

ARBEITSZEIT- VORSCHRIFTEN

für Fahrer von Kraftomnibussen
beim Einsatz im Gelegenheits-
und Linienverkehr



Arbeitszeitvorschriften¹ für Fahrer² von Kraftomnibussen³ beim Einsatz im Gelegenheits-⁴ und Linienverkehr⁵

	EU-Regelung ^{1,1} und deutsche Vorschriften ^{1,2}	AETR ^{1,3}
	<ul style="list-style-type: none"> EU-Regelung: Lenk- und Ruhezeiten nach VO (EG) Nr. 561/2006^{1,1} EU-Regelung für Kontrollgerät nach VO (EU) Nr. 165/2014 (seit 1. Mai 2006: Digitales Kontrollgerät)^{1,1} Fahrpersonalverordnung^{1,2} (Neufassung) Arbeitszeitgesetze^{1,2} 	<ul style="list-style-type: none"> Neufassung vom 2. November 2011 Arbeitszeitgesetze^{1,2}
Höchstlenkzeit ^{6, 28, 29, 30}	<ul style="list-style-type: none"> Tag⁷ Woche⁸ Doppelwoche¹⁰ 9 Stunden, 2x wöchentlich 10 Stunden⁸ 56 Stunden⁹ 90 Stunden 	<ul style="list-style-type: none"> 9 Stunden, 2x wöchentlich 10 Stunden⁸ 56 Stunden⁹ 90 Stunden
Unterbrechung der Lenkzeit ²⁸	<ul style="list-style-type: none"> Gelegenheits- und Linienverkehr bei Linienlängen über 50 km Linienverkehr¹² bei Linienlängen bis 50 km <p>nach höchstens 4,5 Stunden mindestens 45 Minuten¹¹ oder 2 Teilunterbrechungen:¹¹ eine erste von mindestens 15 Minuten, die zweite von mindestens 30 Minuten oder 30 Minuten oder 2 Teilunterbrechungen von mindestens 20 Minuten oder 3 Teilunterbrechungen von mindestens 15 Minuten bzw. bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von nicht mehr als 3 km auch "Sechstelregelung"</p>	<p>nach höchstens 4,5 Stunden mindestens 45 Minuten oder 2 Teilunterbrechungen:¹¹ eine erste von mindestens 15 Minuten, die zweite von mindestens 30 Minuten</p>
Mindesttagesruhezeit ^{13, 14, 15, 17, 28, 29, 30}	<ul style="list-style-type: none"> bei einem Fahrer ununterbrochene Ruhezeit unterbrochene Ruhezeit ("splitting"): bei zwei oder mehreren Fahrern¹⁹ <p>11 Stunden innerhalb von 24 Stunden¹⁶ 3 x zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten Reduzierung auf 9 Stunden zulässig (ohne Verpflichtung zum Ausgleich bis zum Ende der folgenden Woche)</p> <p>12 Stunden innerhalb von 24 Stunden bei Aufteilung in 2 Abschnitte, davon der erste mindestens 3 Stunden und der zweite mindestens 9 Stunden¹⁸</p> <p>9 Stunden innerhalb von 30 Stunden</p>	<ul style="list-style-type: none"> 11 Stunden innerhalb von 24 Stunden¹⁶ 3 x zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten Reduzierung auf 9 Stunden zulässig (ohne Verpflichtung zum Ausgleich bis zum Ende der folgenden Woche) 12 Stunden innerhalb von 24 Stunden bei Aufteilung in 2 Abschnitte, davon der erste mindestens 3 Stunden und der zweite mindestens 9 Stunden¹⁸ 9 Stunden innerhalb von 30 Stunden
Mindestwochenruhezeit ^{20, 21, 28, 29, 30}	<ul style="list-style-type: none"> Gelegenheits- und Linienverkehr bei Linienlängen über 50 km Linienverkehr bei Linienlängen bis 50 km <p>45 Stunden²² Reduzierung generell bis auf 24 Stunden²³ (mit Ausgleich bis zum Ende der folgenden dritten Woche)</p> <p>12-Tage-Regelung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr²⁰</p> <p>45 Stunden Reduzierung generell bis auf 24 Stunden²³ (mit Ausgleich bis zum Ende der folgenden dritten Woche), Übertragbarkeit der wöchentlichen Ruhezeit auf die folgende Woche²⁴</p>	<ul style="list-style-type: none"> 45 Stunden²² Reduzierung generell bis auf 24 Stunden²³ (mit Ausgleich bis zum Ende der folgenden dritten Woche) 12-Tage-Regelung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr²⁰
Arbeitszeit ^{25, 28, 29, 30}	<ul style="list-style-type: none"> Tag²⁶ Woche²⁷ <p>durchschnittlich 8 Stunden, höchstens 10 Stunden</p> <p>durchschnittlich 48 Stunden, höchstens 60 Stunden</p>	<ul style="list-style-type: none"> durchschnittlich 8 Stunden, höchstens 10 Stunden durchschnittlich 48 Stunden, höchstens 60 Stunden
Kontrollmittel ^{31, 32, 33, 34, 35}	<ul style="list-style-type: none"> im Gelegenheitsverkehr³¹ im Linienverkehr³² <ul style="list-style-type: none"> a) Linienlänge über 50 km^{32,1} b) Linienlänge bis 50 km^{32,2} <p>Digitales Kontrollgerät mit Fahrerkarte für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 1. Mai 2006, intelligenter Fahrtenschreiber bei Fahrzeugen mit Erstzulassung ab 15. Juni 2019^{31,1, 31,2}</p> <p>Digitales Kontrollgerät mit Fahrerkarte für Linienbusse mit Erstzulassung nach dem 1. Mai 2006, intelligenter Fahrtenschreiber bei Fahrzeugen mit Erstzulassung ab 15. Juni 2019^{32,1}</p> <p>Fahrtsschreiber nach § 57 a StVZO oder EG-Kontrollgerät (analog oder digital)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Digitale Kontrollgeräte bei Fahrzeugen mit Erstzulassung nach dem 15. Juni 2010^{31,3} Digitale Kontrollgeräte bei Fahrzeugen mit Erstzulassung nach dem 15. Juni 2010^{32,1}

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Leserinnen und Leser,

über Jahre hinweg haben die politisch Verantwortlichen in Brüssel und Straßburg – sowie nicht zuletzt auch die Vertreterinnen und Vertreter der Busbranche in Deutschland – intensiv daran gearbeitet. Die Rede ist vom sogenannten Mobility Package, das im Sommer vergangenen 2020 in Teilen wirksam wurde. In diesem vielgliedrigen Maßnahmenpaket der Europäischen Union sind unter anderem Neuerungen für die Lenk- und Ruhezeiten von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern enthalten. Auch wenn die Änderungen für den Personenverkehrssektor eher klein ausfallen, war das Inkrafttreten der entsprechenden Teile im Mobility Package doch einer der Gründe dafür, unsere umfassende Publikation zum Thema „Sozialvorschriften“ neu aufzulegen. Gleiches gilt für die Veränderungen, die sich mit dem Austritt von Großbritannien aus der EU eingestellt haben.

Die EU-weiten Regelungen der Sozialvorschriften unterliegen einem fortlaufenden Prozess der Weiterentwicklung. Wir als Busunternehmerinnen und Busunternehmer müssen uns folglich immer wieder neu mit dem Rechtsrahmen in aktueller Fassung auseinandersetzen. Genau dafür geben wir als Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) dieses unerlässliche und praktische Nachschlagewerk nun bereits in sechster Auflage heraus – mit vielen gut verständlichen Schautafeln, Anmerkungen und Beispielen.



Während der rechtliche Rahmen für die Sozialvorschriften für unser Gewerbe einem steten Wandel unterliegt, bleibt in der Praxis ein Grundsatz unumstößlich: Sicherheit hat für die privaten Busunternehmen in Deutschland höchste Priorität. Sie ist unser täglicher Anspruch an uns selbst und Grundlage für das Vertrauen der Fahrgäste in unsere Arbeit.

Diesem Anspruch ist die Branche in den zurückliegenden Jahren wieder hervorragend nachgekommen. Der TÜV Bus-Report 2020 hat beispielsweise erneut Bestwerte für die technische Sicherheit festhalten können. Gut ausgebildete und ausgeschlafene beziehungsweise ausgeruhte Fahrer sind ebenfalls ein Garant dafür, dass der Bus ein sehr sicheres Verkehrsmittel ist. Die hier dargestellten gesetzlichen Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten stellen somit einen wichtigen Baustein dafür dar, dass Fahrgäste wohlbehalten an ihr Ziel gelangen.

Die Sozialvorschriften bilden einen unverrückbaren Rahmen bei der betrieblichen Planung, der Unternehmer, Disponenten und Fahrer gleichermaßen in ihrer täglichen Arbeit begleitet. In dieser Publikation möchten wir Sie anschaulich und punktgenau über den Rahmen der Arbeitszeitvorschriften informieren. Wir kämpfen weiterhin dafür, dass die Europäische Union im Sinne der Fahrgäste eigenständige Regelungen für die Fahrerinnen und Fahrer im Personenverkehr erlässt. Bis es soweit kommt, finden Sie aber auf den folgenden Seiten alle wichtigen Informationen über den heutigen Stand.

Ich wünsche Ihnen allzeit eine gute und sichere Fahrt!

Ihr

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Karl Hülsmann'.

Karl Hülsmann
Präsident des bdo

Inhalt

Anmerkungen

(Stand Mai 2021)

Vorbemerkung

In den Anmerkungen 14, 17, 19, 22, 28, 30 und 33 wird eine Stellungnahme der Kommission zu Fragen zitiert, die sich aus den Neuregelungen durch das Mobility Package ergeben. Die Stellungnahme ist für die Kommission allerdings nicht bindend, sondern beinhaltet lediglich eine Interpretation der Dienststellen. Gleichwohl erscheint sie für die Auslegung der Neuregelungen wichtig. Abdruck im Anhang.

- 1) Bei den Arbeitszeitvorschriften handelt es sich im Wesentlichen um
 - die EU-Regelungen
 - ergänzende nationale Vorschriften
 - die Regelungen des AETR.

- 1.1) Bei den EU-Regelungen handelt es sich insbesondere um
 - die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten); zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1054 vom 15. Juli 2020
 - die Richtlinie 2002/15/EG („EG-Arbeitszeitrichtlinie/ Straßenverkehr“), umgesetzt durch Änderung des Arbeitszeitgesetzes und durch das Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer
 - die Verordnung (EU) Nr. 165/2014, zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung (EU) 2020/1054 vom 15. Juli 2020 (Neuregelung für EG-Kontrollgeräte, einschließlich digitale Kontrollgeräte)
 - Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016; zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2018/502 der Kommission vom 28. Februar 2018
 - die Verordnung (EG) Nr. 2135/98 (ergänzende Regelung für digitale EG-Kontrollgeräte)
 - Richtlinie 2006/22/EG (Neufassung der „EG-Kontrollrichtlinie“; Umsetzung ist durch Verkehrsblattverlautbarung vom 2. Februar 2007 erfolgt).
(siehe Anhang)

Die EU-Regelungen gelten für Beförderungen im Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr mit Linienlängen über 50 km innerhalb der Mitgliedstaaten und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Gemäß dem EWR-Abkommen vom 2. Mai 1992 sind die EU-Regelungen auch für Island, Norwegen und Liechtenstein maßgeblich. Ferner finden die EU-Regelungen Anwendung im grenzüberschreitenden Verkehr von oder nach Drittstaaten, die nicht zu den AETR-Staaten gehören. Voraussetzung ist, dass das betreffende Fahrzeug in einem EU-Staat zugelassen ist (Urteil des EuGH vom 2. Juni 1994). Allerdings findet die EU-Regelung nur auf dem jeweiligen EU-Streckenabschnitt Anwendung, im Übrigen gilt das Recht des Drittstaates.

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 findet auch auf Beförderungen in und durch die Schweiz Anwendung (Artikel 2

Abs. 2 Buchstabe b) sowie Landverkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz, Anlage 1 Abschnitt 2.

Die EU-Regelungen, insbesondere der höchstzulässigen Lenkzeiten, der Mindestzeiten für Fahrtunterbrechungen und der Mindestruhezeiten gelten sowohl für Fahrer in Arbeitsverhältnissen als auch für selbst fahrende Unternehmer. Hinzu kommen unternehmerische Dispositionspflichten (Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals, Einsatz der Fahrer entsprechend den Vorgaben der Lenk- und Ruhezeitvorschriften, einschließlich Akkordlohnverbot).

Derzeit umfasst die EU 27 Mitgliedstaaten: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern. Sonderfall Großbritannien:

Großbritannien ist zum 1. Februar 2020 aus der EU ausgetreten. Für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2020 galt noch die EU-Regelung, also auch die Regelung über Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Ab dem 1. Januar 2021 sind die Regelungen des am 24. Dezember 2020 zwischen der EU und Großbritannien abgeschlossenen Handelsabkommens maßgeblich. Für die Sozialvorschriften im Straßenverkehr bestimmt das Abkommen in Art. 3 Nr. 5, dass Abschnitt V des Interbus-Abkommens anzuwenden ist (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 26.11.2002, L. 321/13). Der Verweis auf das Interbus-Übereinkommen gilt sowohl für den Gelegenheitsverkehr als auch für den Linienverkehr, einschließlich dessen Sonderformen. Abschnitt V besteht nur aus Art. 8, der bestimmt, dass die Vertragsparteien entweder das AETR oder die EU-Regelungen anwenden (S. L321/16). Nach Auskunft der Kommission sind die in Artikel 8 genannten Rechtsakte inzwischen aktualisiert worden. Die Kommission geht davon aus, dass Großbritannien die EU-Regelungen anwenden wird, sich aber die Anwendung des AETR noch vorbehält. Ggfs. würden britische Kontrollbehörden bei Fahrzeugen aus EU-Staaten die Einhaltung des AETR prüfen. Dies wäre aber für Fahrer und Unternehmen unproblematisch, weil die AETR-Regeln denen der EU weitgehend entsprechen bzw. weniger "streng" sind. Die EU-Staaten werden die EU-Regelungen anwenden.

Als völkerrechtliche Vereinbarung bedurfte das zwischen der EU und Großbritannien abgeschlossene Handelsabkommen der Umsetzung in das Recht der Vertragspartner. Für die EU ist dies durch die Mitteilung der Kommission über die vorläufige Anwendung des Abkommens erfolgt (EU-Amtsblatt vom 1. Januar 2021). Das Abkommen ist am 1. Mai 2021 in Kraft getreten. Dem entspricht die Zustimmung des britischen Unterhauses vom 30. Dezember 2020. Es ist davon auszugehen, dass seitens der EU-Kommission wie auch der zuständigen nationalen Behörden noch weitere Informationen zur Auslegung und Anwendung des Handelsabkommens erfolgen werden.

1.2) Ausschließlich oder ergänzend oder als Umsetzungsvorschriften anzuwenden sind insbesondere folgende deutsche Regelungen:

- Fahrpersonalgesetz (FPersG)
- Fahrpersonalverordnung (FPersV)
- Arbeitszeitgesetz (ArbZG)
- Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern

Das Fahrpersonalgesetz ist zuletzt durch Artikel 138 des Gesetzes vom 29.11.2020 (BGBl. I S. 1626) geändert worden.

Die Fahrpersonalverordnung ist zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 08. August 2017 (BGBl. I S. 3158, u.a. Neuregelung des Nachweises fahrfreier Tage) geändert worden.

Das Arbeitszeitgesetz vom 6.6.1994 (BGBl. I S. 1170) ist zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 27. März 2020 (BGBl. I S. 575, 578) geändert worden. Es gilt nur für Fahrer in Arbeitsverhältnissen.

