

Das Fahrpersonalrecht

Lenkzeiten und Ruhezeiten im ÖPNV und im Gelegenheitsverkehr





Schutzziele

Ziel der EG-Sozialvorschriften für das Fahrpersonal im Straßenverkehr ist es, die Sicherheit und Gesundheit des Fahrpersonals von Lastkraftwagen und Reisebussen zu erhalten, zu verbessern, sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Die **Drei** Ziele der Schutzvorschriften:

- Gesundheitsschutz
- Verkehrssicherheit
- Harmonisierung des Wettbewerbs

!WICHTIG!; Abfahrtskontrolle



Der Fahrer hat vor Fahrtantritt zu überprüfen, ob das Fahrzeug betriebs- und verkehrssicher ist und ob die Ausrüstungen und Beschaffenheit des Fahrzeugs den besonderen gesetzlichen Anforderungen genügen (§ 23 StVO).

Diese Überprüfungen sind als andere Arbeiten auf der Fahrerkarte, dem Schaublatt, oder Arbeitszeitplan erkenntlich mit dem Symbol  nachzuweisen.



Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bis 50km Linienlänge ist **ausdrücklich** in Artikel 3 Buchstabe a vom Anwendungsbereich der „Lenk- und Ruhezeitverordnung“ VO (EG) Nr. 561/2006 und von der KontrollgeräteVO 165/2014 ausgenommen.



Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV

- Die nationale/deutsche Fahrpersonalverordnung-FPersV die auf Grund von § 2 Nr. 3 FPersG erlassen wurde, enthält jedoch Regelungen für den Bereich der Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen geeignet sind und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km eingesetzt sind.
- Die FPersV füllt damit eine Lücke, die von dem in Deutschland ansonsten unmittelbar geltenden europäischen Recht.



Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV

Die Unternehmer stellen nach den Rechtsnormen der FPersV sicher, dass die Fahrer die Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nach Maßgabe der **Artikel 4, 6 bis 9 und 12** der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, sowie der seit 02.03.2016 geltenden Fahrtschreiberverordnung VO (EU) Nr. 165/2014, eingehalten werden.



Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV

Abweichende Regelungen für den ÖPNV enthält der § 1 Abs. 3 Ziffer 1 und 2 FPersV.

Der **§ 1 Absatz 3 Nr. 1 FPersV** stellt auf die Fahrtunterbrechungen ab, die vom Fahrpersonal bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als 3km zu beachten sind.

Der **§ 1 Absatz 3 Nr. 2 FPersV** stellt auf die Fahrtunterbrechungen ab, die vom Fahrpersonal bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand **von weniger** als 3km zu beachten sind.



Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV Haltestellenabstand mehr als 3km

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, so ist nach einer Lenkzeit von 4 ½ Stunden eine Unterbrechung von **mindestens 30** zusammenhängenden Minuten einzulegen. Diese Unterbrechung kann durch **zwei** Teilunterbrechungen von jeweils **mindestens 20** zusammenhängenden Minuten oder **drei** Teilunterbrechungen von jeweils **mindestens 15** Minuten ersetzt werden. Die Teilunterbrechungen müssen innerhalb der Lenkzeit von höchstens 4 ½ Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen.



Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV Haltestellenabstand nicht mehr als 3km

1 Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer, sind als Fahrtunterbrechungen **auch** Arbeitsunterbrechungen ausreichend, soweit diese nach den Dienst- und Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind (z. B. Wendezeiten). **2** Voraussetzung hierfür ist, dass die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens **ein Sechstel** der vorgesehenen Lenkzeit beträgt. **3** „**Nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von viereinhalb Stunden ist eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten erforderlich.**“ **4** Arbeitsunterbrechungen unter zehn Minuten werden bei der Berechnung der Gesamtdauer nicht berücksichtigt. **5** Durch Tarifvertrag kann vereinbart werden, dass Arbeitsunterbrechungen von mindestens acht Minuten berücksichtigt werden können, wenn ein Ausgleich vorgesehen ist, der die ausreichende Erholung des Fahrers erwarten lässt.



Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV; wöchentliche Ruhezeiten

Auch die wöchentliche Ruhezeit muss in Abweichung von den EG-Sozialvorschriften für Fahrer von Linienbussen nicht nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen genommen werden, sondern kann auf einen Zwei-Wochen-Zeitraum verteilt werden.

Diese wichtigste Ausnahme hiervon bildet § 1 Absatz 4 FPersV. Das Unternehmen kann die vom Fahrer wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum verteilen.

