oder die Höhe der Bußgelder 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 3,5 Tonnen-Grenze). In diesem Zusammenhang hat zumindest die Angleichung der Lenk- und Ruhezeiten nach der FPersV an die Vorgaben der EU-Verordnung zu einer gewissen Erleichterung geführt.

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 diese Fahrzeuge bestehen **keinerlei Aufzeichnungspflichten** nach dem Fahrpersonalrecht.

### 1.2.3 Das Arbeitszeitgesetz

Wie bereits einleitend angemerkt, gilt das [ArbZG nicht für Selbstständige](#)<sup>7</sup> 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 3,5 Tonnen** 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 Tag
- Somit durchschnittlich 48 Stunden bzw. maximal 60 Stunden pro Woche (Ausgleich auf Durchschnittswert innerhalb von 6 Monaten!!)
- **Bereitschaftszeiten sind Arbeitszeiten!** (Abweichung ggü. § 21a ArbZG)

---

<sup>7</sup> Die Einbeziehung selbstständiger Fahrer wird diskutiert. Dies wäre allerdings ein massiver Eingriff in geltendes nationales Recht. So ist angedacht, zumindest die [scheinselbstständigen Fahrer](#) dem Arbeitszeitgesetz zu unterwerfen. Wie dies funktionieren soll, bleibt abzuwarten.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

### 1.3 Übersicht zu den Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften

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

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

### 1.4 Erläuterung der Begriffe

Durch die Neuregelung der Sozialvorschriften mit der VO (EG) Nr. 561/2006 wurden auch die Begrifflichkeiten neu gefasst. Konsequenterweise bezieht sich die FPersV auf die dort festgehaltenen Definitionen. Lediglich das ArbZG, das zumindest für die nichtselbstständigen Fahrerinnen und Fahrer eine Rolle spielt, macht die Angelegenheit durch abweichende Definitionen wieder etwas unübersichtlicher.

Um die Vorschriften korrekt umzusetzen, ist eine genaue Definition und auch Erläuterung der Termini 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, 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, in Staus oder an der Grenze sind demnach der Lenkzeit zuzurechnen.

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

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

Im Rahmen folgender **Notfälle** kann die maximale Lenkzeit 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)
- Panne am Fahrzeug

Bei einer Lenkzeitüberschreitung hat die Sicherheit im Straßenverkehr jedoch oberste Priorität und die Verletzung der Vorschriften wird nur akzeptiert, wenn die Sicherheit des Fahrzeugs oder der Ladung gefährdet ist. Abweichungen, die aus Hilfeleistungen (z.B. Erste-Hilfe-Maßnahmen) resultieren, sind in jedem Fall zulässig. Elementar ist in jedem Fall ein sofortiger Vermerk auf dem Schaublatt oder dem Ausdruck bzw. die manuelle Eingabe ins Kontrollgerät. Rechtlich sind Überschreitungen von Lenkzeiten in Notfallsituationen oftmals etwas kritisch anzusehen, da sie ein recht großes Auslegungspotential haben.

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

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 und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken (siehe auch [Seite 43](#)).

### **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)**

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 vorgesehenen 4,5 Stunden Lenkzeit oder unmittelbar danach erfolgen.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

Während einer Lenkzeitunterbrechung darf der Fahrer **keine anderen Arbeiten** (z.B. 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<sup>8</sup>. Lenkzeitunterbrechungen dürfen nicht der täglichen Ruhezeit zugerechnet werden. Auch ist zu beachten, dass (außer in Nottfällen) **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.

### **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.

---

<sup>8</sup> Dieser Sachverhalt ist umstritten. Grundsätzlich kann eine mind. 45-minütige Unterbrechung auch als Teilunterbrechung gelten, wodurch die verbleibenden 2,5 Stunden Lenkzeit bis zum Beginn eines neuen 4,5-Stunden-Zeitraumes zunächst noch „aufgebraucht“ werden können. Im Zweifel hilft hier wohl nur die gerichtliche Klärung.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

Dieser Umstand führt dazu, dass zumindest bei einer verkürzten Ruhezeit 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.

### **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. 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 unterliegen<sup>9</sup>, sind diese bezüglich der Verrichtung sonstiger Arbeiten klar im Vorteil.

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.**

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 (z.B. als Beifahrer bei Doppelbesetzung [= Bereitschaftszeit], die Beifahrerzeiten können jedoch

---

<sup>9</sup> Beachte Kapitel 1.2.3

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

Lenkzeitunterbrechungen sein). 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 haben. Nun ist es 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, Seite 51). Eine Verlängerung 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 6 Tageslenkzeiten bzw. 6 Kalendertagen muss eine **wöchentliche Ruhezeit** eingelegt werden. Wird eine Verkürzung in Anspruch genommen, muss diese **Verkürzung bis zum Ende der 3. folgenden 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.

Die bisher bestehende Möglichkeit im **grenzüberschreitenden Personenverkehr**, erst **nach 12 Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit** einzulegen, wurde ersatzlos gestrichen. Diese Regelung ist künftig nur noch bei Fahrten möglich, in denen ein AETR-Mitgliedsstaat durchfahren wird bzw. Ziel der Fahrt ist. Somit kann beispielsweise bei Fahrten in oder durch die Schweiz weiterhin von dieser Regel gebrauch gemacht werden, da die gesamte Fahrt dem AETR unterliegt.

Außerdem sieht die FPersV in Ihrem Regelungsbereich für Personentransporte im Linienverkehr bis 50 Kilometer Linienlänge die Möglichkeit vor, die wöchentlich

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum zu verteilen (§ 1 Absatz 4 der FPersV).

### 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 eine mitunter vorkommende Wartezeit beim Be- und Entladen des Fahrzeugs, 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 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 und keine Ruhepause!).
  - 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 und keine Ruhepause!).
- Zeiten als Fahrer auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine im fahrenden Fahrzeug

„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 **neue 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.

### 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 gegenüber der Vorgängerverordnung erstmals eine Definition des Begriffs Mehrfahrerbetrieb. Dieser herrscht demnach nur vor, wenn **mindestens zwei Fahrer während der gesamten Beförderungstrecke** zum Lenken des Fahrzeugs eingesetzt sind. Der zweite Fahrer muss dabei lediglich während der ersten Stunde der Fahrt nicht zwingend anwesend sein. Dadurch fällt eine Fahrt, bei der der zweite Fahrer zum Einlegen einer Ruhezeit „aussteigt“ oder wo ein Wechsel zwischen Ein-Fahrer- und Mehr-Fahrer-Besatzung stattfindet, ab dem Zeitpunkt, ab dem nur noch ein Fahrer im Fahrzeug anwesend ist, nicht mehr unter den Mehrfahrerbetrieb. Sind ursprünglich drei Fahrer an Bord, kann natürlich einer das Fahrzeug verlassen, ohne den Mehrfahrerbetrieb zu beenden.

Da **Zeiten als Beifahrer nur als Bereitschaftszeit oder als Fahrtunterbrechung bzw. Lenkzeitunterbrechung** 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.

Somit können zwei Fahrer, wenn sie die Tageslenkzeit nicht auf jeweils 10 Stunden erweitern, maximal 18 Stunden am Stück fahren (jeweils 4,5 Stunden Lenken gefolgt von 4,5 Stunden Unterbrechung, während der der zweite Fahrer lenkt usw.) und danach noch maximal 3 Stunden sonstige Tätigkeiten erbringen, um innerhalb des 30-Stunden-Zeitraumes eine gemeinsame Ruhezeit von neun Stunden einzulegen.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

### 1.5 Ausnahmen

Der Gesetz- und Verordnungsgeber sieht eine Reihe von Ausnahmetatbeständen von den Fahrpersonalvorschriften vor. 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.