Das Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern vom 16. Juli 2012 (BGBl. I S. 1479) regelt die Höchstdauer der wöchentlichen Arbeitszeit und von Nachtarbeitszeiten sowie die Mindestdauer von Ruhepausen und Ruhezeiten von selbständigen Kraftfahrern. Davon sind Omnibusunternehmer betroffen, sofern sie hauptsächlich selbst Fahrten als Fahrer durchführen. Das Gesetz gilt nur für selbständige Kraftfahrer, die unter die Richtlinie 2002/15/EG fallen bzw. unter die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder das AETR; die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des AETR bleiben unberührt.

Das Gesetz gilt nicht für selbständige Fahrer beim Einsatz mit Fahrzeugen, die unter die Fahrpersonalverordnung fallen (u. a. Linienbusse bei Linienlängen bis zu 50 km).

Für den Personenverkehr sind folgende Regelungen von besonderer Bedeutung:

- grundsätzliche Anwendung der EU-Regelung (VO (EG) Nr. 561/2006) auf Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis 50 km
- jedoch Sonderregelungen für Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis zu 50 km für Fahrtunterbrechungen und die Gestaltung der wöchentlichen Ruhezeiten (§ 1 Abs. 3 u. 4 FPersV)
- Durchführungsregelungen über Kontrollgerätekarten (§§ 2ff FPersV)
- Nachtragungspflichten nach § 20 FPersV

Hinweis:

Siehe auch Hinweise des BAG und der zuständigen obersten Behörden der Länder

- zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr – Stand Januar 2020 –

- zu den Fahrtschreiberkarten – Stand Juli 2018 –

1.3) Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gilt

- sowohl für Fahrer in Arbeitsverhältnissen wie auch für selbst fahrende Unternehmer (vgl. Artikel 1 Buchstabe j),
- im Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr mit Linienlängen über 50 km,
- jedoch nur für den grenzüberschreitenden Verkehr, und zwar jeweils für die gesamte Strecke, auch wenn ein EU-/EWR-Staat berührt wird (Vorrang des AETR).

Beispiel: Fahrt von Deutschland durch Polen nach Russland (AETR-Staat). Obwohl Deutschland und Polen EU-Staaten sind, gilt für die gesamte Strecke das AETR.

Nach derzeitigem Stand (Dezember 2020) gilt das AETR im grenzüberschreitenden Verkehr nach und durch folgende Staaten:

Albanien, Andorra, Armenien, Aserbaidschan, Belarus (Weißrussland), Bosnien und Herzegowina, Kasachstan, Montenegro, Moldawien, Republik Mazedonien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien, Türkei, Turkmenistan, Ukraine und Usbekistan.

AETR-Staaten sind auch sämtliche EU-Staaten, im innergemeinschaftlichen Verkehr gilt aber die EU-Regelung. Die Schweiz ist zwar AETR-Staat, bei Fahrten in und durch die Schweiz gilt jedoch die EU-Regelung (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b VO (EG) Nr. 561/2006) sowie Landverkehrsabkommen EU-Schweiz, siehe Anm. 1.1

Großbritannien ist zwar AETR-Staat, nach seinem Austritt aus der EU galt aber noch bis zum 31.12.2020 die EU-Regelung (Zur Situation ab dem 1.1.2021 vgl. Anmerkung 1.1).

Das AETR-Abkommen hat zwar den gleichen Regelungsgegenstand wie die EU-Regelung, weist aber zu dieser inzwischen Unterschiede auf, insbesondere bei der Regelung der Mindestruhezeiten. Bei den wöchentlichen Ruhezeiten im Personenverkehr besteht weiterhin eine abweichende Regelung für Mehrfahrerbesatzungen (Art. 8 Abs. 6 Buchstabe c). Die neue auch für die Beförderung von Personen geltende „Heimkehrerregelung“ nach Art. 8 a VO (EG) Nr. 561/2006 muss ggf. noch im Rahmen des AETR nachvollzogen werden. Dies gilt auch für die zusätzlichen Möglichkeiten, von Lenk- und Ruhezeiten abzuweichen, um in außergewöhnlichen Situationen noch die Betriebsstätte oder den Wohnort zu erreichen (Art. 12 VO (EG) Nr. 561/2006).

Unterschiede bestehen auch in der Frage des Kontrollgeräts. Die AETR-Regelung sieht zwar ein digitales Kontrollgerät vor, aber noch nicht den für Fahrzeuge, die der EU-Regelung unterliegen, bereits seit dem 15. Juni 2019 vorgeschriebenen „Intelligenten Fahrtschreiber“.

Die amtliche deutsche Fassung der Änderungen ergibt

sich aus dem „Gesetz zur Vierten, Fünften und Sechsten Änderung des AETR“ vom 2. November 2011, BGBl. II S. 1095).

Zur Regelung des Kontrollgeräts im Rahmen der EU bzw. des AETR vgl. Anmerkung 31.

- 2) Fahrer sind sämtliche Personen, die das Fahrzeug, sei es auch nur für kurze Zeit, lenken oder sich in dem Fahrzeug befinden, um es gegebenenfalls lenken zu können (vgl. Artikel 4 Buchstabe c VO (EG) Nr. 561/2006 sowie Artikel 1 Buchstabe j des AETR). Fahrer sind sowohl Fahrer in Arbeitsverhältnissen wie auch selbst fahrende Unternehmer.
- 3) Kraftomnibusse sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind (vgl. § 4 Abs. 4 Nr. 2 PBefG, Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b VO (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe b des AETR).
- 4) Gelegenheitsverkehr ist der Verkehrsdienst, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, entspricht und dessen Hauptmerkmal die Beförderung vorab gebildeter Fahrgastgruppen auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst ist (Artikel 2 Nr. 4 VO (EG) Nr. 1073/2009 bzw. § 46 PBefG). Soweit Gelegenheitsverkehr von den Regelungen der EU, des AETR und der Fahrpersonalverordnung erfasst wird, ist nur solcher mit Kraftomnibussen (vgl. Anmerkung 3) gemeint.
- 5) Linienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können (Artikel 2 Nr. 2 VO (EG) Nr. 1073/2009 bzw. § 42 PBefG sowie entsprechende Definitionen des Artikels 4 Buchstabe n VO (EG) Nr. 561/2006, des Artikels 1 Buchstabe i des AETR und des § 1 Abs. 1 FPersV).

Zum Linienverkehr zählen auch die „Sonderformen des Linienverkehrs“: Dienste im Linienverkehr unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, zur Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste (Artikel 2 Nr. 3 VO (EG) Nr. 1073/2009 bzw. § 43 PBefG) und die Verkehre laut Freistellungsverordnung.

Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis 50 km unterliegen zwar grundsätzlich nicht der EU- bzw. AETR-Regelung (vgl. Artikel 3 Buchstabe a VO (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe b Nr. 2 des AETR). In Deutschland sind für diese Fahrer jedoch bestimmte Vorschriften der EU-Regelung anzuwenden sowie ergänzend Regelungen nach der FPersV (siehe § 1 Abs. 1 Nr. 2 und Absätze 3 und 4 FPersV).

- 6) Zum Begriff „Lenkzeit“ BAG-Verlautbarung, Januar 2020: Als Lenkzeit gelten alle Zeiten, die mit der Fahrtätigkeit in Zusammenhang stehen und dementsprechend vom Kontrollgerät als Lenkzeit registriert werden. Dazu rechnen auch Aufenthalte vor Ampeln, Bahnübergänge oder Staus. Dagegen gelten reine Wartezeiten (z.B. bei der Grenzabfertigung oder beim Be- und Entladen) nicht als Lenkzeit, sondern als andere Arbeiten, sofern die Dauer der Wartezeit nicht von vornherein bekannt ist. Diese Wartezeiten gelten nicht als Fahrtunterbrechung oder Ruhezeiten, da dem Fahrer die Zeit nicht zur freien Verfügung steht. Be- und Entladetätigkeiten des Fahrers gelten als andere Arbeiten.

Hinweis:

- ⇒ Das digitale Kontrollgerät schaltet bei jedem Beginn einer Fahrtätigkeit automatisch auf LENKEN und bei jedem Anhalten automatisch auf ARBEIT. Bei Weiterfahrt schaltet das Gerät wieder auf LENKEN. Das bedeutet, dass entgegen der Aussage der BAG-Verlautbarung Aufenthalte vor Ampeln, Bahnübergängen und bei Staus vom digitalen Kontrollgerät nicht als Lenkzeit registriert werden.

Bei Geräten der neuen Generation besteht die Möglichkeit der Voreinstellung von Zeitgruppen für den Fall eines Halts. Bei Voreinstellung RUHE schaltet das Gerät bei einem Halt nicht auf ARBEIT, sondern auf RUHE. Voraussetzung ist aber, dass die Zündung ausgestellt ist.

Der Fahrer kann die wegen eines Halts erfolgte Schaltung auf ARBEIT manuell korrigieren, und zwar durch Einstellen der von ihm gewünschten Zeitgruppe (BEREITSCHAFT, UNTERBRECHUNG oder RUHE). Geschieht dies innerhalb von 120 Sekunden, speichert das Gerät die manuell eingestellte Zeitgruppe rückwirkend. Dagegen werden Lenkzeiten erst ab dem Zeitpunkt der Wiederaufnahme der Fahrt gespeichert, auch wenn die Fahrt innerhalb von 120 Sekunden nach dem Halt wiederaufgenommen wurde.

Die EU-Regelung über den „Intelligenten Fahrtschreiber“, der in Fahrzeugen mit Erstzulassung ab dem 15. Juni 2019 zu verwenden ist (Anhang Ic) enthält keine Änderung zum Begriff „Lenkzeit“ bzw. zur Bedeutung und zur Schaltung der Zeitgruppen (siehe Anhang Ic, Abschnitt II, Ziffer 3.4).

- 7) Vgl. Regelung über höchstzulässige „Tageslenkzeiten“ nach Artikel 6 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe k der VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 des AETR und § 1 Abs. 1 FPersV. Tageslenkzeiten beziehen sich nicht auf 24-Stunden-Zeiträume wie den Kalendertag, sondern sind als die Gesamtlenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten definiert (Artikel 4 Buchstabe k VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 1 des AETR und § 1 Abs. 1 FPersV). (Siehe auch Anmerkung 25).
- 8) Unter Woche ist die Kalenderwoche zu verstehen, d.h. der Zeitraum von Montag 00.00 Uhr bis Sonntag 24.00

Uhr (Artikel 4 Buchstabe i VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 1 Buchstabe 1 des AETR und § 1 Abs. 1 FPersV).

- 9) Für Fahrer,
- die der EU-Regelung unterliegen (Einsatz im Gelegenheitsverkehr, auch im innerdeutschen Gelegenheitsverkehr, sowie im Linienverkehr bei Linienlängen über 50 km)
 - die der Fahrpersonalverordnung unterliegen
 - die dem AETR unterliegen,
- ist die Obergrenze der wöchentlichen Lenkzeit in der Woche auf 56 Stunden begrenzt (Artikel 6 Abs. 2 VO Nr. 561/2006 Artikel 6 Abs. 2 AETR bzw. § 1 Abs. 1 FPersV).
Für Fahrer in Arbeitsverhältnissen, die der EU-Regelung oder der Fahrpersonalverordnung unterliegen, darf dies aber nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit von durchschnittlich 48 Stunden bzw. täglich bis zu 60 Stunden überschritten wird. Wenn also die wöchentliche Obergrenze der Lenkzeit von 56 Stunden in Anspruch genommen wird, stehen in der betreffenden Woche für andere Arbeiten nur noch 4 Stunden zur Verfügung (siehe auch Anmerkung 27 und Ziffer 3.5 der BAG-Verlautbarung).
- 10) Vgl. Regelung über die höchstzulässigen Lenkzeiten in der Doppelwoche nach Artikel 6 Abs. 3 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 6 Abs. 2 des AETR sowie § 1 Abs. 1 der FPersV.
Die zulässige Gesamtlenkzeit von 90 Stunden bezieht sich auf jeweils zwei aufeinanderfolgende Wochen, also erste und zweite Woche, zweite und dritte Woche usw.; d.h. in keiner Doppelwoche sind mehr als 90 Stunden Lenkzeit zulässig.
- 11) Nach Artikel 7 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 7 des AETR und § 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV sind zwei Teilunterbrechungen zulässig, wobei die erste mindestens 15 Minuten und die zweite mindestens 30 Minuten dauern muss. Die zeitliche Abfolge ist verbindlich. Die zweite Unterbrechung muss spätestens bis nach Ablauf von viereinhalb Stunden Lenkzeit erfolgen, so dass sich eine Gesamtunterbrechung von 45 Minuten ergibt.

1. Beispiel:

Zwei Stunden Lenkzeit, 15 Minuten Teilunterbrechung, zweieinhalb Stunden Lenkzeit, 30 Minuten Teilunterbrechung.

2. Beispiel:

Zwei Stunden Lenkzeit, anschließend erste Teilunterbrechung von 15 Minuten, eine Stunde Lenkzeit, zweite Teilunterbrechung von 30 Minuten. In diesem Fall ergibt sich die vorgeschriebene Gesamtunterbrechung von mindestens 45 Minuten bereits nach einer Lenkzeit von drei Stunden.

Hinweise:

- ⇒ Sobald die Mindestdauer von 45 Minuten einer Fahrtunterbrechung oder der Gesamtzeit von Teilunterbrechungen erreicht ist, beginnt ein neuer 4 ½-Stunden-Abschnitt, für den die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen erneut zu beachten sind (Ziffer 3.5 der BAG-Verlautbarung).
- ⇒ Fahrtunterbrechungen nach Artikel 7 VO (EG) Nr. 561/2006 und Ruhepausen nach § 4 ArbZG bzw. § 5 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer sind gleichwertig bzw. gegenseitig anrechnungsfähig (Ziffer 3.5 der BAG-Verlautbarung).
- ⇒ Zeiten eines zweiten Fahrers auf dem Beifahrersitz gelten als Fahrtunterbrechung (Neuregelung durch Art. 1 Nr. 5 VO (EU) 2020/1054 vom 15. Juli 2020). Siehe Art. 7 VO (EG) Nr. 561/2006 wie auch Art. 7 des AETR).

- 12) Für Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis 50 km gilt hinsichtlich der Fahrtunterbrechungen die Sonderregelung des § 1 Abs. 3 FPersV.
Bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als drei Kilometern ist nach einer Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten erforderlich.
Die 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 viereinhalb Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen (1. Alternative).
Bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von nicht mehr als drei Kilometern sind neben der 1. Alternative als Lenkzeitunterbrechungen Arbeitsunterbrechungen ausreichend, die nach den Dienst- oder Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind, insbesondere Wendezeiten. Die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen muss jedoch mindestens 1/6 der vorgesehenen Lenkzeit betragen („Sechstel-Regelung“). Hierbei dürfen nur Arbeitsunterbrechungen von mindestens zehn Minuten berücksichtigt werden oder durch Tarifvertrag vereinbarte Arbeitsunterbrechungen von mindestens acht Minuten Dauer (2. Alternative).

Hinweise:

- ⇒ Bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von nicht mehr als drei Kilometern (2. Alternative) kann auch nach der 1. Alternative gefahren werden (Ziffer 7.2.2 der BAG-Verlautbarung).
- ⇒ Auch bei Inanspruchnahme der 2. Alternative sind die vorgeschriebenen Arbeitsunterbrechungen spätestens nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von 4 ½ Stunden einzulegen (Ergänzende Regelung nach Artikel 1 Nr. 1 der VO v. 9.3 2015). Dabei werden Arbeitsunterbrechungen von 10 Minuten (aufgrund eines Tarifvertrages auch von 8 Minuten) auf die 45 Minuten angerechnet.
- ⇒ Eine Verkürzung vorgeschriebener Unterbrechungen ist nur tolerierbar, wenn es sich um gelegentliche, also

nicht um regelmäßige Verspätungen handelt. Dies gilt insbesondere auch für die 2. Variante, bei der ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass die Unterbrechungen in den Dienst- und Fahrplänen enthalten sind.