Zu beachten sind jedoch die maximal drei reduzierten Tagesruhezeiten und die Wochenlenkzeiten, die im Kern 56 Stunden nicht überschreiten dürfen.



Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV; wöchentliche Ruhezeiten

Die mögliche Verteilung der wöchentlichen Ruhezeit auf die darauffolgende Woche soll die Dienstplangestaltung der Fahrer von Linienbussen erleichtern. In der Praxis bedeutet dies, dass den Fahrern spätestens jeweils nach 2 Wochen die wöchentlichen Ruhezeiten gewährt werden muss.

Zum Beispiel:

45+24 Stunden (69 Std.) oder 24+45 Stunden (69 Std.) oder 45+45 Stunden (90 Std.).

Verkürzte Wochenruhezeiten sind in der dritten Folgewoche auszugleichen.



Fahrtenschreiber im ÖPNV; Verwendung der Diagrammscheibe/Schaublatt

- Für Fahrten im Linienverkehr bis 50 km Linienlänge ist § 57a Abs. 2 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung-StVZO einschlägig. Der Fahrtenschreiber muss von Beginn bis zum Ende jeder Fahrt ununterbrochen in Betrieb sein und auch die Haltezeiten aufzeichnen. Das Schaublatt ist vor Antritt der Fahrt mit dem Namen des Fahrers sowie dem Ausgangspunkt und dem Datum der ersten Fahrt zu bezeichnen; ferner ist der Stand des Wegstreckenzählers am Beginn und am Ende der Fahrt einzutragen.
- *Es wird empfohlen, dass jeder Fahrer von Beginn bis zum Ende seines Arbeitstages sein eigenes Schaublatt verwendet und diese vollständig ausfüllt.*



Fahrtenschreiber im ÖPNV; Verwendung der Fahrerkarte

- Für Fahrten im Linienverkehr bis 50 km Linienlänge ist § 57a Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung-StVZO einschlägig.
- Das Stecken einer vorhandenen Fahrerkarte ist bei ÖPNV-Fahrten nicht erforderlich. Der Fahrtenschreiber wird auf OUT gestellt.
- Nach § 57a Absatz 3 StVZO in Verbindung mit § 2 Absatz 5 der FPersV hat der Unternehmer jedoch sicherzustellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes **spätestens 90 Tage** nach Aufzeichnung eines Ereignisses zur Speicherung im Betrieb kopiert/heruntergeladen werden.



Linie (50km) und **anschließend Gelegenheitsverkehr.**
Nachträge wenn diese möglich sind,
oder „Freibescheinigung“.



22.11.2018

LHO Fortbildung
Willy ~~Ditt~~mann



Fahrpersonalgesetz; Dispositionspflicht

Der Unternehmer oder dessen Beauftragter (z.B. Verkehrsleiter) als auch der Disponent hat das Einhalten der Lenk- und Ruhezeiten des beschäftigten Fahrpersonals, etwa durch einräumen von ausreichenden Zeitpuffern, sicherzustellen.

Auch die Kontrolle der Schaublätter, der digitalen Fahrerdaten oder die Arbeitszeitpläne gehört zu den Pflichten des Unternehmers oder dessen Beauftragter.



12 wichtige Regeln für das Fahrpersonal im Personen- Gelegenheitsverkehr

Regel-Nummer 1; LENKZEITEN und FAHRTUNTERBRECHUNGEN

Die Regelung von 45 zusammenhängenden Minuten gilt in Einzelfällen auch für den ÖPNV (§ 1 Absatz 3 Nr. 2 FPersV)

Nach einer Lenkdauer von 4 ½ Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung, in der er u.a. auch keine anderen Arbeiten ausführen darf, von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Aufteilung der Fahrtunterbrechung:

Erste Unterbrechung mindestens 15 Min.

Nach Fortsetzung der Fahrt;

Zweite Unterbrechung mindestens 30 Min.