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. 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 ab 3.501 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 **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 3.501 kg ein Kontrollgerät Pflicht.

Auch muss geprüft werden, ob nicht grundsätzlich nach [§ 57a der StVZO](#) ein Fahrtenstreiber bzw. ein Kontrollgerät eingebaut und betrieben werden muss. Mit der Neuregelung der 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.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

**ACHTUNG:** Findet ein Transport unter einem Ausnahmetatbestand statt, müssen keine Aufzeichnungen zu Lenk- und Ruhezeiten angefertigt werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass auch ein eingebautes Kontrollgerät nicht verwendet werden muss. Die [Betriebspflicht](#) des Gerätes besteht immer!

Da die Einsätze des Fahrers lückenlos dokumentiert werden müssen, benötigt der Fahrer für **Ausnahmefahrten** eine „**Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage**“. Beachten Sie dazu bitte das [Folgekapitel 1.6](#).

<b>Ausnahmen nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 (Kfz über 3,5 t zGG)</b>	
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	<b>Spezielle Pannenhilfefahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden.</b>
g	<b>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.</b>
h	Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur nichtgewerblichen (= privaten) Güterbeförderung verwendet werden. ( <i>über 7,5 t: 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.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht nach § 1 der FPersV			
Ausnahmetatbestand	Fahrzeuge zwischen 2,8 und 3,5 t zGG	Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 t zGG	Fahrzeuge über 7,5 t zGG
Fahrzeuge, die zur <b>Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen</b> , die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, verwendet werden, soweit das Lenken nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt (sogenannte „ <b>Handwerkerklausel</b> “).	<b>ohne Kilometerbeschränkung</b> (§ 1 Absatz 2 Nummer 3 FPersV)	<b>Sonderfall: bis 50 Kilometer</b> im Umkreis um den Unternehmensstandort (§ 18 Absatz 1 Nummer 4b FPersV)	<b>keine Ausnahme</b>
Fahrzeuge, die zur Beförderung von <b>Gütern</b> dienen, <b>die im Betrieb</b> , dem der Fahrer angehört, <b>in handwerklicher Fertigung oder Kleinserie hergestellt</b> wurden, oder deren <b>Reparatur</b> im Betrieb vorgesehen ist oder dort durchgeführt wurde, wenn die Lenktätigkeit nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ausmacht (sogenannte „ <b>Kleinserienklausel</b> “).	<b>ohne Kilometerbeschränkung</b> (§ 1 Absatz 2 Nummer 3a FPersV)	<b>keine Ausnahme</b>	<b>keine Ausnahme</b>
Fahrzeuge, die als <b>Verkaufswagen auf öffentlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf</b> verwendet werden und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.	<b>ohne Kilometerbeschränkung</b> (§ 1 Absatz 2 Nummer 4 FPersV)	<b>Sonderfall: bis 50 Kilometer</b> im Umkreis um den Unternehmensstandort (§ 18 Absatz 1 Nummer 4b FPersV)	<b>keine Ausnahme</b>
<b>selbstfahrende Arbeitsmaschinen</b> nach § 2 Nummer 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (muss als solche in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein). <sup>10</sup>	<b>ohne Kilometerbeschränkung</b> (§ 1 Absatz 2 Nummer 5 FPersV)	<b>ohne Kilometerbeschränkung</b> nach Definition Artikel 2 VO (EG) Nr. 561/2006	<b>ohne Kilometerbeschränkung</b> nach Definition Artikel 2 VO (EG) Nr. 561/2006 <b><u><a href="#">Achtung! § 57a StVZO</a></u></b>

<sup>10</sup> Ist ein Anhänger als selbstfahrende Arbeitsmaschine zugelassen (z. B. Druckluftkompressoren), fließt dieser nicht in die Berechnung des zulässigen Gesamtgewichtes ein.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

<b>Ausnahmen nach § 18 der FPersV (Kfz über 2,8 t zGG)</b>	
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.	<b>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.</b>
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.	<b>Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die im Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Unternehmens</b>  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 <b>zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, z.B. Fahrzeuge mit jeweils für diesen Zweck bestimmter, besonderer Ausstattung, die als Verkaufswagen auf öffentlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf dienen, verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.</b>
5.	Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2.300 Quadratkilometern verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebietes weder durch eine befahrbare Brücke, Furt einen befahrbaren Tunnel verbunden sind.
6.	Fahrzeuge, die im Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb verwendet werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 Tonnen nicht übersteigt.
7.	Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung der Fahrerlaubnis oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung verwendet werden.
8.	Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, von den Straßenbauämtern, der Hausmüllabfuhr, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern und -geräten eingesetzt werden. <i>(Anm.: Somit sind auch Fahrzeugeinsätze freigestellt, die im Auftrag dieser Stellen erfolgen)</i>
9.	Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nicht gewerblichen (privaten) Personenbeförderung verwendet werden.
10.	<b>Spezialfahrzeuge, die zum Transport von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes verwendet werden.</b>
11.	<b>Speziell für mobile Projekte ausgerüstete Fahrzeuge, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken verwendet werden.</b>
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 über berücksichtigungsfreie Tage

Sofern Schaublätter, handschriftliche oder digitale Aufzeichnungen sowie Ausdrucke für dokumentationspflichtige Tage nicht vorgelegt werden können, weil der Fahrer an diesen Tagen nur solche Fahrzeuge gelenkt hat, für deren Führen **keine Aufzeichnungspflicht** besteht ([Ausnahme!!!](#) oder Fahrzeug unter 2,8 t zGG oder Personentransport mit Fahrzeug mit weniger als acht Fahrgastsitzplätzen), er **Urlaub** hatte, **Krank** war oder **andere Tätigkeiten** im Unternehmen erbracht hat, ist dem Fahrer vom Unternehmen eine Bescheinigung nach [§ 20 der FPersV](#) bzw. nach der "[Entscheidung der Kommission 2007/230/EG](#)" auszustellen. Nähere Informationen erhalten Sie auch unter der Dokumentennummer [21659](#) auf der IHK-Homepage und im Kapitel 4 (Beispiele).

Wenn der Fahrer an einem Tag vor, nach oder zwischen seiner Fahrtätigkeit **andere Tätigkeiten** ausgeübt hat (beispielsweise im Lager oder im Büro), muss für den jeweiligen Zeitraum dieses Tages **keine Bescheinigung** ausgestellt werden. Stattdessen müssen diese „anderen Arbeitszeiten“ unverzüglich manuell in das digitale Kontrollgerät eingegeben werden bzw. handschriftlich auf den Schaublättern des analogen Kontrollgerätes vermerkt werden (siehe [Kapitel 2.2](#)).

Grundsätzlich und insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr muss die Bescheinigung vor Fahrtantritt ausgestellt werden - bei innerdeutschen Verkehren bleibt es bei der Regelung, dass die Bescheinigung, sofern sie unterwegs hätte ausgestellt werden müssen, auch im Nachhinein ausgestellt werden darf. Auch neu ist die generelle Erfordernis der **maschinenschriftlichen Ausstellung** (national und international). Das Ausstellen von **Blanko-Bescheinigungen ist verboten**.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

**ACHTUNG:** Bisher hat das BAG die Haltung vertreten, dass für **Sonn- und Feiertage** keine Bescheinigung ausgestellt werden muss. Mit Inkrafttreten der neuen Fahrpersonalverordnung (Januar 2008) hat sich dies insofern geändert, dass zumindest **Bus- und Transportunternehmen**, die über eine **Dauerausnahmegenehmigung vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot** verfügen bzw. deren Fahrzeuge und/oder Beförderungen gar nicht unter dessen Regelungen fallen, künftig alle Tage der Woche bzw. jeden Tag des Jahres dokumentieren sollten.