⇒ Grundsätzlich gilt auch für den Linienverkehr bei Linielängen bis zu 50 km, dass Arbeitstätigkeiten während der Unterbrechungen unzulässig sind. Das gilt auch für Fahrscheinverkauf und Fahrscheinkontrolle (Ziffer 7.2 der BAG-Verlautbarung).

- 13) Ruhezeit ist definiert als jeder Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Die Untergrenze ergibt sich aus der Bestimmung, dass bei aufgeteilter Tagesruhezeit ein Abschnitt mindestens drei Stunden betragen muss (Artikel 4 Buchstaben f und g VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 1 Buchstaben m und o AETR bzw. § 1 Abs. 1 FPersV).

Die Ruhezeiten von Fahrern in Arbeitsverhältnissen richten sich gemäß § 21 a Abs. 5 ArbZG bzw. § 1 Abs. 1 FPersV nach den EU-Vorschriften (VO (EG) Nr. 561/2006) bzw. nach den Vorschriften des AETR, und zwar einschließlich der Verkürzungs-, Übertragungs- und Aufteilungsmöglichkeiten. Entsprechendes gilt nach § 4 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer für selbständige Kraftfahrer.

Für die Ruhezeit von Fahrern in Arbeitsverhältnissen, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen (Beispiel: Fahrer von Linienbussen bei Linielängen bis zu 50 km), sind grundsätzlich die Ruhezeitvorschriften der EU-Regelung anzuwenden (§ 1 FPersV), jedoch mit der Maßgabe der Sonderregelung für den Beginn wöchentlicher Ruhezeiten und ihrer Übertragbarkeit auf die Folgeweche (§ 1 Abs. 4 FPersV). Auch diese haben gegenüber dem Arbeitszeitgesetz Vorrang (§ 1 Abs. 1 FPersG).

- 14) Neuregelung: Ruhezeiten im Fahrzeug
Regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten und wöchentliche Ruhezeiten von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für verkürzte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden, sind ab dem 20. August 2020 in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafmöglichkeiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen. Alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs werden vom Arbeitgeber getragen (Neuregelung nach Art. 8 Abs. 8 VO (EG) Nr. 561/2006). Die Neuregelung gilt auch für Fahrer, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen (§ 1 Abs. 1 FPersV in Verbindung mit Art. 8 Abs. 8 VO (EG) Nr. 561/2006).

Hinweise:

- ⇒ Die Kommission weist darauf hin, dass der Begriff "geeignete Unterkunft" flexibel zu verstehen ist. In Betracht kommen z.B. Hotels, Apartments in Motels oder Privatwohnungen, angemessene Schlaf- und sanitäre Einrichtungen vorausgesetzt.
- ⇒ Nach der bisherigen Fassung von Art. 8 Abs. 8 (gültig bis zum 19. August 2020) konnten tägliche und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im stehenden Fahrzeug

verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt. Die ab dem 20. August geltende neue Fassung des Absatzes 8 bezieht sich jedoch nur noch auf regelmäßige und verlängerte wöchentliche Ruhezeiten, nicht aber auf reduzierte wöchentliche Ruhezeiten und tägliche Ruhezeiten. Für diese Zeiten fehlt also ab dem 20. August 2020 eine Regelung. Allerdings ergibt sich im Umkehrschluss, dass diese Zeiten weiterhin im stehenden Fahrzeug verbracht werden können. Ob der Umkehrschluss so weit geht, dass für diese Fälle auch weiterhin das Vorhandensein von geeigneten Schlafmöglichkeiten zu fordern ist, bleibt offen. Zur Vermeidung von Problemen bei Kontrollen empfiehlt es sich daher, tägliche und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nur dann im stehenden Fahrzeug zu verbringen, wenn geeignete Schlafmöglichkeiten für den oder die Fahrer vorhanden sind. Dem Vernehmen nach beabsichtigt die EU-Kommission entsprechende Korrekturen.

- ⇒ Für Fahrer, die dem AETR unterliegen, gilt vorerst noch die bisherige Regelung, wonach tägliche und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im stehenden Fahrzeug verbracht werden können, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt (Art. 8 Abs. 8 des AETR). Demnach können regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten im AETR-Verkehr vorerst auch dann nicht im stehenden Fahrzeug verbracht werden, wenn das Fahrzeug über eine geeignete Schlafmöglichkeit verfügt.

Hinweis:

Nach § 8 a Abs. 1 Satz 1 Nummer 2 FPersG hat der Unternehmer u.a. dafür zu sorgen, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 8 Abs. 6 VO (EG) Nr. 561/2006 eingehalten wird. Durch Artikel 2 Nummer 6 a des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) ist klargestellt worden, dass der Unternehmer auch dann nicht dafür sorgt, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 6 Absatz 6 eingehalten wird, wenn diese im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht wird.

- 15) Vgl. Regelungen über die täglichen Ruhezeiten des Artikels 8 Absätze 1 und 2 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe g VO (EG) Nr. 561/2006, des Artikels 8 Absätze 1 und 2 in Verbindung mit Artikel 1 Buchstabe o AETR sowie des § 1 Abs. 1 der FPersV. Dreimal zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten darf die tägliche Ruhezeit auf bis zu 9 Stunden verkürzt werden (Artikel 8 Abs. 4 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 Abs. 5 AETR und § 1 Abs. 1 FPersV in Verbindung mit Artikel 8 Abs. 4 VO (EG) Nr. 561/2006). Die Reduzierungs- und Aufteilungsmöglichkeiten gelten nur für „Einfahrerbesetzungen“. Sowohl nach der EG-Regelung als auch nach dem AETR besteht – entgegen der früheren Regelung – keine Verpflichtung, reduzierte tägliche Ruhezeiten bis zum Ende der folgenden Woche nachzuholen.
- 16) Ein 24-Stunden-Zeitraum beginnt am Ende einer täg-

lichen oder wöchentlichen Ruhezeit, im Falle der Aufteilung mit dem Ende des längeren Ruhezeitabschnitts (Artikel 8 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe g VO (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 8 Abs. 2 AETR).

Wenn während eines 24-Stunden-Zeitraums keine qualifizierte Ruhezeit eingelegt wurde, sind drei Fälle zu unterscheiden (Siehe Leitlinie der Kommission Nr. 7:

Fall 1:

Vor und nach Ablauf der 24 Stunden übt der Fahrer Lenktätigkeiten aus. Für diesen Fall beginnt ein neuer 24-Stunden-Zeitraum nach Ablauf des ersten 24-Stunden-Zeitraums (Beispiel 1 der Leitlinie).

Fall 2:

Wie Fall 1, jedoch mit dem Unterschied, dass der Fahrer vor Ablauf des ersten 24-Stunden-Zeitraums eine Ruhezeit begonnen und diese im nächsten 24-Stunden-Zeitraum fortgesetzt hatte, wobei aber die insgesamt eingelegte Ruhezeit nicht die vorgeschriebene Mindestdauer erreichte (Beispiel 2 der Leitlinie). Auch für diesen Fall beginnt ein neuer 24-Stunden-Zeitraum mit Ablauf des ersten 24-Stunden-Zeitraums.

Fall 3:

Wie Fall 2, die im ersten 24-Stunden-Zeitraum begonnene Ruhezeit wird aber im zweiten 24-Stunden-Zeitraum solange fortgesetzt, bis die vorgeschriebene Mindestdauer erreicht ist (Beispiel 3 der Leitlinie). Für diesen Fall beginnt ein neuer 24-Stunden-Zeitraum erst, wenn die vorgeschriebene Mindestdauer einer Ruhezeit erreicht ist.

Wichtig:

Gemeinsam ist allen drei Fällen, dass während des ersten 24-Stunden-Zeitraums die vorgeschriebene Mindestdauer der Ruhezeit nicht erreicht wurde, also ein Verstoß gegen Artikel 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006 vorliegt (Bußgeldbewehrung nach § 8a Abs. 2 Nr. 1 FPersG).

17) Benutzung von Fährschiffen und Eisenbahnen („Huckepackverkehr“)

Nach Artikel 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 und der entsprechenden Vorschrift des § 1 Abs. 1 FPersV sowie Artikel 8 a AETR können Fahrer im „Huckepackverkehr“ eine vollständige tägliche Ruhezeit zweimal durch andere Tätigkeiten unterbrechen. Die Unterbrechungen dürfen jedoch nicht länger als eine Stunde dauern. Außerdem muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

Die Kommission weist darauf hin, dass die Sonderregelung nach Art. 9 Abs. 2 VO (EG) 561/2006 nicht bedeutet, dass auch nur ein Teil einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug verbracht werden kann. Die Regelung nach Art. 8 Abs. 8 bleibt unberührt (vgl. Anmerkung 14).

Die Regelung gilt ab dem 20. August 2020 auch, wenn im Zug oder auf einem Fährschiff eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit verbracht werden soll. Voraussetzung ist allerdings, dass der geplante Aufenthalt im Zug oder auf

der Fähre 8 Stunden oder mehr beträgt und dass der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine im Zug oder auf der Fähre hat (Neufassung von Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006).

18) Die Ruhezeit kann in zwei Teilabschnitte aufgeteilt werden, von denen einer mindestens neun Stunden betragen und zeitlich nach einem mindestens dreistündigen Teilabschnitt liegen muss (Artikel 4g VO (EG) Nr. 561/2006 Artikel 1 Buchstabe o AETR bzw. § 1 Abs. 1 FPersV).

19) Vgl. Artikel 8 Abs. 5 VO (EG) Nr. 561/2006 Artikel 8 Abs. 3 AETR sowie § 1 Abs. 1 FPersV. Für Mehrfahrerbesetzungen beträgt die Mindestruhezeit neun Stunden innerhalb von 30 Stunden. Mehrfahrerbetrieb liegt vor, wenn während der gesamten Fahrt mindestens zwei Fahrer eingesetzt sind; während der ersten Stunde der Fahrt genügt jedoch der Einsatz von nur einem Fahrer. Die Gesamtfahrt erfüllt die Kriterien „Mehrfahrerbetrieb“ nur, wenn nach der ersten Stunde durchgehend bis zum Fahrtende mindestens zwei Fahrer an Bord sind (Artikel 4 Buchstabe o VO (EG) Nr. 561/2006 bzw. Artikel 1 Buchstabe v AETR).

Hinweise:

- ⇒ Die Regelung über Tagesruhezeiten von Mehrfahrerbesetzungen bedeutet wegen der Bestimmung, dass Ruhezeiten nicht im *fahrenden* Fahrzeug verbracht werden können, dass die betreffenden Fahrer die Mindestruhezeit von neun Stunden *gleichzeitig* einlegen müssen.
- ⇒ Die Kommission weist darauf hin, dass es Sache des Beifahrers ist zu entscheiden, ob er seine Fahrtunterbrechung im fahrenden Fahrzeug einlegt (vgl. Anmerkung 11, Hinweise) oder außerhalb des Fahrzeugs.

20) Beginn der wöchentlichen Ruhezeit

Die wöchentliche Ruhezeit muss spätestens eingelegt werden, von Fahrern, die der EU-Regelung unterliegen

- im innerstaatlichen Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr bei Linienlängen von mehr als 50 km am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen, die nach dem Ende einer vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit liegen.
- Ausnahmeregelung für Linienbusse bei Linienlängen bis zu 50 km, auf die die EU-Regelung zwar grundsätzlich Anwendung findet (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV), aber nicht hinsichtlich der Einlegefrist für wöchentliche Ruhezeiten (vgl. Anmerkung 24)
- im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr spätestens nach 12 aufeinander folgenden 24-Stunden-Zeiträumen, die nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit liegen („12-Tage-Regelung“ nach Artikel 8 Absatz 6 a VO (EG) Nr. 561/2006), wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Fahrt darf nur einen einzelnen Gelegenheitsdienst umfassen (kein Linienverkehr, keine Kumulierung von Gelegenheitsdiensten, kein nationaler Gelegenheitsverkehr)
- Die Fahrt muss von einem EU-Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat oder einen Drittstaat führen und dort mindestens 24 aufeinander folgende Stunden dauern.
- Nach der Fahrt muss der Fahrer entweder zwei regelmäßige Wochenruhezeiten, also 90 Std., oder eine regelmäßige (45 Std.) und eine reduzierte (24 Std.), also 69 Std. zusammenhängend einlegen. Im zweiten Fall muss die Reduzierung nach Beendigung der Fahrt vor Ende der dritten folgenden Woche gewährt werden.

Wichtig:

Seit dem 1. Januar 2014 kann von der „12-Tageregelung“ nur noch Gebrauch gemacht werden, wenn

- ⇒ das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist und
- ⇒ das Fahrzeug bei Nachtfahrten (zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) mit einem zweiten Fahrer besetzt ist oder die Fahrtunterbrechung nach Artikel 7 bereits nach drei Stunden (statt nach 4,5 Stunden) eingelegt wird.

Hinweis:

Die AETR-Regelung (Artikel 8 Abs. 6 b) entspricht der EU-Regelung.

- 21) Sich „überlappende“ wöchentliche Ruhezeiten können der einen oder der anderen Woche zugerechnet werden, nicht aber beiden (Artikel 8 Abs. 9 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 Abs. 9 des AETR, § 1 FPersV).
- 22) In zwei aufeinander folgenden Wochen müssen zwei vollständige wöchentliche Ruhezeiten oder eine vollständige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden eingelegt werden (Artikel 8 Abs. 6 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 Abs. 6 a AETR bzw. § 1 Abs. 1 FPersV).
Eine Reihenfolge ist nicht festgelegt. Es können daher auch zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten unmittelbar aufeinander folgen. Der Fahrer muss aber darauf achten, dass auch in diesem Fall innerhalb des Zwei-Wochen-Zeitraums zusätzlich auch eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden liegt. (Siehe auch Abschnitt 3.6 der BAG-Verlautbarung.
Für Fahrten, die dem AETR unterliegen (vgl. Anmerkung 1.3), gilt eine Sonderregelung: Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann jede wöchentliche Ruhezeit auf 24 Stunden reduzieren (Artikel 8 Absatz 6 c des AETR). Er ist also an die grundsätzliche Regelung des Artikels 8 Absatz 6 a, wonach innerhalb einer Doppelwoche mindestens eine reguläre und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit liegen muss, nicht gebunden. Allerdings müssen bei Inanspruchnahme reduzierter wöchentlicher Ruhezeiten die fehlenden Zeiten bis Ende der dritten

Folgeweche nachgeholt werden. (Wortlaut von Artikel 8 Absatz 6 c siehe Seite 23 dieser Broschüre).

- 23) Verkürzte wöchentliche Ruhezeiten müssen bis zum Ende der dritten folgenden Woche ausgeglichen werden. Die Ausgleichszeit muss an eine mindestens neunstündige andere Ruhezeit angehängt werden (§1 Abs. 1 FPersV, Art. 8 Abs. 6b und 7 VO (EG) Nr. 561/2006 bzw. Art. 6 a und 7 des AETR).
- 24) Sonderregelung für Fahrer, die im Linienverkehr bei Linielängen bis zu 50 km eingesetzt werden. Für die Fahrer besteht keine Verpflichtung, mit der wöchentlichen Ruhezeit schon nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen zu beginnen (s. Anmerkung 20). Vielmehr kann die wöchentliche Ruhezeit auf einen Zwei-Wochen-Zeitraum verteilt werden (§ 1 Abs. 4 FPersV).
Anzuwenden bzw. anwendbar sind aber weiterhin die sonstigen Vorschriften über wöchentliche Ruhezeiten:
 - „Überlappingsregelung“ (vgl. Anmerkung 21),
 - Regelung über zulässige Verkürzung (vgl. Anmerkung 23).