Wichtig:

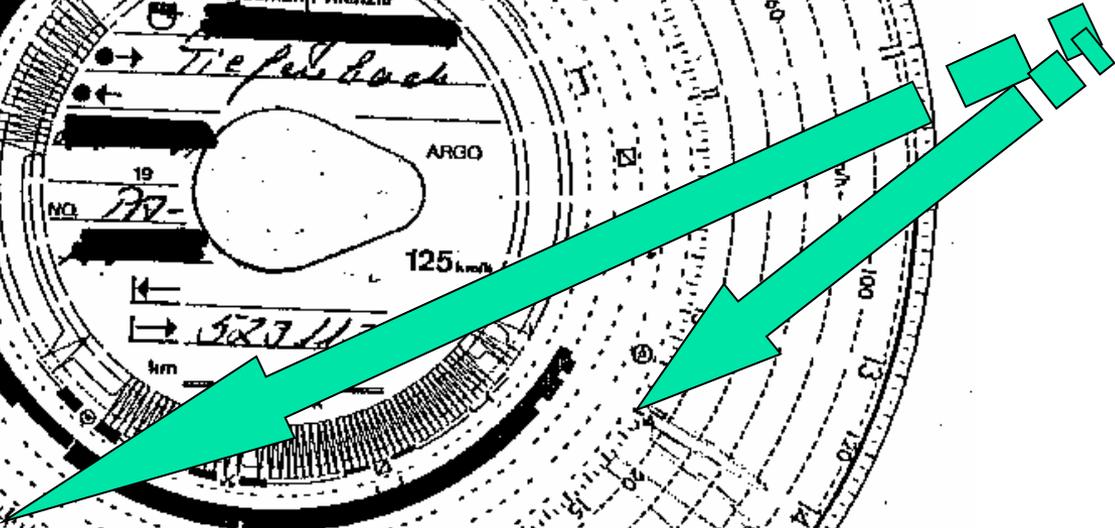
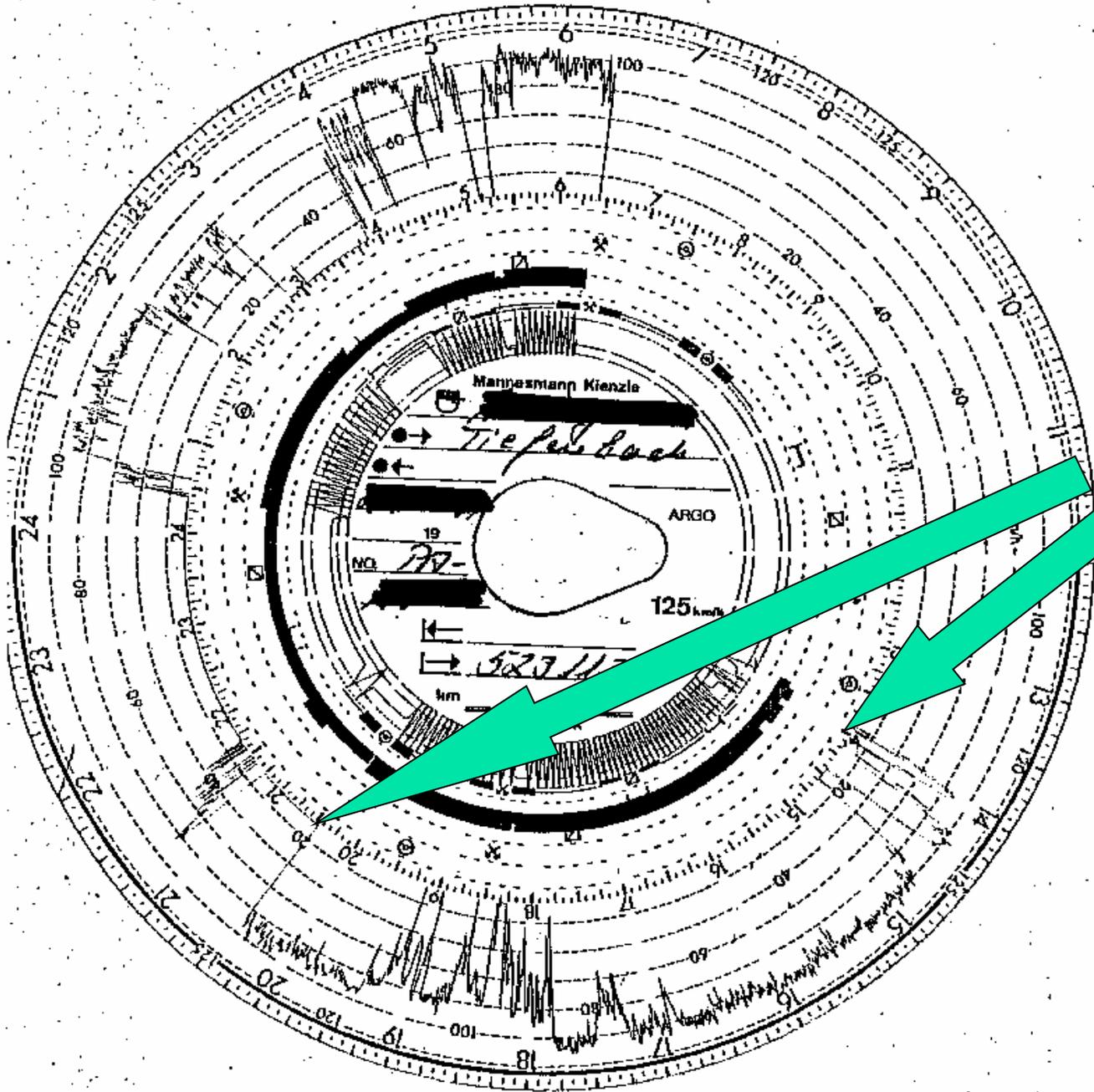
Nach Einhaltung der Fahrtunterbrechung von 45 Minuten, beginnt ein neuer Lenkabschnitt, der wiederum -sofern erforderlich- gültige Fahrtunterbrechungen aufweisen muss.