**Für Samstag muss stets eine Bescheinigung ausgefüllt werden!!!** Somit bietet es sich für viele Unternehmen an, „Wochenend-Bescheinigungen“ (z.B. von Freitag 20:00 Uhr bis Montag 05:00 Uhr) auszustellen.

Die Einhaltung einer speziellen Form für die Bescheinigung ist innerhalb Deutschlands nicht vorgeschrieben. Im europäischen Ausland gibt es jedoch Staaten, die die Verwendung der EU-Vorlage verlangen. Unter der Dokumentennummer [21659](#) auf der IHK-Homepage finden Sie sowohl eine **Mustervorlage** für innerdeutsche wie auch für internationale Verkehre (siehe auch im Anhang auf [Seite 58 ff.](#)) und weitergehende Informationen zu diesem Thema.

Die hier behandelte Bescheinigung sorgt in den Unternehmen für die größte bürokratische (Einzel-) Belastung. Insbesondere die zeitliche und örtliche Mobilität im Transportgewerbe macht es oft sehr schwierig, den Fahrer vor Fahrtantritt mit unterschriebenen Originalpapieren auszustatten. Per Telefax oder E-Mail versandte Bescheinigungen sind bei einer engen Auslegung der Vorschriften nicht erlaubt - Theorie und Praxis schlagen hier schnell konträre Richtungen ein.

Beachten Sie bitte ergänzend auch die [Online-Informationen des BAG](#) und die [Leitlinie Nr. 5](#) der EU-Kommission auf Seite 49.

### 1.7 Verstöße und Bußgelder, Aufhebung des Territorialitätsprinzips

Durch die Einführung des [digitalen Kontrollgerätes](#) wird die Aufdeckung von Verstößen auf “Knopfdruck“ möglich. In den nächsten Jahren wird der Großteil der eingesetzten Fahrzeuge durch Erweiterungs- und 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**. Die EU-Kommission gibt in ihrem [23. Kontrollbericht](#) für den Zeitraum 2003 bis 2004 für Deutschland eine Kontrolldichte von 5,06 Prozent an. Damit liegt Deutschland bereits

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

im oberen Drittel im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten. **Die Vorschriften zu den Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten sollten demnach von Unternehmen, Fahrer und Disponenten penibel eingehalten werden.** Das BAG hat im August 2008 den [Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Fahrpersonalrecht](#) veröffentlicht

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 in Deutschland recht hoch aus. Wer jedoch schon mal einen ausländischen Bußgeldbescheid in Händen gehalten hat, weiß, dass dies objektiv nicht immer der Fall ist. Eine nicht vollständige und auch nicht abschließende Auflistung der [Bußgelder im europäischen Ausland](#) finden Sie unter der Dokumentennummer 23847. Die **Selbstanzeige** kann in Einzelfällen sinnvoll sein.

Außerdem wird der **Kreis der Verantwortlichen bei Verstößen** durch Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 und nach § 21a der FPersV **wesentlich erweitert**. Zukünftig sind Unternehmer, Verloader, 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.

Ein klassisches **Mitverschulden** z.B. **des Verladers** wäre gegeben, wenn dieser vom Frachtführer verlangt, dass seine Ware bis zum Zeitpunkt X angeliefert werden soll, obwohl offensichtlich ist, dass der genannte Termin nur bei einer Missachtung der Sozialvorschriften eingehalten werden kann.

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. Bisher ergibt sich aus der Verordnung jedoch noch nicht einmal das Recht, beauftragte Dienstleister (stichprobenartig) zu kontrollieren oder auf die Aushändigung von Unterlagen zu bestehen.

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

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

### **Bußgelder:**

**Geringfügige Ordnungswidrigkeiten** können in Deutschland bei Kontrollen mit einem Verwarnungsgeld zwischen 5 und 35 Euro geahndet werden (es handelt sich hierbei um Orientierungswerte des BAG).

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

- eine Unterschreitung der täglichen Ruhezeit bis zu 30 Minuten,
- eine Überschreitung des vorgeschriebenen Zeitpunktes der Lenkzeitunterbrechung bis zu 30 Minuten oder
- für eine fehlende Eintragung auf dem Schaublatt.

oder **30 Euro** für:

- eine Verkürzung der Lenkzeitunterbrechung bis zu 15 Minuten,
- eine Überschreitung des vorgeschriebenen Zeitpunktes der Lenkzeitunterbrechung bis zu 60 Minuten oder
- eine Überschreitung der Tageslenkzeit von 9 Stunden bis zu 60 Minuten.

**Nicht geringfügige Ordnungswidrigkeiten** werden mit Geldbuße geahndet. Diese kann für den Fahrer bis zu 5.000 Euro, für den Unternehmer bis zu 15.000 Euro betragen. Hinzu kommen weitere Gebühren (5% auf die Summe der Geldbuße, mindestens jedoch 20 Euro) sowie die Auslagen der Verwaltungsbehörde.

**Praxisfall:** Einsatz eines leichten Nutzfahrzeuges mit 3,3 t zGG im Werkverkehr ohne irgendwelche Aufzeichnungen zu erstellen => knapp 1.500 Euro Bußgeld für den Fahrer, rund das Doppelte plus Punkte für den Unternehmer.

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 Zuverlässigkeit des Unternehmers gezweifelt werden, mit der Folge, dass bei Wiedererteilung

## 1. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten

---

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 Auftraggeber 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 sollen einige Verstöße aufgelistet werden, 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 (z.B. 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 zulässiges Gesamtgewicht (zGG) einschließlich eines Anhängers oder Sattelanhängers 3,5 Tonnen 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 1. Januar 1996 zugelassene Fahrzeuge zur Güterbeförderung über 12 t zGG und Fahrzeuge zur Personenbeförderung über 10 t 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 über 3,5 t laut Fahrzeugpapieren) und für gewerbliche 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 Werk-

## 2. Digitales Kontrollgerät

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

Das zentrale Element ist jedoch die **Fahrerkarte**. Jeder Fahrer erhält 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 die manuelle Eingabe von Zusatzinformationen 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 z. B. 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 Klassen 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

## 2. Digitales Kontrollgerät

vor dem Datenzugriff durch andere Unternehmen zu schützen. Die Karte funktioniert 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 z. B. ein sogenannter Downloadkey, der eine Übertragung der Daten auf einen PC per USB-Schnittstelle ermöglicht, wird von den Kontrollgerätheherstellern (siehe [Seite 41](#) ff.) angeboten.

Die Auswertung der Daten (ggf. 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:](http://www.dekra.net) www.dekra.net

[TÜV:](http://www.tuev-sued.de) www.tuev-sued.de

Die Anschriften der Ausgabestellen von DEKRA und TÜV finden Sie [hier](#) (Stand 2005!)

### Kontrollkarte

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



## 2. Digitales Kontrollgerät

---

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

Der/Die Fahrer/-in:

- 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](#).

Fällt der jeweilige Transport unter eine Ausnahmeregelung nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 oder § 1 Absatz 2 und § 18 der FPersV müssen keine Aufzeichnungen angefertigt werden. Die Betriebspflicht des Kontrollgerätes bleibt davon jedoch unberührt. In diesen Fällen muss vom Unternehmer 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, da nur dann nachträgliche Eingaben im Gerät vorgenommen werden können.

## 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 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).
- 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).

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

- 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 **Mehrfahrerbesatzungen** 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/Die Unternehmer/-in 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 einer Maßnahme auch die Kündigung bedeuten – die Konsultation eines Fachanwaltes ist ratsam.)

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

- **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 **Arbeitszeiten** der Arbeitnehmer aufzeichnen und diese mindestens **zwei Jahre aufbewahren** (vgl. § 21a Absatz 7 ArbZG).
- 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).