Unklar ist, ob trotz der Möglichkeit zur Verteilung wöchentlicher Ruhezeiten Art. 8 Abs. 6 dahingehend weiter zu beachten ist, dass innerhalb jeder Doppelwoche mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder eine regelmäßige und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit liegen müssen. Dadurch würde die „Verteilungsmöglichkeit“ natürlich eingeschränkt. In der amtlichen Verlautbarung des BAG und der Länder, Stand Februar 2019, wird auf diese Frage nicht eingegangen. Es empfiehlt sich daher, zur Vermeidung von Ordnungswidrigkeiten die Vorschrift über wöchentliche Mindestruhezeiten innerhalb einer Doppelwoche auch bei Inanspruchnahme der Verteilungsmöglichkeit nach § 1 Abs. 4 FPersV zu beachten.

Nach vorherrschender Auffassung ist die Sonderregelung nach § 1 Abs. 4 FPersV so zu verstehen, dass die „Verteilung“ nur durch vollständige Übertragung einer wöchentlichen Ruhezeit auf die folgende Woche erfolgen kann.

Es besteht jedoch keine Verpflichtung, die übertragene wöchentliche Ruhezeit an die wöchentliche Ruhezeit der Folgeweche anzuhängen; beide wöchentlichen Ruhezeiten können also getrennt eingelegt werden. Im Übrigen ist die erneute Übertragung einer bereits übertragenen Ruhezeit nicht zulässig.

Beispiel:

Woche A:

Übertragung der wöchentlichen Ruhezeiten auf die Woche B. In der Woche A wird also keine wöchentliche Ruhezeit eingelegt.

Woche B:

- Reduzierung der von der Woche A auf die Woche B übertragenen wöchentlichen Ruhezeit auf 24 Stunden.
- Zusätzlich: Einlegen der regulären wöchentlichen Ruhezeit der Woche B von 45 Stunden.

Damit ist den Erfordernissen nach § 8 Abs. 6 VO (EG) Nr. 561/2006 Genüge getan: Im Zwei-Wochen-Zeitraum A/B liegen eine vollständige und eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit.

Die aufgrund der in der Woche B eingelegten reduzierten wöchentlichen Ruhezeit fehlenden 21 Stunden müssen bis Ende der dritten Folgeweche (Woche E) nachgeholt werden.

Variante („Überlappung“):

Die reguläre wöchentliche Ruhezeit der Woche B wird am Samstag um 12.00 Uhr eingelegt und endet am Montag der Woche C um 9.00 Uhr, wird aber voll der Woche B zugeordnet (§ 8 Abs. 9 VO (EG) Nr. 561/2006, vgl. Anmerkung 21). Damit sind auch in diesem Falle, d.h. bei Inanspruchnahme der „Überlappungsregelung“ die Mindestanforderungen für die Doppelwoche A/B erfüllt: Dadurch, dass die in die Woche C hineinragenden 9 Stunden der Woche B zugeordnet werden dürfen, ergibt sich für die Woche B die vollständige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden.

- 25) Arbeitszeit ist die Zeit mit Arbeitstätigkeiten ohne Ruhepausen (§ 2 Abs. 1 ArbZG). Für das Fahrpersonal besteht die Arbeitszeit aus den Lenkzeiten und „anderen Arbeiten“ (Artikel 4 Buchstabe e VO (EG) Nr. 561/2006). Im Personenverkehr handelt es sich dabei insbesondere um Betreuungstätigkeiten wie Verladen von Gepäck.

Als „andere Arbeiten“ gelten aber auch Zeiten der Anreise mit einem Fahrzeug, das nicht der VO (EG) Nr. 561/2006 unterliegt (Artikel 9 Abs. 3 VO (EG) Nr. 561/2006).

Beispiel:

Anreise mit Pkw, um am Zielort einen Bus zu übernehmen.

Erfolgt die Anreise mit dem Zug oder auf einem Fährschiff, gilt die Anreisezeit als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung, sofern der Fahrer Zugang zu einer Koje oder einem Liegewagen hat (Artikel 9 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 a Abs. 2 AETR).

Hinweis:

Zeiten, die ein zweiter Fahrer neben dem aktiven Fahrer verbringt, sind keine Arbeitszeit, sondern Unterbrechungszeiten (die im Unterschied zu Ruhezeiten auch im fahrenden Fahrzeug genommen werden können); siehe Hinweis unter Anm. 11. Diese Zeiten gelten zugleich als Ruhepausen im Sinne von § 4 ArbZG (vgl. Ziffer 9.1. der BAG-Verlautbarung).

26) Tägliche Arbeitszeit

Werktäglich sind durchschnittlich acht Stunden bzw. höchstens bis zu zehn Stunden Arbeitszeit zulässig (§ 3 ArbZG). Im Omnibusgewerbe sind zusätzlich Arbeitszeiten auch an Sonn- und Feiertagen zulässig (§ 9 ArbZG). Unter werktäglicher Arbeitszeit wird in der überwiegenden Kommentierung nicht die Arbeitszeit je Kalendertag, sondern die Arbeitszeit (einschließlich Lenktätigkeiten) zwischen zwei Ruhezeiten verstanden (siehe auch Anmerkung 7). Für die werktägliche Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer enthält das Gesetz vom 16. Juli 2012 keine Regelung.

27) Wöchentliche Arbeitszeit

Die Obergrenze der wöchentlichen Arbeitszeit für Fahrer in Arbeitsverhältnissen, die der EU- oder AETR-Regelung unterliegen, beträgt 60 Stunden (§ 21 a ArbZG). In den 60 Stunden sind etwaige Arbeitstätigkeiten an Sonn- und Feiertagen mit eingeschlossen. Entsprechendes gilt für selbständige Fahrer (§ 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeiten von selbständigen Kraftfahrern). Nach § 2 Absatz 1 werden jedoch „allgemeine administrative Tätigkeiten, die keinen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen“, vom Begriff „Arbeitszeit“ nicht erfasst. Unter Arbeitszeit fallen damit nicht allgemeine Unternehmer-tätigkeiten.

Für Fahrer in Arbeitsverhältnissen, die nicht der EU- oder AETR-Regelung unterliegen, (Beispiel: Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis 50 km), richtet sich die zulässige wöchentliche Arbeitszeit nach den allgemeinen Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes. Dabei können sich bei Einbeziehung von Arbeitstätigkeiten an Sonn- und Feiertagen zulässige wöchentliche Arbeitszeiten von mehr als 60 Stunden ergeben. Dagegen ergeben sich aus dem Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit selbständiger Fahrer keine Obergrenzen der wöchentlichen Arbeitszeit für selbständige Kraftfahrer, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen. (Das Arbeitszeitgesetz findet keine Anwendung.)

Für Fahrer, die der EU-Regelung oder der Fahrpersonalverordnung unterliegen, halten sich die zulässigen wöchentlichen Lenkzeiten von 56 Stunden im Rahmen der Obergrenzen für die wöchentliche Arbeitszeit. Die Inanspruchnahme der 56 Stunden darf aber nicht dazu führen, dass infolge weiterer Tätigkeiten die Obergrenzen der wöchentlichen Arbeitszeit überschritten werden (Artikel 6 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006, § 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV). Eine entsprechende Bestimmung ist im AETR nicht enthalten.

- 28) **Neu:** „Heimkehrer-Regelung“ (neuer Art. 8 Abs. 8a VO (EG) Nr. 561/2006, eingefügt durch Art. 1 Nr. 6 Buchstabe d) VO (EU) 2020/1054, Geltung ab August 2020). Demnach sind Verkehrsunternehmen verpflichtet, „die Arbeit der Fahrer so zu planen, dass jeder Fahrer in der Lage ist, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu der Betriebsstätte, der er normalerweise

zugeordnet ist und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit einzulegen“. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Fahrer ein Wahlrecht hat zwischen Heimkehr zur Betriebsstätte oder zum Wohnort. So auch Auffassung der Kommission (siehe auch Abschnitt I der Stellungnahme der Kommission). Weitere Klärungen, auch durch eine aktualisierte BAG-Verlautbarung, sind abzuwarten.

Hinweis:

Die neue Regelung ist im Rahmen des AETR noch nicht nachvollzogen.

29) In Notfällen gilt Folgendes:

Notklausel nach der EU-Regelung (VO (EU) Nr. 561/2006 (Artikel 12) bzw. nach dem AETR (Artikel 9) und nach § 1 Abs. 1 FPersV:

Von den vorgeschriebenen Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten kann der Fahrer abweichen, wenn dies nach pflichtgemäßem Ermessen für die Sicherheit von Fahrgästen oder des Fahrzeugs erforderlich erscheint. In allen Notfällen ist unverzüglich ein geeigneter Halteplatz anzusteuern.

Unter folgenden Umständen sind Abweichungen ebenfalls zulässig:

- generell in Gefahrensituationen
- bei höherer Gewalt (z.B. plötzlicher Stau wegen eines Unfalls, Wartezeit an der Grenze durch plötzlichen Streik der Zollbeamten, Naturkatastrophen wie Berggrutsch oder Dammbbruch)
- zur Hilfeleistung (z.B. Erste-Hilfe-Leistung bei Unfällen)
- aufgrund einer Panne

Durch die Abweichungen von Lenk- und Ruhezeitvorschriften darf die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werden. Art und Grund der Abweichungen sind auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts bzw. auf dem Ausdruck aus dem Kontrollgerät zu vermerken.

30) **Neu:** Zusätzliche Möglichkeiten, von den Lenk- und Ruhezeitvorschriften der Art. 6 Abs. 1 und 2 und Art. 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006 abzuweichen (Ergänzung von Art. 12 VO (EG) Nr. 561/2006 durch Art. 1 Nr. 11 VO (EU) 2020/1054):

- ⇒ Überschreitung der täglichen und der wöchentlichen Lenkzeit bzw. Überschreitung der täglichen Ruhezeit um bis zu einer Stunde, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen. (Art. 12 Abs. 2),
- ⇒ Die Überschreitung der täglichen und wöchentlichen Lenkzeit kann um bis zu zwei Stunden betragen, wenn der zusätzlichen Lenkzeit eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten vorausging (Art. 12 Abs. 3),

⇒ Art und Grund der Abweichungen sind handschriftlich auf dem Schaublatt oder einem Ausdruck nach Erreichen des Halteplatzes oder des Bestimmungsortes (Art. 12 Abs. 4) zu vermerken,

⇒ Ausgleich der Lenkzeitverlängerungen durch gleichwertige Ruhepausen zusammen mit einer Ruhezeit bis zum Ende der dritten Folgeweche (Art. 12 Abs. 5)

Hinweis:

Die Kommission weist darauf hin, dass die beiden neuen Ausnahmen nur in Anspruch genommen werden können, wenn ein Fahrer aufgrund unvorhergesehener, vom Willen des Fahrers unabhängiger Umstände (Wetterbedingungen, Verkehrsüberlastung, Verspätungen an den Be- und Entladeorten usw.) nicht in der Lage ist, ohne Überschreitung der zulässigen täglichen Lenkzeit bzw. ohne Unterschreitung der täglichen Mindestruhezeit seine Betriebsstätte bzw. seinen Wohnort zu erreichen. Nur in diesen Fällen besteht keine Verpflichtung, noch vor Erreichen der Betriebsstätte oder des Wohnorts noch eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen (vgl. auch Anmerkung 28).

31) Kontrollmittel für Busse im Gelegenheitsverkehr:

31.1) Für Busse, die in einem EU-/EWR-Staat zugelassen sind und im Gelegenheitsverkehr innerhalb von EU-/EWR-Staaten und im unmittelbaren grenzüberschreitenden Verkehr zwischen EG-/EWR-Staaten eingesetzt werden:

EG-Kontrollgerät

Seit 1. Mai 2006 besteht unter folgenden Bedingungen Ausrüstungspflicht mit digitalem EG-Kontrollgerät mit Fahrerkarte:

- Erstzulassung nach dem 1. Mai 2006
- Der Bus wurde nach dem 1. Januar 1996, aber noch vor dem 1. Mai 2006 erstmals zugelassen, weist ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als zehn Tonnen auf, und das bisherige Kontrollgerät mit Schaublatt muss wegen Funktionsunfähigkeit ersetzt werden (Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b VO (EG) Nr. 2135/98) bzw. § 57 a Abs. 3 StVZO). Rechtsgrundlagen siehe Anm. 31.2

In allen übrigen Fällen genügt weiterhin das herkömmliche EG-Kontrollgerät mit Schaublatt.

Ausnahme: Seit dem 1. Januar 2014 muss in Bussen, die im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr eingesetzt sind, bei Inanspruchnahme der neuen 12-Tage-Regelung ein digitales Kontrollgerät vorhanden sein, auch wenn ein solches Gerät nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b VO (EG) Nr. 2135/98 nicht erforderlich wäre (vgl. Anmerkung Nr. 20).

31.2) Intelligenter Fahrtenschreiber
(Digitales Kontrollgerät der zweiten Generation)

Die Regelung über den „Intelligenten Fahrtenschreiber“ gilt (vorerst) ausschließlich für Fahrzeuge mit

Erstzulassung ab dem 15. Juni 2019. Eine Nachrüstung von vor diesem Termin zugelassenen Fahrzeugen ist nicht erforderlich, könnte sich aber nach Erlass von Vorschriften für eine verbesserte Version des Intelligenten Fahrtenschreibers zu einem späteren Zeitpunkt ergeben (Art. 2 Nr. 2 VO (EU) 2020/1054).

Rechtsgrundlagen:

Verordnungen (EU) 165/2014 vom 4. Februar 2014 mit den Änderungen gemäß Art. 2 der Verordnung (EU) 2020/1054 vom 15. Juli 2020, Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 vom 18. März 2016 (Konsolidierte Fassung vom 17. April 2018 mit Anhang IC „Intelligenter Fahrtenschreiber“).

Benutzung des Intelligenten Fahrtenschreibers

Grundsätzlich wie Digitales Kontrollgerät der 1. Generation. Dies gilt insbesondere auch für die Definition bzw. Einstellung (automatische und manuelle) der Zeitgruppen des Anhangs: Abschnitt II Ziffer 3.4 des Anhangs IC.

Besondere Merkmale des Intelligenten Fahrtenschreibers

- Automatische Aufzeichnung des Fahrzeugstandorts an bestimmten Punkten bzw. Zeitpunkten während der täglichen Arbeitszeit, auch bei Grenzübertritt zu einem anderen Mitgliedstaat (Art. 8 VO (EU) Nr. 165/2014 mit den Änderungen gemäß Art. 2 der VO (EU) 2020/1054) (Gültigkeit für Fahrzeuge mit Erstzulassung 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften zu Art. 11 Abs. 1.)
- Kommunikation mit Kontrollbehörden während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet (Fernkontrollen) (siehe Art. 9 VO (EU) Nr. 165/2014)
- Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen (Art. 10)
- Neue Fahrerkarten, die so ausgelegt sein müssen, dass sie auch in digitalen Kontrollgeräten der 1. Generation verwendet werden können. Umgekehrt können herkömmliche Fahrerkarten bis zu ihrem Ablauf auch in Intelligenten Fahrtenschreibern verwendet werden.