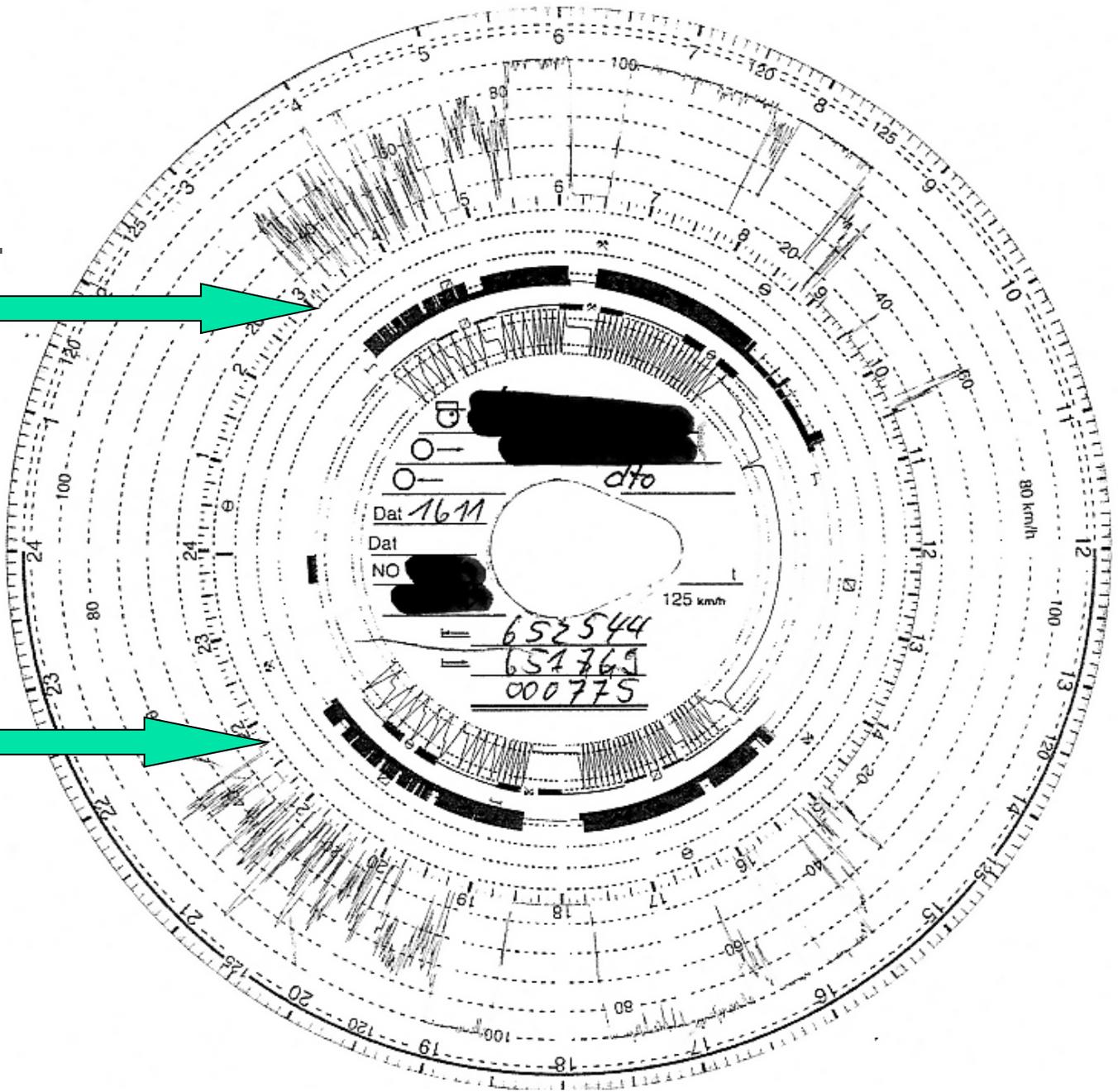
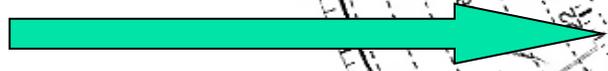
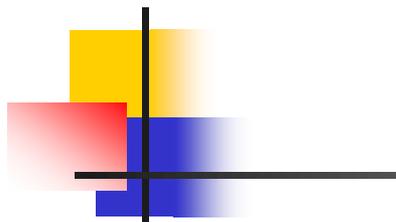
Regel-Nummer 1.1; LENKZEITEN