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

- 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, **Defekte** nicht nur 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.

**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.**

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

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.

**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.

Sehr große Bedeutung hat in der Praxis die umfassende Schulung der Mitarbeiter. Auch wenn es keine (gesetzliche) Verpflichtung zu Schulungen rund um die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten sowie das digitale oder analoge Kontrollgerät gibt, sind Fälle bekannt, in denen bei Verstößen verstärkt die Unternehmer wegen der mangelhaften Ausgestaltung ihrer Fürsorgepflicht mit Bußgeldern belegt worden sind.

### 2.4 Aufbewahrungsfristen

Bis zur Neufassung des Fahrpersonalgesetzes aufgrund des Inkrafttretens der VO (EG) Nr. 561/2006 galten unterschiedliche Aufbewahrungsfristen für die Daten aus analogen und digitalen Kontrollgeräten. Im neuen FPersG (in Kraft seit dem 7. Juli 2007) und somit natürlich auch in der FPersV wurde dieses Auseinanderfallen der Aufbewahrungsfristen nun beendet und **grundsätzlich ein Jahr** als Frist festgelegt. Dies betrifft:

- die Schaublätter und Ausdrücke sowie handschriftliche Aufzeichnungen (Tageskontrollblätter),
- die von der Fahrerkarte und vom 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 (z. B. Niederschriften, Ergebnisprotokolle), die im Rahmen einer Straßen- oder Betriebskontrolle erstellt wurden (vgl. § 2a FPersV).

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

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 **Be-steuerung 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 (Fahrerkarte, Schaublätter, handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke sowie Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage bzw. Fahrpersonalbescheinigungen) 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 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.

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

### **Hinweis zur Aufzeichnungspflicht bei Fahrzeugen zw. 2,8 und 3,5 Tonnen zGG:**

Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegen nicht der Verpflichtung des Einbaus eines Kontrollgerätes. Wenn jedoch ein Fahrzeug mit mehr als 2,8 Tonnen zGG mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist, so ist dieses zwingend vom Fahrer zu betreiben!

Die früher in der FPersV vorgesehene Wahlmöglichkeit zwischen [handschriftlichen Aufzeichnungen](#) oder der Bedienung des Kontrollgerätes bzw. eines Fahrtenschreibers ist entfallen. In § 1 Abs. 7 der FPersV ist festgelegt, dass wenn ein Fahrzeug mit einem Kontrollgerät oder einem Fahrtenschreiber ausgestattet ist, die eingebauten Geräte zwingend zu betreiben sind. **Fällt der einzelne Transport unter eine Ausnahme nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 oder nach § 1 bzw. § 18 der FPersV**, so müssen für diese Fahrten keine Aufzeichnungen angefertigt werden. Stattdessen muss eine **Bescheinigung nach § 20 der FPersV** ausgestellt werden. Nähere Informationen dazu finden Sie unter der Dokumentennummer [21659](#) auf der IHK-Homepage. **Unabhängig davon muss das Kontrollgerät auch auf von der Aufzeichnungspflicht ausgenommenen Beförderungen (=Ausnahmen) betrieben werden (Funktion „out“ oder „out of scope“ am digitalen Kontrollgerät).**

### 2.6 Einsatz von Leih- und Mietfahrzeugen sowie Vorführgewagen

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

Werden Fahrzeuge ab 2,8 t zGG 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 Bedienungsanleitung). Für die Praxis ist es in der Folge entscheidend, ob das Fahrzeug an gewerbliche oder private Fahrten verwendet wird.

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

### **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 (z. B. 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 Fahrzeug-einheit 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.

**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, z.B. mehrtägigen Test im normalen Unternehmenseinsatz „entliehen“, sind die Sozialvorschriften einzuhalten. Im Endeffekt handelt es sich schlicht um eine unentgeltliche Vermietung an einen gewerblichen Mieter.

### **Private Mieter:**

Werden Fahrzeuge **zwischen 2,8 t und 7,5 t zGG** vermietet, die mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sind, **benötigt der private Mieter keine Fahrer- oder Unternehmenskarte**. In diesen Fällen ist jedoch das vermietende Unternehmen verpflichtet,

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

Werden Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht **über 7,5 t** vermietet, fällt auch der private Mieter unter die VO (EG) 561/2006 und ist damit zum **Einsatz einer Fahrerkarte, nicht jedoch zwingend einer Unternehmenskarte verpflichtet**.

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

### 2.7 Hersteller/Vertrieb von digitalen Kontrollgeräten und Software

Die folgende Aufzählung von Herstellern bzw. Vertreibern von Hard- und Softwarelösungen ist nicht abschließend und soll keine Empfehlung darstellen.

#### **Siemens DTCO 1381**

##### **Kienzle Automotive GmbH**

Kesselstraße 44  
70327 Stuttgart  
Telefon 0711 40968-0  
Telefax 0711 42026-99

[www.kienzle.de](http://www.kienzle.de)  
[dtco.vdo.de](http://dtco.vdo.de)  
[www.vdo.de](http://www.vdo.de)

#### **ACTIA SmarTach**

##### **F+T Service GmbH**

Gutenbergstraße 27  
70736 Fellbach  
Telefon 0711 5109758-0  
Telefax 0711 5109758-8

[info@ft-service.de](mailto:info@ft-service.de)  
[www.ft-service.de](http://www.ft-service.de)  
[www.smartach.de](http://www.smartach.de)

#### **Stoneridge SE5000 und**

#### **Motometer MTCO 1324**

##### **IVEKA Automotive Technologies**

##### **Schauz GmbH**

Talweg 8  
75417 Mühlacker-Lomersheim  
Telefon 07041 9695-0  
Telefax 07041 9695-55

[info@iveka.de](mailto:info@iveka.de)  
[www.iveka.de](http://www.iveka.de)  
[www.stoneridge.com](http://www.stoneridge.com)

#### **ACTIA SmarTach und**

#### **Siemens DTCO 1381**

##### **Semmler GmbH TachoControl**

Kuhnbergstraße 31  
73037 Göppingen  
Telefon 07161 98481-0  
Telefax 07161 98481-18

[info@tachocontrol.de](mailto:info@tachocontrol.de)  
[www.tachocontrol.de](http://www.tachocontrol.de)

### **Anbieter von Software- / Hardwarelösungen**

Alle oben genannten Gerätehersteller bieten auch entsprechende Softwarelösungen bzw. für den Datendownload entsprechende Hardware im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät an

#### **DAKO**

DAKO EDV-Ingenieur- und Systemhaus GmbH  
Ernst-Haeckel-Platz 5/6  
07745 Jena  
Telefon 03641 5998-0  
Telefax 03641 5998-20

[www.tachographen.de](http://www.tachographen.de) oder  
[www.dako.de](http://www.dako.de)  
[dako@dako.de](mailto:dako@dako.de)

#### **MG mobile Consulting Matthias Görgl**

Ronneburgstraße 29  
63694 Limeshain  
Telefon 06048 951432  
Telefax 06048 951431

[www.mg-mobile-consulting.de](http://www.mg-mobile-consulting.de)  
[tacho@mg-mobile-consulting.de](mailto:tacho@mg-mobile-consulting.de)

## 2. Digitales Kontrollgerät

---

### VIP Gerd Bunjes

Hard- und Software für digitale und analoge Kontrollgeräte  
Oderstraße 16  
78052 Villingen-Schwenningen  
Telefon 07721 62737  
Telefax 07721 64167

[www.fahrtschreiber-auswerten.de](http://www.fahrtschreiber-auswerten.de)  
[info@vip-bunjes.de](mailto:info@vip-bunjes.de)