31.3) Busse, die im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr zwischen AETR-Staaten, die nicht EU-Staaten sind, und EU-/EWR-Staaten eingesetzt werden (Beispiel: Fahrt von Deutschland über Polen nach Russland):

AETR-Kontrollgerät

Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 15. Juni 2010 müssen bei Einsatz im AETR-Verkehr mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein (siehe § 19 FPersV in Verbindung mit Artikel 13 AETR). Das digitale AETR-Kontrollgerät entspricht dem digitalen EG-Kontrollgerät. Ein vorhandenes digitales EG-Kontrollgerät wird daher auch als digitales AETR-Kontrollgerät anerkannt. Die Mitföhrpflichten nach Artikel 12 Abs. 7 des Anhangs zum AETR entsprechen der EG-Regelung. Der Intelligente Fahrtenschreiber ist im Rahmen des AETR vorerst noch nicht vorgeschrieben.

schreiber ist im Rahmen des AETR vorerst noch nicht vorgeschrieben.

32) Kontrollmittel für Busse im Linienverkehr

32.1) Linienlängen über 50 km

- Im EU-Verkehr (innerdeutscher oder grenzüberschreitender Linienverkehr): EG-Kontrollgerät, ggf. digitales Kontrollgerät/Intelligenter Fahrtenschreiber
- Im AETR-Verkehr (Grenzüberschreitender Verkehr zwischen AETR Staaten und EU/EWR Staaten): „AETR-Kontrollgerät; ggf. digitales Kontrollgerät Rechtsgrundlagen siehe Anm. 31.2

32.2) Linienlängen bis 50 km:

Hierbei kann es sich um innerdeutschen und um grenzüberschreitenden Linienverkehr handeln. Als Kontrollmittel ist grundsätzlich ein Fahrtenschreiber nach § 57a StVZO vorgeschrieben, es sei denn, das betreffende Fahrzeug ist mit einem EG-Kontrollgerät ausgerüstet. Die Betriebsweise erfolgt fahrzeugbezogen nach § 57 a Abs. 2 StVZO. Nach Abs. 3 besteht die Möglichkeit, statt eines Fahrtenschreibers ein EG-Kontrollgerät zu verwenden. Die Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtenschreiber nach § 57 a StVZO ist jedoch für Fahrzeuge, die erstmals ab dem 1. Januar 2013 in Verkehr gekommen sind, mit Art. 1 Nr. 8 der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1090) aufgehoben worden (§ 72 Abs. 2 Nr. 6e StVZO). Demnach besteht die Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtenschreiber nach § 57a StVZO nur noch für Busse im Linienverkehr, die vor dem 1. Januar 2013 in verkehr gekommen waren.

Hinweis:

*EG-Kontrollgeräte sind nach Maßgabe des § 3a Abs. 3 StVZO fahrzeugbezogen zu betreiben. Demnach braucht auf den Schaublättern der Name des Fahrers nicht eingetragen zu werden. Stattdessen genügt die Eintragung des Kennzeichens des Fahrzeugs bzw. der Betriebsnummer auf dem Schaublatt. Bei Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers, auch eines Intelligenten Fahrtenschreibers, braucht die Fahrerkarte nicht gesteckt zu werden. (Die Aufzeichnung der Fahreraktivitäten erfolgt ausschließlich durch den mit dem Fahrzeug verbundenen Massenspeicher.)

*Durch Art. 1 Nr. 1 Buchstabe d9 der Verordnung zur Änderung der Fahrpersonalverordnung vom 9. März 2015 (BGBl. I S. 243) waren in § 1 FPersV die Absätze 8-10 eingefügt worden. Demnach müssen für Fahrzeuge, die mit keinem Kontrollgerät ausgerüstet sind (z.B. Linienbus, der nach dem 1. Januar 2013 erstmals in Verkehr gebracht wurde, siehe oben), Fahr- und Arbeitszeitpläne erstellt und mitgeföhrt werden (Abs. 8). Diese Verpflichtung entfällt jedoch, wenn das Fahrzeug mit einem Fahrtenschreiber nach § 57 a StVZO (Abs. 9) oder einem EG-Kontrollgerät (Abs. 10) ausgerüstet ist (was in der Praxis die Regel sein dürfte).

- 33) Nachtrags- und Aufzeichnungspflichten nach § 2 Abs. 2 FPersV, Art. 34 Abs. 3, 6 u. 7 VO (EU) Nr. 165/2014, Anhang I B, Abschnitt III 6 und Artikel 6 Abs. 5 VO (EG) Nr. 561/2006)

Vor Fahrtbeginn müssen bisher nicht aufgezeichnete Fahreraktivitäten manuell nachgetragen werden, bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes die seit der letzten Kartenentnahme angefallenen Aktivitäten (Ruhezeiten, Fahrtunterbrechungen, andere Arbeiten, Lenkzeiten auf nicht nachweispflichtigen Fahrzeugen). Die Nachtragspflichten gelten auch für Fahrer, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen, grundsätzlich auch für selbständige Kraftfahrer, bei diesen jedoch nicht für allgemein administrative Tätigkeiten.

Grenzübergang (Regelung nach Art. 34 Abs. 6 u. 7 VO 165/2014):

Die Fahrer sind verpflichtet, nach Grenzübergang das Symbol des Landes, in das sie einreisen, handschriftlich zu vermerken. Dies gilt seit dem 20. August 2020 für Fahrzeuge mit einem analogen Fahrtenschreiber und ab dem 2. Februar 2022 für Fahrzeuge mit digitalem Fahrtenschreiber. Für die handschriftlichen Eintragungen müssen die Fahrer auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze anhalten.

Die Aufzeichnungspflicht entfällt, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten automatisch aufzeichnet. (Näheres siehe Anhang, Stellungnahme der Kommission, Abschnitt VII).

- 34) Neu: Zusätzliche Nachtragspflichten (§ 20 Absatz 1 FPersV)

34.1) Die Grundregelung

Ab dem 18. August 2017 ist der Fahrer verpflichtet, auch die in § 20 Absatz 1 genannten Zeiten manuell nachzutragen. Die bisherige Möglichkeit, zwischen manuellem Nachtrag und Bescheinigung zu wählen, entfällt grundsätzlich. Nur noch in Ausnahmefällen kann statt einem manuellen Nachtrag eine Bescheinigung ausgestellt werden.

Die Verpflichtung zum manuellen Nachtrag entsteht, wenn die in § 1 Absatz 6 FPersV, in Artikel 36 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder in Kapitel III Artikel 12 Absatz 2 Satz 1 des Anhangs zum AETR für die normalen Fahreraktivitäten des Fahrers vorgeschriebenen Nachweise über Lenk-, Unterbrechungs- und Ruhezeiten oder andere Tätigkeiten nicht oder nicht vollständig vorgelegt werden können, weil an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage

- ein Fahrzeug gelenkt wurde, für dessen Führen keine Nachweispflicht besteht,
- der Fahrer erkrankt war,
- sich im Urlaub befand oder
- aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt hatte.

Vorgeschriebene Nachweise sind:

- Schaublätter,
- Eintragungen auf der Fahrerkarte,
- Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät,
- Aufzeichnungen nach Artikel 34 Abs. 5 VO (EU) Nr. 165/2014),
- Aufzeichnungen nach Kapitel III Artikel 11 zum AETR (s. Ziffer 8 der BAG-Verlautbarung, Stand Januar 2020).

34.2) Wie erfolgt der Nachtrag?

- a) Bei Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers müssen manuelle Nachträge vor Fahrtantritt mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte erfolgen. Ist dies aus technischen Gründen nicht möglich, ist der Nachtrag auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum (Zeitraum der vorausgegangenen 28 Kalendertage) verwendeten Schaublattes oder Fahrtenschreiberausdruckes (Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers am Fahrtag) oder auf einem Nachweis nach § 1 Absatz 6 FPersV vorzunehmen (Absätze 2 und 3).
- b) Bei Verwendung eines analogen Fahrtenschreibers müssen manuelle Nachträge vor Fahrtantritt lesbar unter Verwendung der in Artikel 34 Absatz 5 VO (EU) Nr. 165/2014 aufgeführten Zeichen erfolgen (Symbole für Lenkzeiten, andere Arbeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten). Der Nachtrag ist auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum verwendeten Schaublattes oder Fahrtenschreiberausdruckes /Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers an Fahrtag) oder auf einem Nachweis nach § 1 Absatz 6 FPersV vorzunehmen (Absatz 3).

Hinweis:

Der Unternehmer ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass der Fahrer die vorgeschriebenen manuellen Nachträge vornimmt.

34.3) Als welche Zeiten/Aktivitäten erfolgen die Nachträge?

Die Nachträge erfolgen gemäß den in Art. 34 Abs. 5 VO (EU) Nr. 165 aufgeführten Zeichen bzw. Symbolen (siehe Seite 41 dieser Broschüre).

Der Unternehmer ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass der Fahrer die vorgeschriebenen manuellen Nachträge vornimmt.

34.4) Verfahren bei selbständigen Kraftfahrern

Die Nachtragspflichten nach § 20 Absatz 1 FPersV gelten auch für selbstfahrende Unternehmer. Hier ist allerdings zu beachten, dass nach § 6 des Gesetzes über die Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer vom 11. Juli 2012 allgemeine administrative Tätigkeiten selbständiger Kraftfahrerinnen/Kraftfahrer, die in keinem spezifischen Zusammenhang mit der gerade ausgeführten Transporttätigkeit stehen, nicht unter den Begriff „Arbeit“ bzw. „andere Tätigkeiten“ fallen und daher auch keiner Nachtragspflicht nach § 20 FPersV unterliegen.

34.5) Bescheinigung nur noch in Ausnahmefällen

Nach § 20 Absatz 4 darf abweichend von den Vorschriften über Nachtragspflichten (Absätze 2 und 3) bei einer Kontrolle eine Bescheinigung des Unternehmers über die in § 20 Absatz 1 genannten Zeiten vorgelegt werden, sofern „ein manueller Nachtrag nach Absatz 2 Satz 1 aus technischen Gründen nicht möglich oder besonders aufwendig ist.“ Was darunter zu verstehen ist, bleibt jedoch offen (und sollte ebenfalls in einer aktualisierten amtlichen Verlautbarung noch konkretisiert werden). Vorerst ist es Sache der Kontrollbehörde bzw. ihrer Bediensteten, im konkreten Fall zu entscheiden, ob eine vorgelegte Bescheinigung die in Absatz 4 genannten Voraussetzungen erfüllt und akzeptiert werden kann.

Wichtig:

In jedem Fall kann sich eine Bescheinigung nur auf die in § 20 Absatz 1 genannten Fälle beziehen. Die generellen Nachtragspflichten (siehe Anmerkung Nr. 31) können nicht durch Bescheinigungen ersetzt werden. Wird beispielsweise vor Antritt einer Fahrt der vorgeschriebene Nachtrag einer seit der letzten Kartenentnahme eingelegten Ruhezeit „vergessen“, kann die Vorlage einer Bescheinigung allenfalls als „mildernder Umstand“ gewertet werden, nicht aber als Ersatz für den fehlenden Nachtrag, so dass es dabei bleibt, dass eine Ordnungswidrigkeit verbleibt.

34.6) Verfahren bei der Ausstellung von Bescheinigungen (§ 20 Absatz 4)

Die Bescheinigung darf nicht handschriftlich ausgefüllt werden. Der Unternehmer hat die Bescheinigung dem Fahrer vor Fahrtantritt auszuhändigen und dafür zu sorgen, dass der Fahrer die Bescheinigung während der Fahrt mit sich führt. In der Bescheinigung sind die Gründe für das Fehlen von Arbeitszeitnachweisen aufzuführen, also welche Tatbestände im Sinne von § 20 Absatz 1 vorliegen.

Die Bescheinigung ist vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person zu unterzeichnen. Gegebenenfalls hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die beauftragte Person die Bescheinigung unterzeichnet. Der Fahrer darf die Bescheinigung nicht als beauftragte Person unterzeichnen. Der selbstfahrende Unternehmer hat die Bescheinigung vor Fahrtantritt (sich selbst) auszustellen und zu unterzeichnen.

Die Bescheinigung darf vom Fahrer bei der Kontrolle als Telefax oder Ausdruck einer digitalisierten Kopie zur Verfügung gestellt werden.

Wichtig:

Die nachträgliche Ausstellung von Bescheinigungen ist nicht mehr vorgesehen bzw., wie es in der amtlichen Begründung heißt, nach einer abgeschlossenen Kontrolle nicht mehr möglich.

34.7) Bescheinigungsmuster

Die Verwendung des von der EU-Kommission herausgegebenen, von allen EU-Staaten anzuerkennenden Bescheinigungsmusters ist durch die Neuregelung nach § 20 FPersV nicht in Frage gestellt worden (Amtsblatt der Europäischen Union Nr. 330 vom 16. Dezember 2009).

35) Mitführipflichten (Art. 36 VO (EU) Nr. 165/2014 und § 20 Abs. 4 FPersV):

a) Bei Benutzung eines Fahrzeugs mit herkömmlichem EG-Kontrollgerät muss der Fahrer mit sich führen:

- Schaublätter für den laufenden Tag und die vorangegangenen 28 Tage
- wenn vorhanden, gültige Fahrerkarte
- Handschriftliche Aufzeichnungen des laufenden Tages und der vorangegangenen 28 Tage, soweit nach der VO (EG) Nr. 165/2014 vorgeschrieben (z.B. Aufzeichnung bei Fehlfunktion des Kontrollgeräts), bzw. entsprechende Ausdrücke, wenn der Fahrer während der zurückliegenden 28 Tage ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät benutzt hat und es dabei zu Fehlfunktionen des Kontrollgeräts oder der Fahrerkarte gekommen war oder während dieser Zeit die Fahrerkarte abhandengekommen war. Fahrer in Arbeitsverhältnissen: Arbeitgeberbescheinigung über fahrfreie Tage während der zurückliegenden 28 Tage, sofern die vorgeschriebenen Nachträge nicht möglich waren (§ 20 Abs. 4 FPersV, siehe Anmerkung 34).

b) Bei Benutzung eines Fahrzeugs mit digitalem Kontrollgerät muss der Fahrer mit sich führen:

- gültige Fahrerkarte
- vorgeschriebene Ausdrücke, wenn es während der zurückliegenden 28 Tage zu Fehlfunktionen des Kontrollgeräts oder der Fahrerkarte gekommen war oder wenn während dieser Zeit die Fahrerkarte abhandengekommen war
- falls der Fahrer während der zurückliegenden 28 Tage Fahrzeuge mit herkömmlichem EG-Kontrollgerät gelenkt hat:
 - Schaublätter
 - Vorgeschriebene handschriftliche Aufzeichnungen, wenn es zu Fehlfunktionen des Kontrollgeräts gekommen war
- Fahrer in Arbeitsverhältnissen: Arbeitgeberbescheinigung über fahrfreie Tage während der zurückliegenden 28 Tage, sofern die vorgeschriebenen Nachträge nicht möglich waren (§ 20 Abs. 4 FPersV, siehe Anmerkung 34.5)

Hinweis:

Ab dem 31.12.2024 wird jeweils „28 Tage“ durch „56 Tage“ ersetzt (Art. 2 Nr. 12 VO (EU) 2020/1054)

Bescheinigung von Tätigkeiten¹ (Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder AETR²)

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

Vom Unternehmen auszufüllender Teil

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 und Vorname: _____
7. Position im Unternehmen: _____

erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin:

8. Name und Vorname: _____
9. Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr): _____
10. Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: _____
11. der/die im Unternehmen tätig ist seit (Tag, Monat, Jahr): _____

im Zeitraum:

12. von (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____
13. bis (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____
14. sich im Krankheitsurlaub befand*
15. sich im Erholungsurlaub befand*
16. sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand*
17. ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes

Fahrzeug gelenkt hat*

18. andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat*
19. zur Verfügung stand*
20. Ort: _____ Datum: _____ Unterschrift: _____

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

22. Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin: _____

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

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

* Nur ein Kästchen ankreuzen

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des europäischen Parlaments und des Rates

vom 15. März 2006

zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (Amtsblatt der Europäischen Union vom 11.04.2006 L 102/1)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit Änderungen und Ergänzungen durch Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 (Amtsblatt der Europäischen Union vom 31.07.2020, L 249/1)

Kapitel I

Einleitende Bestimmungen

Artikel 1

Durch diese Verordnung werden Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Ziel dieser Verordnung ist es ferner, zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen.