- Die Lenkzeit pro „Arbeitsschicht“ darf 9 Stunden nicht überschreiten. Die Lenkzeit darf zwei mal in der Woche (Montag 00:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr) auf 10 Stunden ausgedehnt werden.

Beispiel (56 Std.):

- | | |
|--------------|------------------|
| ■ Montag | 9 Std. Lenkzeit |
| ■ Dienstag | 9 Std. Lenkzeit |
| ■ Mittwoch | 9 Std. Lenkzeit |
| ■ Donnerstag | 9 Std. Lenkzeit |
| ■ Freitag | 10 Std. Lenkzeit |
| ■ Samstag | 10 Std. Lenkzeit |





dto
Dat 1611
NO
652544
654769
000775
125 km/h

Regel-Nummer 2; LENKZEITEN in der „Doppelwoche“

- Die Lenkzeit in der „Doppelwoche“ darf 90 Stunden nicht überschreiten.

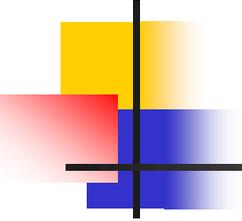
Wichtig:

Wenn in der ersten Woche (Vorwoche) die maximale Wochenlenkzeit von 56 Std. ausgeschöpft wurde, so darf in der aktuellen bzw. zweiten Woche (Folgewoche) nur noch 34 Std. gelenkt werden.

56 Std. + 34 Std. oder 45 Std. + 45 Std.

45 Std. + 50 Std. ist **nicht** möglich.

Die Lenkzeit in der Doppelwoche ergibt sich aus der Lenkzeit der Vorwoche



Regel-Nummer 3; RUHEZEITEN

- Die regelmäßige tägliche Ruhezeit beträgt 11 zusammenhängende Stunden. Die reduzierte tägliche Ruhezeit beträgt 9 zusammenhängende Stunden.
- Bei einer tgl. Ruhezeit von 11 Std. innerhalb eines 24 Stunden Zeitraums beträgt die maximale „Schichtzeit“ 13 Stunden.
- Bei einer tgl. Ruhezeit von 9 Std. innerhalb eines 24 Stunden Zeitraums beträgt die maximale „Schichtzeit“ 15 Stunden.
- Bei einer tgl. Ruhezeit von 9 Std.+3 Std. innerhalb eines 24 Stunden Zeitraums beträgt die maximale „Schichtzeit“ 12 Stunden.

Wichtig:

Der 24-Stunden-Zeitraum ist nicht mit dem 24-Stunden-Tag identisch. Es sind maximal 3 reduzierte tägliche Ruhezeiten zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten zulässig.



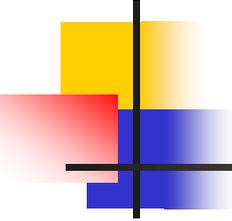
Beispiel zur reduzierten täglichen Ruhezeit

Zur Erinnerung:

- Es sind maximal **drei reduzierte** tägl. Ruhezeiten zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten zulässig.