### EH Systemhaus für Fuhrpark- Management

Harzmann & Epple OHG  
Am Birkenstock 21  
72505 Krauchenwies  
Telefon 07576 960-595  
Telefax 07576 960-596

[www.eh-systemhaus.de](http://www.eh-systemhaus.de)  
[info@eh-systemhaus.de](mailto:info@eh-systemhaus.de)

### SCHAUBLATTAUSWERTUNG Ein Modul von IFAS

KISTERS AG  
Charlottenburger Allee 5  
52068 Aachen  
Telefon 0241 9671-0  
Telefax 0241 9671-555

[www.kisters.de](http://www.kisters.de)  
[info@kisters.de](mailto:info@kisters.de) oder  
[juergen.heinze@kisters.de](mailto:juergen.heinze@kisters.de)

### ZA ARC

Archivierung digitaler Tachographendaten  
sz&p Softwarebüro Zauner & Partner  
Ernst-Leitz-Straße 1  
63150 Heusenstamm  
Telefon 06104 699-170  
Telefax 06104 699-184

[www.zamik.de](http://www.zamik.de)  
[office@zamik.de](mailto:office@zamik.de)

### DKV und E.Novation BTC GmbH

DKV Euro Service GmbH Martin Jan-  
sen

[DKV Tachomanager](http://DKV.Tachomanager) [www.dkv-euroservice.com](http://www.dkv-euroservice.com)  
[m.jansen@dkv-euroservice.com](mailto:m.jansen@dkv-euroservice.com)

### Huss-Verlag GmbH

Joseph-Dollinger-Bogen 5  
80912 München  
Telefon 089 32391-311  
Telefax 089 32391-416

[www.huss-shop.de](http://www.huss-shop.de)  
[shop@huss-verlag.de](mailto:shop@huss-verlag.de)

Weitere Informationen finden Sie beim Bundesamt für Güterverkehr unter [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de), beim Kraftfahrtbundesamt unter [www.kba.de](http://www.kba.de) und bei der Verkehrs-Rundschau unter [www.digitaler-tachograph.com](http://www.digitaler-tachograph.com).

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

Da die Vorschriften - insbesondere die Verordnungen Nr. 561/2006, 3821/85 und die Richtlinie 2006/22/EG - in einigen Bereichen die für die Praxis notwendige Klarheit und auch Flexibilität vermissen lassen, hat die Europäische Kommission sogenannte Leitlinien veröffentlicht. Dadurch soll eine einheitliche Regelung **für die Kontrollbehörden**, die Verstöße gegen die Vorschriften ahnden sollen, erreicht werden. Bislang wurden 5 Leitlinien veröffentlicht, die in der Folge aufgelistet sind.

Auf eine Kommentierung wird bewusst verzichtet, da speziell bei der Auslegung der Leitlinien der Einzelfall entscheidend ist und die Zielgruppe auch primär in den Kontrollbehörden liegt.

#### **3.1 Leitlinie 1 - Abweichung von den Lenk- und Ruhezeiten um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen**

**Sachverhalt:** Ausnahmsweise Abweichung von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes, Artikel 12 der VO (EG) Nr. 561/2006.

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

Drei Parteien unterliegen in derartigen Situationen bestimmten Verpflichtungen:

- 1) Ein Verkehrsunternehmen hat den Einsatz eines Fahrers so sorgfältig zu planen, dass die Sicherheit gewährleistet ist, indem beispielsweise regelmäßig auftretende Verkehrsstaus, die Wetterbedingungen und die Verfügbarkeit angemessener Parkplätze bedacht werden. Das bedeutet, dass das Unternehmen die Arbeit so organisieren muss, dass es dem Fahrer möglich ist, die Bestimmungen der Verordnung einzu-

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

halten. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass den Anforderungen von Speditionen und Versicherungsunternehmen in Bezug auf ein sicheres Parken nachgekommen wird.

- 2) Ein Fahrer muss sich strikt an die Vorschriften halten und darf nicht von den maximal zulässigen Lenkzeiten abweichen, es sei denn, es wird aufgrund unerwartet eintretender außergewöhnlicher Umstände unmöglich, die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten, ohne die Straßenverkehrssicherheit oder die Sicherheit von Personen, Fahrzeug oder Ladung zu gefährden. Gelangt ein Fahrer zu dem Schluss, dass eine Abweichung von den Bestimmungen der Verordnung erforderlich ist und dass dadurch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, hat er, sobald er anhält, **handschriftlich Art und Grund der Abweichung zu vermerken** (in einer beliebigen Gemeinschaftssprache auf dem Schaublatt oder auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan).
- 3) Es liegt im pflichtgemäßen Ermessen der für die Durchsetzung zuständigen Stellen, bei der Kontrolle eines Fahrers zu bewerten, ob die Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten gerechtfertigt ist. Bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Abweichung auf der Grundlage von Artikel 12 hat die zuständige Stelle sämtliche Umstände des Einzelfalls sorgfältig zu prüfen. Insbesondere ist Folgendes zu beachten:
  - (a) Es sind die früheren Aufzeichnungen über die Lenkzeiten des betreffenden Fahrers zu prüfen, um dessen üblichen Arbeitsrhythmus zu ermitteln und festzustellen, ob er in der Regel die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhält und ob die Abweichung tatsächlich eine Ausnahme darstellt.
  - (b) Bei der Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten darf es sich nicht um ein regelmäßiges Vorkommnis handeln. Die Abweichung muss ihren Grund in außergewöhnlichen Umständen haben, wie etwa größeren Verkehrsunfällen, extremen Wetterbedingungen, Verkehrsumleitungen, Parkplatzmangel. (Diese Aufzählung möglicher außergewöhnlicher Umstände ist nicht abschließend. Bei der Beurteilung des Einzelfalls ist nach dem Grundsatz zu verfahren, dass der Grund für eine etwaige Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten nicht im Voraus bekannt und auch nicht vorhersehbar sein darf.)
  - (c) Die maximal zulässigen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sollten eingehalten werden. Der Fahrer sollte also nicht die Möglichkeit haben, durch Überschreitung der zulässigen Lenkzeiten bei der Parkplatzsuche einen Zeitvorteil zu erzielen.

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

(d) Die Abweichung von den Vorschriften über die Lenkzeiten darf nicht zur Verkürzung der vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und der täglichen und wöchentlichen Ruhezeit führen.

Bezug: Europäischer Gerichtshof, Rechtssache C-235/94

#### **3.2 Leitlinie 2 - Einordnung der bei der Anreise zum Fahrzeug anfallenden Zeiten**

**Sachverhalt:** Erfassung der Zeiten, die ein Fahrer aufwendet, um sich zu einem Ort zu begeben, bei dem es sich nicht um den üblichen Ort der Übernahme oder Übergabe eines in den Geltungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugs handelt, Artikel 9 der VO (EG) Nr. 561/2006

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

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

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

Die von einem Fahrer aufgewandten Zeiten, um ein nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu einem Ort zu fahren oder von einem Ort wegzufahren, bei dem es sich weder um den Wohnsitz des Fahrers noch um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu übernehmen oder abzustellen hat, sollten als „sonstige Arbeiten“ erfasst werden.