Artikel 2

- 1) Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:
 - a) Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, oder
 - aa) ab dem 1. Juli 2026 bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen oder bei Kabotagebeförderungen mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt, oder
 - b) Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.
- 2) Diese Verordnung gilt unabhängig vom Land der Zulassung des Fahrzeugs für Beförderungen im Straßenverkehr
 - a) ausschließlich innerhalb der Gemeinschaft oder
 - b) zwischen der Gemeinschaft, der Schweiz und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum.
- 3) Das AETR gilt anstelle dieser Verordnung für grenzüberschreitende Beförderungen im Straßenverkehr, die teil-

-Auszug -

weise außerhalb der in Absatz 2 genannten Gebiete erfolgen,

- a) im Falle von Fahrzeugen, die in der Gemeinschaft oder in Staaten, die Vertragsparteien des AETR sind, zugelassen sind, für die gesamte Fahrstrecke;
- b) im Falle von Fahrzeugen, die in einem Drittstaat, der nicht Vertragspartei des AETR ist, zugelassen sind, nur für den Teil der Fahrstrecke, der im Gebiet der Gemeinschaft oder von Staaten liegt, die Vertragsparteien des AETR sind.

Die Bestimmungen des AETR sollten an die Bestimmungen dieser Verordnung angepasst werden, damit die wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung über das AETR auf solche Fahrzeuge für den auf Gemeinschaftsgebi-

Artikel 3

Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Straßenverkehr mit folgenden Fahrzeugen:

- a) Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
- aa) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die
 - i) zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, oder
 - ii) zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern,

ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens, und unter der Bedingung, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt und dass die Beförderung nicht gewerblich erfolgt;

- b) Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h;

- c) Fahrzeuge, die Eigentum der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr oder der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen ohne Fahrer angemietet werden, sofern die Beförderung aufgrund der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben stattfindet und ihrer Aufsicht unterliegt;
 - d) Fahrzeuge – einschließlich Fahrzeuge, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe verwendet werden –, die in Notfällen oder bei Rettungsmaßnahmen verwendet werden;
 - e) Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke;
 - f) spezielle Pannenhilfefahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden;
 - g) Fahrzeuge, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße durchgeführt werden, sowie neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;
 - h) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;
 - ha) Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 2,5 aber nicht mehr als 3,5 Tonnen, die für die Güterbeförderung eingesetzt werden, wenn die Beförderung nicht als gewerbliche Beförderung, sondern durch das Unternehmen oder den Fahrer im Werkverkehr erfolgt und das Fahren nicht die Haupttätigkeit der Person darstellt, die das Fahrzeug führt;
 - 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.
- mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
 - „Zugmaschine“: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das speziell dafür ausgelegt ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder zu bewegen, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
 - „Anhänger“: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder eine Zugmaschine angehängt zu werden;
 - „Sattelanhänger“: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;
- c) „Fahrer“ jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in einem Fahrzeug befindet, um es – als Bestandteil seiner Pflichten – gegebenenfalls lenken zu können;
 - d) „Fahrtunterbrechung“ jeden Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird;
 - e) „andere Arbeiten“ alle in Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG als „Arbeitszeit“ definierten Tätigkeiten mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors;
 - f) „Ruhepause“ jeden ununterbrochenen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;
 - g) „tägliche Ruhezeit“ den täglichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst;
 - „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss;
 - „reduzierte tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 11 Stunden;
 - h) „wöchentliche Ruhezeit“ den wöchentlichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ umfasst;
 - „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden;
 - „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause

Artikel 4

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Beförderung im Straßenverkehr“ jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs;
- b) „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, einen Anhänger oder Sattelanhänger oder eine Kombination dieser Fahrzeuge gemäß den nachstehenden Definitionen:
 - „Kraftfahrzeug“: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das normalerweise zur Personen oder Güterbeförderung verwendet wird,

von weniger als 45 Stunden, die vorbehaltlich der Bedingungen des Artikels 8 Absatz 6 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann;

- i) „Woche“ den Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;
- j) „Lenkzeit“ die Dauer der Lenktätigkeit, aufgezeichnet entweder:
 - vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte im Sinne der Anhänge I und I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, oder
 - von Hand gemäß den Anforderungen des Artikels 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85;
- k) „Tageslenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;
- l) „Wochenlenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;
- m) „zulässige Höchstmasse“ die höchstzulässige Masse eines fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;
- n) „Personenlinienverkehr“ inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen¹;
- o) „Mehrfahrerbetrieb“ den Fall, in dem während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;
- p) „Verkehrsunternehmen“ jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt;
- q) „Lenkdauer“ die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein.
- r) "nichtgewerbliche Beförderung" jede Beförderung im

Straßenverkehr, außer Beförderungen auf eigene oder fremde Rechnung, die weder direkt noch indirekt entlohnt wird und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht.

Kapitel II Fahrpersonal, Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten

Artikel 5

- 1) Das Mindestalter für Schaffner beträgt 18 Jahre.
- 2) Das Mindestalter für Beifahrer beträgt 18 Jahre. Die Mitgliedstaaten können jedoch das Mindestalter für Beifahrer unter folgenden Bedingungen auf 16 Jahre herabsetzen:
 - a) Die Beförderung im Straßenverkehr erfolgt innerhalb eines Mitgliedstaats in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich des Verwaltungsgebiets von Gemeinden, deren Zentrum innerhalb dieses Umkreises liegt,
 - b) die Herabsetzung erfolgt zum Zwecke der Berufsausbildung und
 - c) die von den arbeitsrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Mitgliedstaates vorgegebenen Grenzen werden eingehalten.

Artikel 6

- 1) Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Die tägliche Lenkzeit darf jedoch höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.
- 2) Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit überschritten wird.
- 3) Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.
- 4) Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.
- 5) Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er gemäß Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer iii der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 die Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 3

Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schau-blatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in den Fahrtenschreiber einzugeben.

Artikel 7

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

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt.

Artikel 8

- 1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.
- 2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.
- 3) Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.
- 4) Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.
- 5) Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.
- 6) In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:
 - a) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
 - b) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.

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

Abweichend von Unterabsatz 1 kann ein im grenzüber-

schreitenden Güterverkehr tätiger Fahrer außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sofern der Fahrer in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindesten vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen.

Für die Zwecke dieses Absatzes gilt ein Fahrer als im grenzüberschreitenden Verkehr tätig, wenn der Fahrer die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung des Arbeitgebers und des Landes des Wohnsitzes des Fahrers beginnt.

- 6a) Abweichend von Absatz 6 darf ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs¹ eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit unter folgenden Voraussetzungen verschieben:
 - a) der Dienst dauert mindestens 24 aufeinander folgende Stunden in einem anderen Mitgliedstaat oder unter diese Verordnung fallenden Drittstaat als demjenigen, in dem jeweils der Dienst begonnen wurde;
 - b) nach der Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung nimmt der Fahrer
 - i) entweder zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
 - ii) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach dem Ende des Ausnahmezeitraums genommen werden muss;
 - c) ab dem 1. Januar 2014 ist das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät entsprechend den Anforderungen des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgestattet und
 - d) ab dem 1. Januar 2014, sofern das Fahrzeug bei Fahrten während des Zeitraums von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Absatz 6a eingefügt durch Artikel 29 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. In Kraft getreten: 4. Juni 2010. Uhr mit mehreren Fahrern besetzt ist oder die Lenkdauer nach Artikel 7 auf drei Stunden vermindert wird.

Die Kommission überwacht die Inanspruchnahme dieser Ausnahmeregelung genau, um die Aufrechterhaltung

der Sicherheit im Straßenverkehr unter sehr strengen Voraussetzungen sicherzustellen, insbesondere indem sie darauf achtet, dass die summierte Gesamtlenkzeit während des unter die Ausnahmeregelung fallenden Zeitraums nicht zu lang ist. Bis zum 4. Dezember 2012 erstellt die Kommission einen Bericht, in dem sie die Folgen der Ausnahmeregelung in Bezug auf die Sicherheit im Straßenverkehr sowie soziale Aspekte bewertet. Wenn sie es für sinnvoll erachtet, schlägt die Kommission diesbezügliche Änderungen der vorliegenden Verordnung vor. Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

- 6b) Jede Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit ist durch eine gleichwertige Ruhepause auszugleichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche zu nehmen ist. Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 Unterabsatz 3 nacheinander eingelegt, ist die nächste Ruhezeit — als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten — vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.
- 7) Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens neun Stunden anzuhängen.
- 8) Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie sind in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen. Alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs werden vom Arbeitgeber getragen.
- 8a) Verkehrsunternehmen planen die Arbeit der Fahrer so, dass jeder Fahrer in der Lage ist, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu der im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu verbringen.

Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 eingelegt, muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so planen, dass dieser in der Lage ist, bereits vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, zurückzukehren.

Das Unternehmen dokumentiert, wie es diese Verpflichtung erfüllt, und es bewahrt die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen auf, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.

- 9) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in zwei Wochen fällt, kann für eine der beiden Wochen gezählt werden, nicht aber für beide.

Artikel 8a

- 1) Die Kommission stellt sicher, dass Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr leichten Zugang zu Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen haben. Die Kommission veröffentlicht eine Liste aller zerti-fizierten Parkflächen, damit den Fahrern Folgendes in angemessener Form geboten wird:
- Erkennen und Verhindern von unberechtigtem Eindringen
 - Beleuchtung und Sichtverhältnisse,
 - Kontaktstelle und Verfahren für Notfälle,
 - geschlechtergerechte sanitäre Einrichtungen,
 - Möglichkeiten zum Kauf von Lebensmitteln und Getränken,
 - Kommunikationsverbindungen,
 - Stromversorgung.

Die Liste dieser Parkflächen wird auf einer einheitlichen amtlichen Internetseite veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.

- 2) Die Kommission erlässt delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 23a, um Normen festzulegen, mit denen das Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau der in Absatz 1 genannten Flächen und die Verfahren für die Zertifizierung von Parkflächen detaillierter vorgegeben werden.
- 3) An allen zertifizierten Parkflächen kann darauf hingewiesen werden, dass sie gemäß den Normen und Verfahren der Union zertifiziert sind.

Gemäß Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) sind die Mitgliedstaaten gehalten, die Schaffung von Parkflächen für gewerbliche Straßennutzer zu fördern.

- 4) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2024 einen Bericht über die Verfügbarkeit geeigneter Ruheeinrichtungen für Fahrer und über die Verfügbarkeit gesicherter Parkeinrichtungen sowie über den Ausbau sicherer und gesicherter Parkflächen, die gemäß den delegierten Rechtsakten zertifiziert sind, vor. Dieser Bericht kann eine Liste mit Maßnahmen zur Erhöhung der Zahl und der Qualität sicherer und gesicherter Parkflächen enthalten.

Artikel 9

- 1) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ein, so darf diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 nicht mehr als zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Gesamtdauer eine Stunde nicht überschreiten darf. Während die-

ser regelmäßigen täglichen Ruhezeit oder reduzierten wöchentlichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine, eine Schlafkoje oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen. In Bezug auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten gilt diese Ausnahme für Fahr- oder Zugreisen nur, wenn a) die geplante Reisedauer 8 Stunden oder mehr beträgt und b) der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine auf der Fähre oder im Zug hat.

- 2) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindet, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Schlafkabine, einer Kojen oder einem Liegewagen hat.
- 3) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieser 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.

Kapitel III

Haftung von Verkehrsunternehmen

Artikel 10

- 1) Verkehrsunternehmen dürfen beschäftigten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Zahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke, der Schnelligkeit der Auslieferung und/oder der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden, und/oder zu Verstößen gegen diese Verordnung verleiten.
- 2) Das Verkehrsunternehmen organisiert die Arbeit der in Absatz 1 genannten Fahrer so, dass diese die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie des Kapitels II der vorliegenden Verordnung einhalten können. Das Verkehrsunternehmen hat den Fahrer ordnungsgemäß anzuweisen und regelmäßig zu überprüfen, dass die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und Kapitel II der vorliegenden Verordnung eingehalten werden.
- 3) Das Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße von Fahrern des Unternehmens, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates oder eines Drittstaates begangen wurde. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, Verkehrsunternehmen uneingeschränkt haftbar zu machen, können die Mitgliedstaaten diese Haftung von einem Verstoß des Unternehmens gegen die Absätze 1 und 2 abhängig machen. Die Mitgliedstaaten können alle Beweise prüfen, die belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann.

4) Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrer- vermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen diese Verordnung verstoßen.

5a) Ein Verkehrsunternehmen, das Fahrzeuge einsetzt, die unter die vorliegende Verordnung fallen und die mit einem Kontrollgerät ausgestattet sind, das dem Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht, stellt Folgendes sicher:

- i) Alle Daten werden von dem Bordgerät und der Fahrerkarte so regelmäßig heruntergeladen, wie es der Mitgliedstaat vorschreibt; diese relevanten Daten werden in kürzeren Abständen heruntergeladen, damit sichergestellt ist, dass alle von dem Unternehmen oder für das Unternehmen durchgeführten Tätigkeiten heruntergeladen werden;
- ii) alle sowohl vom Bordgerät als auch von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten werden nach ihrer Aufzeichnung mindestens zwölf Monate lang aufbewahrt und müssen für einen Kontrollbeamten auf Verlangen entweder direkt oder zur Fernabfrage von den Geschäftsräumen des Unternehmens zugänglich sein.

b) Im Sinne dieses Absatzes wird der Ausdruck „heruntergeladen“ entsprechend der Begriffsbestimmung in Anhang I B Kapitel I Buchstabe s der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgelegt.

c) Die Kommission entscheidet nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Verfahren über den Höchstzeitraum für das Herunterladen der relevanten Daten gemäß Buchstabe a Ziffer i.

Kapitel IV

Ausnahmen

Artikel 11

Ein Mitgliedstaat kann für Beförderungen im Straßenverkehr, die vollständig in seinem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, längere Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten oder kürzere Höchstlenkzeiten als nach den Artikeln 6 bis 9 festlegen. In einem solchen Fall muss der Mitgliedstaat die relevanten kollektiven oder anderen Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern berücksichtigen. Für Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr gilt jedoch weiterhin diese Verordnung.

Artikel 12

Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von den Artikeln 6 bis 9 abweichen, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, 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.

Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer unter außergewöhnlichen Umständen auch von Artikel 6 Absätze 1 und 2 und von Artikel 8 Absatz 2 abweichen, indem er die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu eine Stunde überschreitet, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen.