Beispiel:

Am Mittwoch in der 47 KW 2015 hat der Fahrer seine gesetzliche wöchentliche Ruhezeit um 07:00 Uhr beendet. Am **Donnerstag** und **Freitag** der 47 KW reduziert er die tägl. Ruhezeit jeweils auf 9 Stunden. Somit darf er bis zur nächsten WRZ, die spätestens am Dienstag um 07:00 Uhr anfällt, und sofern er am Samstag und Sonntag der 47 KW nicht fährt, nur noch am **Montag** der 48 KW eine reduzierte tägl. Ruhezeit von 9 Stunden einlegen.



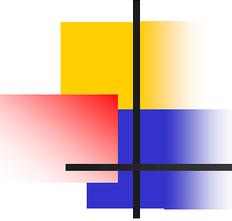
Regel-Nummer 4; RUHEZEITEN, Mehrfahrerbetrieb

- In der Legaldefinition von Artikel 4 Buchstabe o der VO (EG) 561/2006 heißt es: "Mindestens 2 Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind".
- Was die täglichen Ruhezeiten anbelangt, so haben die im Mehrfahrerbetrieb eingesetzten Fahrer spätestens nach 21 Stunden „Schichtzeit“ die Fahrt für 9 zusammenhängenden Stunden zu unterbrechen. Somit ergibt sich ein Bezugszeitraum von 30 Stunden (21+9 Std.)

Wichtig:

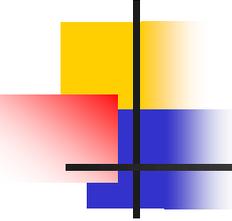
Außer der ersten Stunde, müssen immer mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug sein und können, sofern noch machbar, die zulässigen Lenkzeiten ausschöpfen.

Die neben dem Fahrer verbrachte Zeit ist keine Arbeitszeit und zählt als „Lenkunterbrechung“, aber nicht als Ruhezeit.



Regel-Nummer **5**; Andere Arbeiten

Der Fahrer muss die als Arbeitszeit definierten Tätigkeiten sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung (**z.B. ÖPNV**) verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er die seit seiner letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit verbrachten Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 34 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das digitale Kontrollgerät einzugeben.

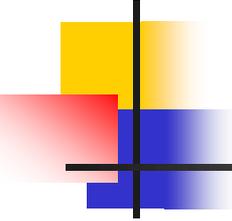


Regel-Nummer 6; Wöchentliche RUHEZEITEN

Diese Regelung gilt nicht für den ÖPNV

Eine wöchentliche Ruhezeit-WRZ beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

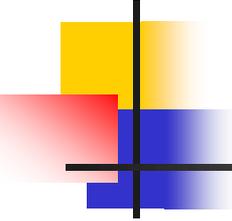
Regelmäßige WRZ	45 Stunden
Reduzierte WRZ	24 Stunden



Aufteilung wöchentliche Ruhezeiten

In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer entweder mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

1. zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
2. eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Der Ausgleich der Reduzierung hat vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche ohne Unterbrechung zu erfolgen (Ausgleichsvorgabe; mindestens 9 Std.+ 21 Std.).

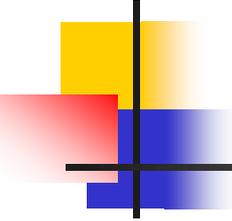


Beispiel: Ausgleich der wöchentlichen Ruhezeiten.

Am Mittwoch der 47 KW 2015, hat der Fahrer eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von 24 Stunden eingelegt. Die Verkürzung Wochenruhezeit muss spätestens bis zum Ende der darauf folgenden dritten Woche (50 KW) ausgeglichen werden.

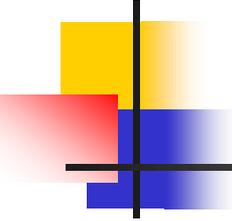
Wichtig:

Die fehlenden 21 Stunden, die bis zu den 45 Stunden der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit fehlen, müssen kompensiert werden, indem sie an eine andere Tagesruhezeit von mindestens 9 Stunden oder eine andere Wochenruhezeit angehängt werden.



Regel Nr. 7; Benutzervorschriften des Fahrtschreibers

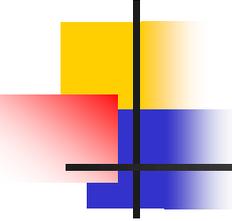
Die Fahrer benutzen im Gelegenheitsverkehr für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig. Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.



Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern

Der Fahrer gibt beim digitalen Kontrollgerät das Symbol des Landes, in dem er seinen Arbeitstag beginnt, und das Symbol des Landes ein, in dem er seinen Arbeitstag beendet.