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

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

- 1) Wenn ein Fahrer ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird. In diesem Fall kann der Fahrer eine Ruhepause oder eine Fahrtunterbrechung einlegen, sofern ihm eine Schlafkabine bzw. ein Liegeplatz zur Verfügung steht (Artikel 9 Absatz 1).
- 2) Wenn der Fahrer nicht ein Fahrzeug begleitet, sondern sich in einem Zug oder auf einem Fährschiff zu einem Ort begibt oder von einem Ort zurückkehrt, an dem er ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug übernimmt bzw. übergeben hat (Artikel 9 Absatz 2), vorausgesetzt, er hat in dem betreffenden Zug Zugang zu einem Liegewagen bzw. auf dem betreffenden Fährschiff Zugang zu einer Koje.
- 3) Wenn ein Fahrzeug mit mehr als einem Fahrer besetzt ist. Steht bei Bedarf ein zweiter Fahrer zum Lenken des Fahrzeugs zur Verfügung, der neben dem Fahrer des Fahrzeugs sitzt und diesen nicht aktiv bei seiner Tätigkeit unterstützt, kann ein Zeitraum von 45 Minuten der „Bereitschaftszeiten“ dieser Person als „Fahrtunterbrechung“ angesehen werden.

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

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

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

#### **3.3 Leitlinie 3 - Unterbrechung einer Ruhepause um das Fahrzeug zu bewegen**

**Sachverhalt:** Anordnung einer Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zum Bewegen eines Fahrzeugs an einem Terminal, einem Parkplatz oder einer Grenze, Artikel 4 Buchstaben d und f der VO (EG) Nr. 561/2006

**Leitlinien:** Generell sollte ein Fahrer während seiner täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit frei über seine Zeit verfügen können und somit nicht verpflichtet sein, sich in der Nähe seines Fahrzeugs aufzuhalten. In der Regel stellt die Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einen Verstoß dar (es

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

sei denn, die „Fährenregelung“ (Artikel 9 Absatz 1) findet Anwendung). An einem Terminal oder Parkplatz kann jedoch eine unerwartete Situation oder ein Notfall eintreten, in dem ein Fahrzeug bewegt werden muss. Üblicherweise gibt es an einem Terminal einen Fahrer (einen Angestellten des Terminals), der die Fahrzeuge bei Bedarf bewegt. Ist dies nicht der Fall und ist ein Bewegen des Fahrzeugs aufgrund außergewöhnlicher Umstände unerlässlich, darf der Fahrer des betreffenden Fahrzeugs seine Ruhepause unterbrechen, allerdings nur nach Aufforderung durch eine zuständige Behörde oder einen Bediensteten des Terminals, die ermächtigt sind, die Bewegung eines Fahrzeugs anzuordnen.

An anderen Orten (z. B. auf Parkplätzen, an Grenzübergängen sowie in Notfällen) hat der Fahrer bei Vorliegen objektiver, notfallbedingter Gründe, aus denen das Fahrzeug bewegt werden muss, oder auf entsprechende polizeiliche oder sonstige behördliche Anordnung (z. B. durch Feuerwehr, Straßenverwaltungsbehörden, Zollbeamte) seine Pause oder Ruhezeit für einige Minuten zu unterbrechen. In diesem Fall sollte die Zuwiderhandlung nicht geahndet werden.

Sollte ein solcher Fall eintreten, müssen die für die Durchsetzung zuständigen nationalen Stellen nach Würdigung der individuellen Umstände eine gewisse Toleranz walten lassen. Eine derartige Unterbrechung der Ruhepause oder Ruhezeit eines Fahrers ist von diesem handschriftlich festzuhalten und sollte, soweit möglich, von der zuständigen Behörde, die dem Fahrer die Anweisung erteilt hat, das Fahrzeug zu bewegen, bestätigt werden.

#### **3.4 Leitlinie 4 - abweichende Lenkzeitaufzeichnungen bei analogen und digitalen Kontrollgeräten**

**Sachverhalt:** Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind Artikel: Artikel 1 der VO (EWG) Nr. 3821/85 mit Bezugnahme auf die VO (EG) Nr. 1360/2002 (Anhang 1 B).

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

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

eines Übergangszeitraums auf, in dem analoge und digitale Kontrollgeräte nebeneinander verwendet werden.

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

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

Daher gilt Folgendes:

- Die Mitgliedstaaten sollten ihre Kontrollorgane darüber unterrichten, dass sie bei der Überprüfung der von einem digitalen Kontrollgerät aufgezeichneten Daten eine Toleranz von bis zu 15 Minuten für einen Zeitraum von viereinhalb (4,5) Stunden ununterbrochener Lenkzeit gelten lassen dürfen bei Fahrzeugen, die mit häufigen Stopps verbundene Fahrten durchführen, vorausgesetzt, dass dies nachgewiesen werden kann. Diese Toleranz kann beispielsweise angewandt werden in Form des Abzugs einer Minute je ununterbrochene Lenkzeit zwischen den einzelnen Stopps, wobei jedoch insgesamt maximal 15 Minuten je ununterbrochene Lenkzeit von viereinhalb (4,5) Stunden in Abzug gebracht werden dürfen.
- Die Kontrollorgane sollten, wenn sie von ihrem Ermessensspielraum Gebrauch machen, alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen und hierzu die ihnen vorgelegten Nachweise heranziehen (wie etwa einen überprüfbaren Nachweis darüber, dass der Fahrer häufige Stopps einlegen musste). Sie haben sicherzustellen, dass ihre Auslegung nicht der ordnungsgemäßen Anwendung der Lenkzeitvorschriften zuwiderläuft und dass dadurch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigt wird.
- Die Mitgliedstaaten können Auswertesoftware verwenden, die so konfiguriert ist, dass sie bei der Berechnung der Lenkzeiten eine Toleranz einkalkuliert. Dabei ist jedoch zu beachten, dass dadurch später Probleme bezüglich der Nachweisbarkeit entste-

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

hen können. Die Toleranz darf in keinem Fall 15 Minuten für eine ununterbrochene Lenkzeit von viereinhalb (4,5) Stunden überschreiten.

- Bei der Anwendung der Toleranz sollten weder inländische noch ausländische Fahrer diskriminiert oder benachteiligt werden. Die Toleranz sollte nur für Transporte gelten, die eindeutig mit häufigen Stopps verbunden sind.

#### **3.5 Leitlinie 5 - Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage**

**Sachverhalt:** Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß der Entscheidung der Kommission vom 12. April 2007. Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie 2006/22/EG.

**Leitlinien:** Die Bescheinigung gilt für bestimmte Tätigkeiten, die während des in Artikel 15 Absatz 7 Buchstabe a der VO (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeitraums ausgeübt werden, d. h. während des laufenden Tages und den vorausgehenden 28 Tagen (seit 1. Januar 2008).

Die Bescheinigung darf nur in den Fällen ausgestellt werden, in denen der Fahrer:

- erkrankt war
- sich im Erholungsurlaub als Teil seines Jahresurlaubs im Sinne der in dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, geltenden Rechtsvorschriften befunden hat oder
- ein vom Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat.

Die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, die Verwendung dieses Formblatts zu verlangen. Sieht jedoch ein Mitgliedstaat die Ausstellung eines Formblatts für die darin vorgesehenen Fälle vor, muss dieses standardisierte Formblatt für diese Zwecke anerkannt werden. Die Mitgliedstaaten können die Ausstellung dieses Formblatts für ihr Hoheitsgebiet verbindlich vorschreiben und von allen betroffenen Fahrern verlangen.

Geht aus den Aufzeichnungen des Kontrollgerätes hervor, dass der Fahrer ein vom Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat, braucht der Fahrer für diesen Zeitraum kein Formblatt auszufüllen.

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

Das elektronische und druckfähige Formblatt sowie Angaben zu den Mitgliedstaaten, die die Ausstellung dieses Formblatts verbindlich vorgeschrieben haben, sind abrufbar unter:

[http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_form\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm)

Das Formblatt wird gemeinschaftsweit in allen Amtssprachen der EU anerkannt. Aufgrund seines Standardformats kann das Formblatt leicht gelesen werden, da die auszufüllenden Felder genau vorgegeben und nummeriert sind.