Unter den gleichen Bedingungen kann der Fahrer die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu zwei Stunden überschreiten, sofern eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten eingelegt wurde, die der zusätzlichen Lenkzeit zur Erreichung der Betriebsstätte des Arbeitgebers oder des Wohnsitzes des Fahrers, um dort eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen, unmittelbar vorausgeht. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des Bestimmungsorts oder des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts, einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

Jede Lenkzeitverlängerung wird durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Artikel 13

1) Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, kann jeder Mitgliedstaat für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten für das Hoheitsgebiet eines an deren Mitgliedstaats Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 zulassen und solche Abweichungen für die Beförderung mit folgenden Fahrzeugen an individuelle Bedingungen knüpfen:

- a) Fahrzeuge, die Eigentum von Behörden sind oder von diesen ohne Fahrer angemietet sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen;
- b) Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden;
- c) land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten eingesetzt werden, und zwar in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least;
- d) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die von Universaldienstanibietern im Sinne des Artikels 2 Absatz 13 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität¹ zum Zweck der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes benutzt werden. Diese Fahrzeuge dürfen nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;
- e) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln oder vom Rest des Hoheitsgebiets isolierten Binnengebieten mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km² verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets nicht durch eine Brücke, eine Furt oder einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind und auch nicht an einen anderen Mitgliedstaat angrenzen;
- f) Fahrzeuge, die im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerddgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt;
- g) Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung des Führerscheins oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden;
- h) 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 oder -geräten eingesetzt werden;
- i) Fahrzeuge mit 10 bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nichtgewerblichen Personenbeförderung verwendet werden;
- j) Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;
- k) speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
- l) Fahrzeuge, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden;
- m) Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte;

- n) Fahrzeuge, die zur Beförderung von tierischen Abfällen oder von nicht für den menschlichen Verzehr bestimmten Tierkörpern verwendet werden;
 - o) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden;
 - p) Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 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.
 - q) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zur Beförderung von Baumaschinen für ein Bauunternehmen, die in einem Umkreis von höchstens 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt werden, vorausgesetzt dass das Lenken der Fahrzeuge für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;
 - r) Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden.
- 2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ausnahmen mit, die sie nach Absatz 1 gewähren, und die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten hiervon.
- 3) Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird und ein angemessener Schutz der Fahrer sichergestellt ist, kann ein Mitgliedstaat mit Genehmigung der Kommission in seinem Hoheitsgebiet in geringem Umfang Ausnahmen von dieser Verordnung für Fahrzeuge, die in zuvor festgelegten Gebieten mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 5 Personen pro Quadratkilometer eingesetzt werden, in folgenden Fällen zulassen:
- Bei inländischen Personenlinienverkehrsdiensten, sofern ihr Fahrplan von den Behörden bestätigt wurde (in diesem Fall dürfen nur Ausnahmen in Bezug auf Fahrtunterbrechungen zugelassen werden) und
 - im inländischen Werkverkehr oder gewerblich durchgeführten Güterkraftverkehr, soweit sich diese Tätigkeiten nicht auf den Binnenmarkt auswirken und für den Erhalt bestimmter Wirtschaftszweige in dem betroffenen Gebiet notwendig sind und die Ausnahmestimmungen dieser Verordnung einen Umkreis von höchstens 100 km vorschreiben.

Eine Beförderung im Straßenverkehr nach dieser Ausnahme kann eine Fahrt zu einem Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von 5 Personen pro Quadratmeter oder mehr nur einschließen, wenn damit eine Fahrt beendet oder begonnen wird. Solche Maßnahmen müssen ihrer Art und ihrem Umfang nach verhältnismäßig sein.

Artikel 14

- 1) Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, können die Mitgliedstaaten nach Genehmigung durch die Kommission Ausnahmen von den Artikeln 6 bis 9 für unter außergewöhnlichen Umständen durchgeführte Beförderungen zulassen.
- 2) Die Mitgliedstaaten können in dringenden Fällen, die mit außergewöhnlichen Umständen einhergehen, eine vorübergehende Ausnahme für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, die hinreichend zu begründen und der Kommission sofort mitzuteilen ist. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen unverzüglich auf einer öffentlichen Internetseite.
- 3) Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten alle nach diesem Artikel gewährten Ausnahmen mit.

Artikel 15

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Buchstabe a genannten Fahrzeuge unter nationale Vorschriften fallen, die einen angemessenen Schutz bei den erlaubten Lenkzeiten sowie den vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten bieten. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die für diese Fahrer geltenden einschlägigen nationalen Vorschriften mit.

Kapitel V

Überwachung und Sanktionen

Artikel 16

- 1) Verfügt ein Fahrzeug nicht über ein mit der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 übereinstimmendes Kontrollgerät, so gelten die Absätze 2 und 3 des vorliegenden Artikels für:
 - a) nationale Personenlinienverkehrsdienste und
 - b) grenzüberschreitende Personenlinienverkehrsdienste, deren Endpunkte in der Luftlinie höchstens 50 km von einer Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten entfernt sind und deren Fahrstrecke höchstens 100 km beträgt.
- 2) Das Verkehrsunternehmen erstellt einen Fahrplan und einen Arbeitszeitplan, in dem für jeden Fahrer der Name, der Standort und der im Voraus festgelegte Zeitplan für die verschiedenen Zeiträume der Lenktätigkeit, der anderen Arbeiten und der Fahrtunterbrechungen sowie die Bereitschaftszeiten angegeben werden. Jeder Fahrer, der in einem Dienst im Sinne des Absatzes 1 eingesetzt ist, muss einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen.
- 3) Der Arbeitszeitplan muss
 - a) alle in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für den Zeitraum des Tages der Kontrolle und der vorausgehenden 56 Tage enthalten; diese Angaben sind in

regelmäßigen Abständen von höchstens einem Monat zu aktualisieren;

- b) die Unterschrift des Leiters des Verkehrsunternehmens oder seines Beauftragten tragen;
- c) vom Verkehrsunternehmen nach Ablauf des Geltungszeitraums ein Jahr lang aufbewahrt werden. Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan aus; und
- d) auf Verlangen einem dazu befugten Kontrollbeamten vorgelegt und ausgehändigt werden.

Neufassung gemäß Artikel 1 Nr. 15 VO (EU) 2020/1054, 56 Tage gültig ab 31.12.2024, bis dahin 28 Tage (vgl. Artikel 3 VO (EU) 2020/1054

Fragen und Antworten zur Umsetzung des Mobilitätspakets 1

Das Mobilitätspaket 1 ist in Kraft, und die Sozialvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer gelten seit dem 20. August 2020. Ein vorrangiges Anliegen der Europäischen Kommission ist es nun, für ein gemeinsames Verständnis und eine kohärente Umsetzung der neuen Bestimmungen zu sorgen. Daher hat die Kommission ein erstes Bündel mit Fragen und Antworten zusammengestellt, die sich mit den dringendsten in diesem Sektor aufgetretenen Umsetzungsfragen befassen. Dies wird gegebenenfalls schrittweise durch weitere Fragen und Antworten zu den anderen Bestimmungen des Mobilitätspakets 1 ergänzt. Es soll als Leitfaden für Kraftfahrer, Kraftverkehrsunternehmer und Durchsetzungsbehörden dienen, um sicherzustellen, dass die Vorschriften EU-weit einheitlich angewandt und kontrolliert werden.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS: Diese Fragen und Antworten wurden von den Kommissionsdienststellen zusammengestellt und sind für die Europäische Kommission nicht bindend. Für die Auslegung des Unionsrechts ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Artikel 8 Absatz 8 und Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, auf die sich die Fragen 1 bis 6 beziehen, derzeit Gegenstand einer Nichtigkeitsklage vor dem Gerichtshof sind. Die angeführten Beispiele dienen lediglich der Veranschaulichung und die Liste konkreter Beispiele wird weiterentwickelt.

I. Rückkehr eines Fahrers

[1. Wie ist die Verpflichtung zur Rückkehr des Fahrers an seinen „Wohnsitz“ zu verstehen und zu erfüllen? Welche Pflichten und Rechte haben jeweils der Arbeitgeber und der Fahrer?]

Artikel 8 (Absatz 8a)

Ziel der Maßnahme ist es, die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer zu verbessern, indem übermäßig lange Fahrzeiten vermieden werden.

Die Verpflichtung des Verkehrsunternehmens besteht darin, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass sie nach jeweils drei bzw. vier aufeinanderfolgenden Wochen (je nachdem, ob der Fahrer zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen konnte) (an den Wohnsitz) zurückkehren können.

Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung bezieht sich auf zwei mögliche Orte, an die eine Rückkehr vom Arbeitgeber angeboten und organisiert werden muss, nämlich die im Mitgliedstaat der Niederlassung gelegene Betriebsstätte des Verkehrsunternehmens, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, oder der Wohnsitz des Fahrers, wenn dieser vom Ort der Niederlassung des Arbeitgebers abweicht.

Da es in Erwägungsgrund 14 der Verordnung heißt: „[...] den Fahrern sollte es freigestellt sein zu wählen, wo sie ihre Ruhezeit verbringen“, ist es also Sache des Fahrers, zwischen den beiden vom Arbeitgeber angebotenen Optionen zu wählen. Dies bedeutet, dass der Fahrer vom Arbeitgeber nicht verpflichtet werden kann, die Niederlassung des Arbeitgebers als Ort der Rückkehr zu wählen.

Eine Frage stellt sich allerdings, wenn sich der Fahrer nicht für eine der beiden Möglichkeiten entscheidet. In diesem Fall kann der Arbeitgeber zwischen den beiden Orten wählen, je nachdem, welcher als zweckmäßiger angesehen wird. Als Nachweis könnte in diesem Fall u.a. die an den Fahrer gerichtete

Aufforderung (z. B. E-Mail), zwischen dem Wohnsitz oder der Betriebsstätte des Unternehmens zu wählen, gelten, der aber nicht Folge geleistet wurde.

Eine ganz andere Frage ist, wo der Fahrer letztendlich seine Ruhezeit verbringt. Die Verordnung schreibt diesbezüglich keinen bestimmten Ort vor, so dass in dieser Hinsicht kein Verstoß gegen EU-Recht vorliegen kann. Der Arbeitgeber muss jedoch die in der Verordnung vorgesehenen Rückkehrmöglichkeiten anbieten. Die einschlägige Bestimmung sieht eine organisatorische Verpflichtung vor, die mit der Verpflichtung, entsprechende Aufzeichnungen für Kontrollen durch die zuständigen Behörden aufzubewahren, verknüpft ist.

Der Fahrer kann zwar den Ort, an dem die Ruhezeit verbracht wird, selbst wählen, aber den Arbeitgeber nicht von seiner Verpflichtung, die Arbeitszeit der Fahrer so zu planen, dass eine regelmäßige Rückkehr zum Wohnsitz möglich ist, befreien. Diese Verpflichtung des Verkehrsunternehmens bleibt bestehen unabhängig davon, was der Fahrer erklärt und wie er sich letztlich entscheidet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, dem Fahrer durch eine geeignete Organisation der Arbeit die Möglichkeit zur Rückkehr, entweder an seinen Wohnort oder an die Betriebsstätte des Verkehrsunternehmens, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, zu bieten. Eine solche Organisation muss aktiv, ohne ausdrückliche Aufforderung des Fahrers, durchgeführt werden. Der konkrete Ort, an dem die Ruhezeit verbracht wird, ist Sache des Fahrers und verpflichtet weder den Arbeitgeber noch den Fahrer, besondere Nachweise aufzubewahren.

So führt beispielsweise ein polnischer Fahrer, der in der Slowakei wohnt und bei einem in Polen ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, Beförderungen zwischen Frankreich und Spanien durch. Der Arbeitgeber muss diesem Fahrer die Wahl lassen und die Arbeit entsprechend organisieren, damit er regelmäßig entweder an den Wohnort (in der Slowakei) oder an die Betriebsstätte des Unternehmens (in Polen) zurückkehren kann. Der Fahrer kann den Arbeitgeber jedoch von

seiner Entscheidung in Kenntnis setzen, eine Fahrtunterbrechung zu nutzen, um sich zu einem anderen Ort zu begeben, z. B. zum Urlaub nach Südtalien. Anschließend begibt sich der Fahrer von dem Ort, an dem er seine Fahrtunterbrechung in Italien verbracht hat, direkt zu dem Ort, an dem er seine Arbeit wieder aufnehmen wird (Spanien oder Frankreich).

[2. Wie weist das Verkehrsunternehmen nach, dass es die Arbeit entsprechend organisiert hat, um dem Fahrer die Rückkehr entweder zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens zu ermöglichen?]

Artikel 8 (Absatz 8a)

A2 Verkehrsunternehmen verwenden Fahrtenschreiberaufzeichnungen, Dienstpläne der Fahrer oder sonstige Unterlagen zum Nachweis der Einhaltung der Verpflichtung, die Rückkehr des Fahrers zu organisieren (Erwägungsgrund 14 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Weitere Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass der Arbeitgeber dem Fahrer tatsächlich die Möglichkeit bietet, entweder zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens zurückzukehren, sind beispielsweise Fahrkarten oder andere Belege für Reisearrangements (u. a. ein Beleg dafür, dass ein Fahrer mit dem Kleinbus eines Arbeitgebers an den Wohnsitz zurückgekehrt ist).

Die Nachweise sind in den Räumlichkeiten des Unternehmens aufzubewahren und auf Verlangen der Kontrollbehörden des Mitgliedstaats, in dem der Arbeitgeber niedergelassen ist, oder der Kontrollbehörden anderer Mitgliedstaaten vorzulegen. Vom Fahrer sollte weder verlangt werden, über solche Nachweise zu verfügen, noch über Belege für den Ort, an dem er eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder längere Fahrtunterbrechung verbracht hat. Im Anschluss an eine Straßenkontrolle könnten die Kontrollbehörden beispielsweise beschließen, bei den Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Verkehrsunternehmen niedergelassen ist, zusätzliche Informationen über die Tätigkeit eines Fahrers anzufordern. Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Richtlinie 2006/22/EG sehen vor, dass sich die Mitgliedstaaten gegenseitig bei der Anwendung der Verordnung und bei der Kontrolle ihrer Einhaltung unterstützen.

Die Verpflichtung des Arbeitgebers dem Fahrer eine regelmäßige Rückkehr zu ermöglichen, ist eine organisatorische Verpflichtung, die mit der Verpflichtung, entsprechende Aufzeichnungen für Kontrollen durch die zuständigen Behörden aufzubewahren, verknüpft ist. Daher kann eine von einem Fahrer (z. B. als Teil eines Arbeitsvertrags) unterzeichnete Erklärung oder von ihm im Voraus (d. h. bevor er ein Angebot vom Arbeitgeber erhält) unterzeichnete Erklärung über den Verzicht auf das Recht, eine Rückkehr an den Wohnsitz zu wählen, den Arbeitgeber weder von der Verpflichtung entbinden, eine echte Rückkehrmöglichkeit anzubieten, noch von der Verpflichtung, die Arbeit des Fahrers entsprechend zu organisieren.

[3. Wer trägt die Reisekosten für die Rückkehr eines Fahrers zur Betriebsstätte des Unternehmens oder zu seinem Wohnsitz?]

Artikel 8 (Absatz 8a)

Endet die Arbeitszeit eines Fahrers an einem der beiden von ihm für die Rückkehr gewählten Orte oder in der Nähe eines dieser Orte, entstehen dem Arbeitgeber keine zusätzlichen Reisekosten.

Endet die Arbeitszeit vor der Rückkehr an einen der beiden Orte an einem vom gewählten Ort entfernten Ort, so umfasst die Verpflichtung des Arbeitgebers, die Rückkehr der Fahrer zu organisieren, auch die finanzielle Verantwortung für die Deckung der Reisekosten.

Beschließt ein Fahrer, das Angebot des Arbeitgebers, zum Wohnort des Fahrers oder zur Betriebsstätte des Arbeitgebers zurückzukehren, nicht zu nutzen und seine Ruhezeit an einem anderen Ort zu verbringen, so müssen etwaige Fahrtkosten zu und von diesem Ort vom Fahrer getragen werden. Diese Grundsätze gelten auch für Fahrer, die ihren Wohnsitz in einem Drittland haben und bei einem in der EU ansässigen Unternehmen beschäftigt sind.

[4. Gilt die Bestimmung für selbstständige Kraftfahrer? Wie kann ein selbstständiger Kraftfahrer nachweisen, dass er der Verpflichtung zur Rückkehr zum Wohnort oder zum Betriebszentrum des Unternehmens nachgekommen ist?]

Artikel 8 (Absatz 8a)

Artikel 8 Absatz 8a gilt nur für angestellte Fahrer.