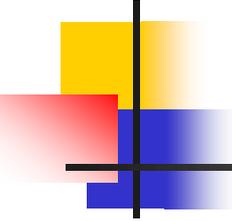
Beim analogen Kontrollgerät sollen die Länderangaben auf dem jeweiligen Schaublatt (Rückseite) notiert werden.



Regel Nr. 8; Ausnahme von der Benutzerpflicht der persönlichen Fahrerkarte

Diese Regelung gilt nicht für den ÖPNV

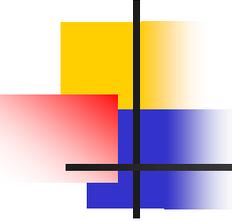
Bei **Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl** darf der Fahrer bis zu **15 Kalendertage** ohne Fahrerkarte fahren, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn das für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist, sofern er nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während diese Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen. Der Fahrer hat in diesen Fällen, zu Beginn und am Ende seiner „Arbeitsschicht“ einen Ausdruck vom „DigiKon“ anzufertigen; seinen Namen, die Nummer der Fahrerkarte oder der Fahrerlaubnis und seine Unterschrift anzubringen.



Regel-Nr. 9; Übernahme von Fahrzeugen

Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich der EG-Vorschriften fallenden Fahrzeug (z.B. PKW oder Shuttle Bus) zu einem in den Geltungsbereich der EG-Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als andere Arbeiten anzusehen.

Bei weiter Auslegung der Vorschrift (§ 21a Abs. 3 Ziffer 2) könnte man die Anfahrtszeiten des Fahrpersonals, das sich zum Beispiel in einem Shuttle Bus (max. 8 Pers.) oder in einem PKW oder im Omnibus zur Übernahme des Fahrzeugs oder der Fahrzeuge befindet, als Bereitschaftszeit definieren.



Regel-Nr. 10; „Rangierfahrten“

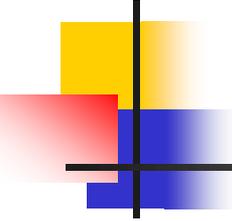
Die EG-Vorschriften finden bei reinen Rangierfahrten keine Anwendung, wenn die Tätigkeit der Fahrer auf einem abgeschlossenen privaten Gelände (Betriebshof) ausgeübt wird. Der digitale Fahrtenschreiber ist hierbei auf den Modus **OUT** zu stellen.

Wenn der betreffende „Rangierfahrer“ jedoch während seiner Tageslenkzeit, bzw. innerhalb derselben Arbeitsschicht sein Fahrzeug teilweise auch auf einer öffentlichen Straße führt, so ist der Fahrtenschreiber gleich zu Arbeitsbeginn auch auf dem nicht-öffentlichen Werksgelände/Betriebshof für die Aufzeichnung der tatsächlich angefallenen Aktivitäten zu verwenden.

Regel-Nr. **11**; Mitführen von Unterlagen bei Straßenkontrollen

Das Fahrpersonalrecht fordert von Fahrern, die aufzeichnungspflichtige Fahrten nach dem **EG-Recht** durchführen, einen lückenlosen Nachweis über die in der Vergangenheit und am aktuellen Tag erbrachten Lenk-, Pausen-, Ruhe, Arbeits- und Bereitschaftszeiten, im Endeffekt also einen Nachweis aller Tätigkeiten rund um die Uhr. Bei Straßenkontrollen müssen Nachweise für den aktuellen Tag und die vorausgehenden 28 Kalendertage den zuständigen Personen lückenlos vorgelegt werden können.

Fahrer im ÖPNV haben das aktuelle Schaublatt und die Unterlagen nach der BOKraft sowie nach PBefG mitzuführen.



Mitführen von Unterlagen bei Straßenkontrollen

Diese Regelung gilt nicht für den ÖPNV

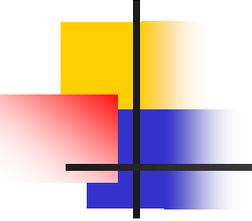
Hinweis:

Primär sollten gar keine Lücken bzw. Fehltage entstehen, da die Zeiten direkt auf dem jeweiligen Aufzeichnungsmedium aufgezeichnet werden sollten (digitales oder analoges Kontrollgerät mit Fahrerkarte oder Tachoscheibe, handschriftlich auf Tageskontrollblättern). Ist dies nicht möglich, folgt als nächste Option der "manuelle Nachtrag" (analoge und digitale Kontrollgeräte) oder die Ausstellung der Bescheinigung.