Alle Felder des Formblatts sind maschinenschriftlich auszufüllen. Das Formblatt ist nur gültig, wenn es von einem Vertreter des Unternehmens und vom Fahrer vor Antritt der Fahrt unterzeichnet wurde. Selbständig tätige Fahrer unterzeichnen sowohl als Vertreter des Unternehmens als auch als Fahrer.

Nur das im Original unterzeichnete Formular ist gültig. Der Text des Formblatts darf nicht verändert werden. Das Formblatt darf weder vorab unterzeichnet noch handschriftlich verändert werden. Nur unter außergewöhnlichen Umständen und soweit dies nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zulässig ist, kann ein Fax akzeptiert werden. Das Formblatt kann mit dem Unternehmenslogo und den Adressangaben auf Papier ausgedruckt werden, die Felder mit den Angaben zum Unternehmen müssen jedoch trotzdem ausgefüllt werden.

Beendet ein Fahrer nach Fahrtantritt die Fahrt, z. B. wegen Krankheit oder einer Fahrzeugpanne, kann das Formblatt nicht verwendet werden und die für die Durchsetzung zuständigen Stellen können einen anderen Nachweis darüber verlangen, dass der Fahrer nicht gefahren ist.

Die Bescheinigung erstreckt sich nur auf die in ihr genannten Tätigkeiten. Die Bescheinigung kann nicht für andere Tätigkeiten verwendet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass das Formblatt kein Ersatz für die Verpflichtungen zur Aufzeichnung von Tätigkeiten im Sinne von Artikel 6 Absatz 5 der VO (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 15 der VO (EWG) Nr. 3821/85 ist.

### **3. Leitlinien der Europäischen Kommission zur Auslegung der Vorschriften**

---

#### **3.6 Leitlinie 6 - Zeiten auf dem Fährschiff oder der Eisenbahn mit Schlafplatz**

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

**Artikel:** Artikel 9 Absatz 1 der VO (EG) Nr. 561/2006

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

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

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

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

#### 4. Beispiele für die Umsetzung der Sozialvorschriften

---

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 7,5 t 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 § 18 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!**

## 4. Beispiele für die Umsetzung der Sozialvorschriften

---

### 4.1 Welche Unterlagen muss der Fahrer mitführen?

#### **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 (z.B. bei Beschädigung der Fahrerkarte).
- [Bescheinigungen nach § 20 FPersV](#), falls der Fahrer im [mitführungspflichtigen Zeitraum](#) kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder § 1 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.

#### **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 § 1 FPersV fällt.
- Alle während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen.
- [Bescheinigungen nach § 20 FPersV](#), falls der Fahrer im [mitführungspflichtigen Zeitraum](#) kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder § 1 FPersV fällt, er krank war, Urlaub hatte oder ein Fahrzeug im Rahmen einer Ausnahme nach der FPersV oder der VO (EG) Nr. 561/2006 gelenkt hat.

#### **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 §1 FPersV fällt.
- [Bescheinigungen nach § 20 FPersV](#), falls der Fahrer im [mitführungspflichtigen Zeitraum](#) kein Fahrzeug gelenkt hat, welches unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder § 1 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.

**Beachten Sie ergänzend die Kapitel 2.2 bis 2.5.**

## 4. Beispiele für die Umsetzung der Sozialvorschriften

---

### 4.2 Einsatz eines Fahrzeugs mit 3 Tonnen zGG

Grundsätzlich gelten die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten gemäß der Tabelle auf [Seite 10](#), Spalte „Nationale Vorschriften“.

Ein Transport mit einem Fahrzeug mit 3 Tonnen zGG ist klassischerweise gegeben, wenn ein Fahrzeug der Sprinterklasse ohne Anhänger oder ein größerer Pkw mit einem Anhänger eingesetzt wird. Generell soll dieses Beispiel für alle Transporte mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen gelten, die **zwischen 2,8 t und 3,5 t zGG** aufweisen.

In diesem Bereich sind einige Fahrzeuge nicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet, da die Ausrüstung erst ab 3,5 t zGG verpflichtend ist. Genauso verhält es sich auch mit der Nachrüstung – nur wenn aufzeichnungspflichtige Fahrten über 3,5 t zGG anfallen (z.B. durch den Einsatz eines Anhängers), muss ein Kontrollgerät nachgerüstet werden. Beachten Sie dazu bitte die Informationen unter der Dokumentennummer [23337](#) und [20721](#) auf der IHK-Homepage.

#### 4.2.1 Fahrten ohne Ausnahme nach § 1 Absatz 2 der FPersV

- **Mit Kontrollgerät:**

Alle Fahrten müssen über das Kontrollgerät aufgezeichnet werden. Für den 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 unter 2,8 t zGG gelenkt hat, muss eine Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage nach § 20 FPersV ausgestellt werden (siehe Dokumentennummer [21659](#) auf der IHK-Homepage). Fährt der Fahrer nur vormittags und ist nachmittags im Lager oder Büro tätig, muss keine Bescheinigung ausgestellt werden. Allerdings müssen die „sonstigen Arbeitszeiten“ manuell festgehalten werden.

- **Ohne Kontrollgerät:**

Im Bereich zwischen 2,8 t und 3,5 t zGG ist der Einbau eines Kontrollgerätes nicht verpflichtend vorgeschrieben. Fallen demnach aufzeichnungspflichtige Fahrten an, müssen diese auf sogenannten **Tageskontrollblättern** dokumentiert werden (siehe Anhang Seite 58). Diese sind für den 24-Stunden-Zeitraum handschriftlich vom Fahrer auszufüllen und im üblichen Umfang (aktueller Tag und die vorausgehenden 28 Tage) mitzuführen. Bezüglich der Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage siehe „mit Kontrollgerät“.

## 4. Beispiele für die Umsetzung der Sozialvorschriften

---

### 4.2.2 Fahrten mit Ausnahme nach § 1 Absatz 2 bzw. § 18 der FPersV

Findet der Transport unter einer [Ausnahmeregelung](#) statt, müssen **keine Aufzeichnungen zu Lenk- und Ruhezeiten** angefertigt werden. **Dennoch muss ein vorhandenes Kontrollgerät betrieben werden** und auch die Fahrerkarten sowie das Gerät selbst in den unter [Kapitel 2.3](#) genannten Abständen ausgelesen werden. Ist kein Kontrollgerät eingebaut, erübrigt sich die Betriebspflicht.

Da es sich um grundsätzlich dokumentationspflichtige Fahrten handelt, muss dem Fahrer in diesen Fällen eine Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage ausgestellt werden (siehe [Kapitel 1.6](#)). Diese Bescheinigung kann auch für einen längeren Zeitraum ausgestellt werden, sofern sichergestellt ist, dass innerhalb dieses Zeitraumes keine Transporte anfallen, die nicht unter eine Ausnahme fallen (z.B. durch Überschreiten der 3,5 t-Grenze sowie der 50km-Grenze im Rahmen der „Handwerkerklausel“).

Auch in dieser Konstellation muss der Fahrer bei einer Kontrolle den dokumentationspflichtigen Zeitraum (siehe [Kapitel 2.5](#)) mit Hilfe von Bescheinigungen lückenlos nachweisen können.

### 4.3 Einsatz eines Fahrzeuges mit 5 Tonnen zGG

**Grundsätzlich gelten die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten gemäß der Tabelle auf [Seite 10](#), Spalte „EU-Regelung“.**

In diesem Kapitel wird der Einsatz eines Fahrzeuges dargestellt, das bereits im Solo-Betrieb die Grenze von 3,5 t zGG überschreitet. Insofern sind alle Fahrzeuge umfasst, die mit oder ohne Anhänger ein zGG **zwischen 3,5 t und 7,5 t zGG** aufweisen. Die Obergrenze von 7,5 t zGG ergibt sich hier rein aus Darstellungsgründen, da nach der neuen FPersV einige Ausnahmen, die bislang für alle Fahrzeuge Geltung hatten, nunmehr auf 7,5 t zGG und darunter begrenzt sind.

Die hier dargestellten Fahrzeuge müssen mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein, das bei jeder Fahrt betrieben werden muss (vgl. § 1 Absatz 7 und § 2 der FPersV, Artikel 3 der VO (EWG) Nr. 3821/85).

## 4. Beispiele für die Umsetzung der Sozialvorschriften

---

### 4.3.1 Fahrten ohne Ausnahme nach § 18 der FPersV oder Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006

Alle Fahrten müssen über das Kontrollgerät aufgezeichnet werden. Für den 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 unter 2,8 t zGG gelenkt hat, muss eine Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage nach § 20 FPersV ausgestellt werden (siehe Dokumentennummer [21659](#) auf der IHK-Homepage).

### 4.3.2 Fahrten mit Ausnahme nach § 18 der FPersV oder Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006

Findet der Transport unter einer Ausnahmeregelung statt, müssen **keine Aufzeichnungen zu Lenk- und Ruhezeiten** angefertigt werden. **Dennoch muss das Kontrollgerät betrieben werden** und auch die Fahrerkarten sowie das digitale Gerät selbst in den unter [Kapitel 2.3](#) genannten Abständen ausgelesen werden.

Da es sich um grundsätzlich dokumentationspflichtige Fahrten handelt, muss dem Fahrer in diesen Fällen eine Bescheinigung für berücksichtigungsfreie Tage ausgestellt werden (siehe [Kapitel 1.6](#)). Diese Bescheinigung kann auch für einen längeren Zeitraum ausgestellt werden, sofern sichergestellt ist, dass innerhalb dieses Zeitraumes keine Transporte anfallen, die nicht unter eine Ausnahme fallen (z.B. durch Überschreiten der 50km-Grenze im Rahmen der „Handwerkerklausel“ nach § 18 Absatz 1 Nummer 4b der FPersV).

Auch in dieser Konstellation muss der Fahrer bei einer Kontrolle den dokumentationspflichtigen Zeitraum (siehe [Kapitel 2.5](#)) mit Hilfe von Bescheinigungen lückenlos nachweisen können.

## 4. Beispiele für die Umsetzung der Sozialvorschriften

---

### 4.4 Einsatz eines Fahrzeuges mit 20 Tonnen zGG

Grundsätzlich gelten die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten gemäß der Tabelle auf [Seite 10](#), Spalte „EU-Regelung“.

Dieses Beispiel deckt den Bereich **zwischen 7,5 t und 40 bzw. 44 t zGG** ab. Die gesetzlichen Vorgaben zum Betrieb des Kontrollgerätes und zur Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten decken sich mit dem [vorangegangenen Beispiel](#). Die gesonderte Auflistung dieser Kategorie ergibt sich aus dem Umstand, dass **einige Ausnahmen nach der FPersV nur für Fahrzeuge bis 7,5 t 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).

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.

## 5. Anhang

---

### 5.1 Fahrpersonalbescheinigung für innerdeutsche Verkehre (Muster)

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

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

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

Ich, der/die Unterzeichnete

6. Name: \_\_\_\_\_
7. Position im Unternehmen: \_\_\_\_\_

erkläre, dass der Fahrer/die Fahrerin

8. Name: \_\_\_\_\_
9. Geburtsdatum: \_\_\_\_\_
10. Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: \_\_\_\_\_

im Zeitraum

11. von (Uhrzeit-Tag-Monat-Jahr) \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

12. bis (Uhrzeit-Tag-Monat-Jahr) \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

13.  krank war.
14.  Urlaub hatte.
15.  ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder der FPersV ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat.
16.  aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt hat.

17. Für das Unternehmen, Ort \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

18. 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.

19. Ort \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin \_\_\_\_\_

## 5. Anhang

---

### 5.2 Fahrpersonalbescheinigung für internationale Verkehre (Muster)

**BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN GEMÄSS DER  
VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006  
ODER  
GEMÄSS DEM EUROPÄISCHEN ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE ARBEIT DES IM  
INTERNATIONALEN STRASSENVERKEHR BESCHÄFTIGTEN FAHRPERSONALS  
(AETR) (\*)**

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

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

Ich, der/die Unterzeichnete

6. Name: \_\_\_\_\_
7. Position im Unternehmen: \_\_\_\_\_

erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin

8. Name: \_\_\_\_\_
9. Geburtsdatum: \_\_\_\_\_
10. Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: \_\_\_\_\_

im Zeitraum

11. von (Uhrzeit-Tag-Monat-Jahr) \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_
12. bis (Uhrzeit-Tag-Monat-Jahr) \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_
13.  im Krankheitsurlaub befand (\*\*)
14.  im Erholungsurlaub befand (\*\*)
15.  ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat (\*\*)

16. Für das Unternehmen, Ort \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

17. 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.

18. Ort \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin \_\_\_\_\_

(\*) Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblatts ist im Internet unter [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu) verfügbar.

(\*\*) Nur einer der Kästen 13, 14 oder 15 kann angekreuzt werden.



## Aufzeichnungen gemäß § 1 Abs. 6 Fahrpersonalverordnung

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

  

	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 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]											

  

8. Ort der Fahraufnahme: <b>STUTTGART</b>	9. Ort der Fahrtbeendigung: <b>STUTTGART</b>
10. Zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs einschließlich Anhänger: <b>3,2 t</b>	Stundenzahl insgesamt: <b>15,25</b>
11. Kilometerstand bei Fahrtbeginn: <b>110.800</b> km	bei Fahrtende: <b>111.050</b> km
Gesamtfahrstrecke: <b>250</b> km	<input checked="" type="checkbox"/>
Bemerkungen und Unterschrift <b>Musterman</b>	

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

## 5. Anhang

---

### 5.5 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, 18. Auflage 2007; 247 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 2008; 160 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
- **Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr**, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. (Hrsg.), Leporello 8 Seiten, 2006, Bezug z.B. unter: [www.bgl-ev.de](http://www.bgl-ev.de)
- **Trinkaus / Baumeister / Arnold, Werkverkehr** - Eine Anleitung für den Gütertransport für werkseigene Zwecke, [Verkehrsverlag Fischer](#), Düsseldorf, Ausgabe 2008, Bestell-Nr. 12101, ISBN: 978-3-87841-306-6

Bundesamt für Güterverkehr

[www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung

[www.bgl-ev.de](http://www.bgl-ev.de)

Deutscher Speditions- und Logistikverband

[www.spediteure.de](http://www.spediteure.de)

Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes

[www.vv-wuerttemberg.de](http://www.vv-wuerttemberg.de)

Verband Spedition und Logistik BW

[vsl.ba-wue.spediteure.de](http://vsl.ba-wue.spediteure.de)

Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer

[www.busforum.de](http://www.busforum.de)

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

[www.bmv.de](http://www.bmv.de)

EU-Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr

[ec.europa.eu](http://ec.europa.eu)

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

[www.komnet.nrw.de](http://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](http://www.stuttgart.ihk.de)  
[info@stuttgart.ihk.de](mailto:info@stuttgart.ihk.de)

### **Bezirkskammer Böblingen**

Steinbeisstraße 11, 71034 Böblingen  
Telefon 07031 6201-0, Telefax -60  
[info.bb@stuttgart.ihk.de](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:info.lb@stuttgart.ihk.de)

### **Bezirkskammer Rems-Murr**

Kappelbergstraße 1, 71332 Waiblingen  
Telefon 07151 95969-0, Telefax -26  
[info.wn@stuttgart.ihk.de](mailto:info.wn@stuttgart.ihk.de)