Artikel 12

"Abweichung in außergewöhnlichen Fällen"



Abweichungen in außergewöhnlichen Fällen

Zunächst muss die Tour von Anfang an mit ausreichend Reserven geplant werden, so dass ein Vorwurf, gegen Artikel 10 bzw. § 20a der FPersV verstoßen zu haben, ausgeschlossen werden kann. Die vorgenannten Regelungen enthalten die Verpflichtung des Unternehmers oder dessen Beauftragter, die Touren so zu planen, dass die Fahrer die Vorschriften einhalten können.

Somit ist der Artikel 12 der VO (EG) Nr. 561/2006 als absolute Ausnahme zu verstehen. Das Ereignis, das zu einer Abweichung und somit zur Anwendung des Artikel 12 geführt hat, **muss unvorhersehbar und unabwendbar gewesen sein** und darf nicht im Einflussbereich des Fahrers oder Unternehmers gelegen haben.

Bei absehbaren bekannten Verzögerungen z.B. durch lange Baustellen oder regelmäßig auftretenden Störungen ist die Ausnahme (Notstand) nicht anwendbar.

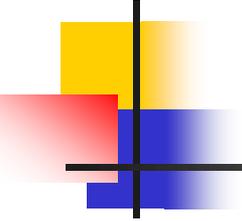
Abweichungen in außergewöhnlichen Fällen

Dokumentation nach Artikel 12

Absolut zwingend ist bei der Anwendung der Ausnahme auch die Dokumentation, die auf der Rückseite eines Ausdrucks oder einem gesonderten (Schau)Blatt zu erfolgen hat und die Situation möglichst detailliert beschreibt.

Dokumentation bei Innanspruch der Ausnahme



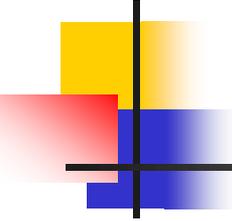


Abweichungen in außergewöhnlichen Fällen

Fazit:

Die Anwendung des Artikel 12 obliegt dem Wortlaut nach ausschließlich dem Fahrer! Nur er kann in Ausnahmesituationen entscheiden, ob es die jeweilige Situation rechtfertigt, von den Vorschriften abzuweichen. Und nur er hat dann auch die Verantwortung dafür, dass dabei die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, wenn er zum Beispiel noch bis zum nächsten Parkplatz weiterfährt.

Zu diesem Ergebnis kommt auch der EuGH in seinem Urteil vom 09.11.1995 C-235/94.

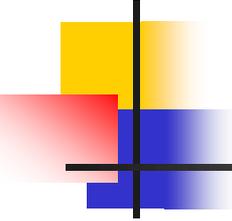


Fahrpersonalrechtliche Regelungen; Neue VO (EU) Nr. 165/2014, Artikel 33 Absatz 1

Ab 02.03.2016

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

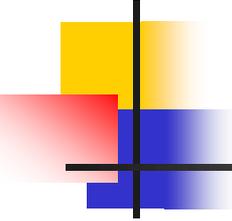
Ist ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet, so sorgen das Verkehrsunternehmen und der Fahrer dafür, dass im Falle einer Nachprüfung der Ausdruck von Daten aus dem Fahrtenschreiber unter Berücksichtigung der Dauer des Einsatzes auf Verlangen eines Kontrolleurs ordnungsgemäß erfolgen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



Betriebskontrollen durch die zuständigen Arbeitsschutzdezernate bei den Rpen.

Die Aufsicht über die Ausführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006, (EWG) Nr. 3821/85 und der Verordnung (EG) Nr. 2135/98, des AETR sowie dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen obliegt den von den Landesregierungen bestimmten Behörden (Aufsichtsbehörden), soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist (§ 4 Abs. 1 FPersG).

Bei Betriebskontrollen werden die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten und Unternehmenstypen berücksichtigt. Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen werden grundsätzlich dann durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen sehr schwerwiegende oder schwerwiegende Rechtsverstöße gegen die VO (EG) Nr. 561/2006, dem AETR, der VO (EWG) Nr. 3821/85 oder nationale Rechtsvorschriften festgestellt wurden.



Zum Schluss

**Für die Beantwortung von Fragen stehe ich gerne
zur Verfügung.**