In der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird nicht definiert, was ein Arbeitsverhältnis kennzeichnet. Trotz des fehlenden Verweises auf das nationale Recht ist dies als Begriff mit einer autonomen Bedeutung zu verstehen, die auf objektiven Faktoren beruht.

Für seine Auslegung kann man sich an der Rechtsprechung zu ähnlichen Sachverhalten orientieren (siehe Rechtssachen C-658/18, Rdnrn. 88 ff.; C-147/17, Rdnrn. 41 ff.; C-316/13, Rdnrn. 27 ff.). Die Ermittlung des Vorliegens eines Arbeitsverhältnisses sollte sich daher an den Fakten orientieren, die sich auf die tatsächliche Arbeitsleistung beziehen, und nicht an der Beschreibung des Verhältnisses seitens der Parteien. Ob eine Person im Lohn- oder Gehaltsverhältnis beschäftigt ist oder nicht, muss nach objektiven Kriterien bestimmt werden, die das Arbeitsverhältnis nach den Rechten und Pflichten der Betroffenen unterscheiden. Das wesentliche Merkmal des Arbeitsverhältnisses besteht darin, dass eine Person während einer bestimmten Zeit für eine andere nach deren Weisung Leistungen erbringt, für die sie als Gegenleistung eine Vergütung erhält.

Auch wenn die Definition des Begriffs „selbstständiger Kraftfahrer“ in der Richtlinie 2002/15/EG als solche im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht anwendbar ist, kann auch diese Definition berücksichtigt werden. Eine Tätigkeit als „selbstständiger Kraftfahrer“ im Sinne dieser Definition ist nicht als Arbeitsverhältnis gemäß Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 anzusehen.

Echte Selbständige fallen nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 8 Absatz 8a. Allerdings ist eine Person, die lediglich als selbstständig erwerbstätig bezeichnet wird, deren Situation jedoch die Voraussetzungen für ein Beschäftigungsverhältnis mit einer anderen (natürlichen oder juristischen) Person erfüllt, als Arbeitnehmer im Sinne von Artikel 8 Absatz 8a anzusehen und fällt somit unter diese Bestimmung.

II. Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen

[5. Was ist eine geeignete geschlechtergerechte Unterkunft für die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit?]

Artikel 8 Absatz 8

In den Rechtsvorschriften wird klargestellt, dass regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlaf- und sanitären Einrichtungen verbracht werden müssen und nicht im Fahrerhaus.

In den Rechtsvorschriften gibt es weder eine Definition noch eine Liste von Kriterien zur Definition des Begriffs der „geeigneten Unterkunft“, und es ist wichtig, bei der Art der Unterbringung, die die Fahrer nutzen dürfen, Flexibilität einzuräumen.

Artikel 8 Absatz 8 schreibt jedoch eindeutig vor, dass die Unterkunft angemessene Schlafgelegenheiten und sanitäre Einrichtungen bieten muss. Die Einrichtungen sollten jeder Person ausreichende Privatsphäre bieten.

Mehrere Arten von Unterkünften können diese Kriterien erfüllen, z. B. Hotels, Apartments in Motels oder Privatwohnungen.

[6. Welche Belege sollte ein Fahrer bei einer Kontrolle vorlegen, um nachzuweisen, dass er die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lastkraftwagen, sondern in einer geeigneten Unterkunft verbracht hat?]

Artikel 8 Absatz 8

In Artikel 34 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ist festgelegt, dass die Mitgliedstaaten den Fahrern die Vorlage von Formularen, mit denen die Tätigkeit des Fahrers außerhalb des Fahrzeugs bescheinigt wird, nicht vorschreiben dürfen. Dies gilt auch für die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs. Daher können die Durchsetzungsbehörden von den Fahrern keine Unterlagen verlangen, die

belegen, dass ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit vor der Unterwegskontrolle nicht im Fahrzeug verbracht wurde. Fahrer oder Arbeitgeber können nur dann wegen eines Verstoßes gegen das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (oder eine als Ausgleich eingelegte Ruhezeit von mehr als 45 Stunden) im Fahrzeug zu verbringen, mit einer Geldbuße belegt werden, wenn die Fahrer zum Zeitpunkt der Kontrolle gerade eine solche Ruhezeit im Fahrzeug verbringen.

III. Fährregelung

[7. Muss ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das für eine Mindestdauer von 8 Stunden auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird und Zugang zu einer Schlafkabine hat, die anderen Teile der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in einer geeigneten Unterkunft verbringen, oder darf er sich dabei im Fahrzeug aufhalten?]

Artikel 9

Gemäß Artikel 8 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dürfen die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie müssen, wie in der Verordnung beschrieben, in geeigneten Unterkünften verbracht werden.

Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung befasst sich mit dem Fall, dass ein Fahrer ein Fahrzeug begleitet, das per Fähre oder Zug befördert wird, und sieht in diesem Zusammenhang bestimmte Ausnahmen vor. Obwohl er sich auf Artikel 8 als Ganzes bezieht, gestattet er keine Abweichung von dem Verbot gemäß Artikel 8 Absatz 8 bestimmte Ruhepausen im Fahrzeug zu verbringen. Vielmehr lässt sich seinem Wortlaut entnehmen, dass die dort vorgesehenen Ausnahmen nur die Möglichkeit betreffen, bestimmte Ruhezeiten, d. h. eine regelmäßige tägliche Ruhezeit, eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit, zu unterbrechen. Gestattet ist also lediglich eine Ausnahme von der Bestimmung, wonach eine „Ruhezeit jeden ununterbrochenen Zeitraum [darstellt], in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann“.

Folglich darf der Fahrer nicht vor dem Ein- und/oder Aussteigen aus der Fähre/Eisenbahn einen Teil seiner regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug verbringen.

IV. Reduzierte wöchentliche Ruhezeiten

[8. Wenn ein Fahrer zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nacheinander eingelegt hat, können die beiden Ausgleichszeiträume dann jeweils mit anderen Ruhezeiten von mindestens neun Stunden verbunden und während der grenzüberschreitenden Beförderung genommen werden?]

Artikel 8 Absatz 6b

Jede Abweichung von den allgemeinen Vorschriften ist eng auszulegen und anzuwenden, um die Ziele der Verordnung nicht zu gefährden. Wie in Erwägungsgrund 8 der Verordnung (EU) 2020/1054 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dargelegt, besteht die Absicht des Gesetzgebers darin, Fahrern, die eine grenzüberschreitende Fernfahrt absolvieren, zu ermöglichen, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihrem Wohnsitz zu verbringen und für alle verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten einen vollständigen Ausgleich zu erhalten.

In Artikel 8 Absatz 6b der Verordnung ist eindeutig festgelegt, dass der auf zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten folgenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit, eine als Ausgleich für diese reduzierten Ruhezeiten einzulegende Ruhezeit vorausgehen muss und nicht Fahrtätigkeiten oder sonstige Arbeiten. Die beiden als Ausgleich vorgesehenen Ruhezeiten sind also ohne Unterbrechung und in Zusammenhang mit der auf die reduzierten Ruhezeiten folgenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit zu nehmen.

V. Außergewöhnliche Überschreitung der Lenkzeit

[9. Unter welchen außergewöhnlichen Umständen kann der Fahrer die tägliche und wöchentliche Lenkzeit überschreiten? Wie kann das Bestehen solcher außergewöhnlicher Umstände kontrolliert werden?]

Artikel 12 Absätze 2 und 3

Die Überschreitung der täglichen und/oder wöchentlichen Lenkzeiten ist ausschließlich zulässig, um mit dem Fahrzeug einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten, oder in Ausnahmefällen, in denen ein Fahrer seinen Wohnort oder das Betriebsstätte des Arbeitgebers erreichen muss, um eine wöchentliche Ruhezeit oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen. Diese beiden neuen Ausnahmen können in Anspruch genommen werden, wenn ein Fahrer aufgrund unvorhergesehener, vom Willen des Fahrers oder des Betreibers unabhängiger Umstände (Wetterbedingungen, Verkehrsüberlastung, Verspätungen an den Be- und Entladeorten usw.) nicht in der Lage ist, einen der oben genannten Orte für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen, ohne gegen die Vorschriften über tägliche oder wöchentliche Ruhezeiten zu verstoßen.

Beispielsweise wäre ein Fahrer aus einem Land in Randlage, der eine lange grenzüberschreitende Fahrt unternimmt und aufgrund unvorhergesehener Umstände, die die Fahrt verzögern, nicht in der Lage ist, seinen Wohnort zu erreichen, unter Berufung auf diese Bestimmung nicht gezwungen, die 45 Stunden einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit an einem anderen Ort zu verbringen, der nicht weit von seinem Wohnort entfernt ist.

Wie im neuen Absatz 4 des Artikel 12 der Verordnung angegeben, muss der Fahrer den Grund für die Abweichung von den Lenkzeiten handschriftlich auf dem Ausdruck, dem Schaublatt oder dem Arbeitszeitplan vermerken. Mit diesem Vermerk übernimmt der Fahrer die Verantwortung für die eingetragenen Informationen.

Die Verlängerung der Lenkzeiten unter den oben genannten außergewöhnlichen Umständen darf nicht zu einer Verkürzung der anschließenden Ruhezeit führen. Gemäß Artikel 12 Absatz 5 der Verordnung muss jede Lenkzeitverlängerung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche, in der die Ausnahmeregelung in Anspruch genommen wurde, eingelegt werden muss.

[10. Kann ein Fahrer, der die tägliche und wöchentliche Lenkzeit aufgrund außergewöhnlicher Umstände überschreitet, auch die zweiwöchentliche Höchstlenkzeit von 90 Stunden überschreiten?]

Artikel 12 Absätze 2 und 3

Die Möglichkeit für Fahrer, unter außergewöhnlichen Umständen tägliche und/oder wöchentliche Lenkzeiten zu überschreiten, um ihren Wohnort oder die Betriebsstätte des Arbeitgebers zu erreichen und dort eine wöchentliche Ruhezeit oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen, erlaubt es den Fahrern nicht, von der in Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 festgelegten zweiwöchentlichen Höchstlenkzeit von 90 Stunden abzuweichen. Im neuen Absatz 2 des Artikel 12 der Verordnung sind eindeutig die Bestimmungen aufgeführt, von denen der Fahrer abweichen darf, nämlich Artikel 6 Absätze 1 und 2 über die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten und Artikel 8 Absatz 2 über die Verpflichtung des Fahrers, innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit eingelegt zu haben. Der Fahrer muss in jedem Fall die zweiwöchentliche Höchstlenkzeit von 90 Stunden einhalten.

So kann beispielsweise ein Fahrer, der in einer Woche (Woche 1) 56 Stunden gefahren ist, nach einer Fahrtunterbrechung von 30 Minuten zwei zusätzliche Stunden fahren, um seinen Wohnsitz zu erreichen und dort eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu verbringen. In der darauffolgenden Woche

(Woche 2) muss der Fahrer dann sicherstellen, dass er nicht länger als 32 Stunden fährt. Die Lenkzeitverlängerung um zwei Stunden muss durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach Woche 1 genommen werden muss.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass Fahrer von Fahrzeugen, die mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, seit dem 20. August 2020 verpflichtet sind, das Symbol der Länder einzutragen, in denen die tägliche Arbeitszeit begonnen und beendet wurde, wie dies bereits bei Fahrzeugen mit einem digitalen Fahrtenschreiber vorgeschrieben ist.

VI. Mehrfahrerbetrieb

[11. Ist ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer verpflichtet, im fahrenden Fahrzeug eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einzulegen? Kann die Fahrtunterbrechung länger als 45 Minuten dauern?]

Artikel 7

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer ist nicht verpflichtet, im fahrenden Fahrzeug eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einzulegen, wenn er neben dem Fahrer sitzt, der das Fahrzeug tatsächlich führt. Es ist Sache des Fahrers, zu entscheiden, ob er seine Fahrtunterbrechung in einem fahrenden Fahrzeug oder außerhalb des Fahrzeugs einlegen möchte oder nicht.

Eine Fahrtunterbrechung, die außerhalb des Fahrzeugs verbracht wird, kann sicherlich länger als 45 Minuten dauern. Als Ruhezeit in einem fahrenden Fahrzeug muss gemäß dem neuen Absatz 3 von Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 45 Minuten eingelegt werden. Die verbleibende Zeit, die neben einem Fahrer, der dieses Fahrzeug tatsächlich führt, verbracht wird, ist als Bereitschaftszeit gemäß Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG festzuhalten.

VII. Grenzübergang

[12. Ab wann gilt die Verpflichtung zur handschriftlichen Aufzeichnung des Grenzübertritts?]

Artikel 34 Absatz 6 Buchstabe f und Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 165/2014

Gemäß Artikel 34 Absatz 6 Buchstabe f und Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 müssen Fahrer das Symbol des Landes, in das sie einreisen, nachdem sie die Grenze eines Mitgliedstaats überschritten haben, handschriftlich eintragen. Diese Verpflichtung gilt seit dem 20. August 2020 für Fahrzeuge mit einem analogen Fahrtenschreiber und ab dem 2. Februar 2022 für Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind.

Der Fahrer muss auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze anhalten. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so muss der Fahrer das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof eintragen.

Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des europäischen Parlaments und des Rates

vom 4. Februar 2014

über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit den Änderungen durch Artikel 2 der Verordnung (EU) 2020/1054 vom 15. Juli 2020

-Auszug -

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91, auf Vorschlag der Europäischen Kommission, nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente, nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹, nach Anhörung des Ausschusses der Regionen, gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren², in Erwägung nachstehender Gründe:

- 1) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates³ enthält Vorschriften über Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung von Fahrtenschreibern. Sie wurde mehrfach wesentlich geändert. Im Interesse einer größeren Klarheit ist es daher geboten, ihre hauptsächlichen Vorschriften zu vereinfachen und neu zu ordnen.
- 2) Aufgrund der Erfahrungen sollten bestimmte technische Aspekte und Kontrollverfahren verbessert werden, um die Wirksamkeit und Effizienz des Fahrtenschreibersystems zu gewährleisten.
- 3) Für bestimmte Kraftfahrzeuge gelten Ausnahmen von den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴. Zur Wahrung der Kohärenz sollte es möglich sein, solche Kraftfahrzeuge auch vom Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung auszunehmen.
- 4) Fahrtenschreiber sollten in Fahrzeuge eingebaut werden, die von der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfasst werden. Einige Fahrzeuge sollten im Interesse einer gewissen Flexibilität vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen werden, nämlich Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, und die nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken dieser Fahrzeuge für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt. Zur Wahrung der Kohärenz zwischen den einschlägigen Ausnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und zur Verringerung der Verwaltungslasten der Verkehrsunternehmen sollten unter Beachtung der Ziele der genannten Verordnung einige der in diesen Ausnahmen festgelegten zulässigen Höchstentfernungen geändert werden.
- 5) Die Kommission wird die Verlängerung der Dauer der Zulässigkeit von Adaptern für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 bis 2015 prüfen und vor dem Jahr 2015 weitere Überlegungen über eine langfristige Lösung für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 anstellen.
- 6) Die Kommission sollte den Einbau von Gewichtssensoren in schweren Nutzfahrzeugen in Erwägung ziehen und sollte der Frage nachgehen, inwieweit Gewichtssensoren zu einer besseren Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften beitragen können.
- 7) Die Verwendung von Fahrtenschreibern, die an ein globales Satellitennavigationssystem angebunden sind, ist ein geeignetes und kostengünstiges Mittel für die automatische Aufzeichnung des Standorts des Fahrzeugs an bestimmten Punkten während der täglichen Arbeitszeit zur Unterstützung der Kontrolleure bei ihren Kontrollen und sollte daher eingeführt werden.
- 8) Der Gerichtshof hat in seinem Urteil in der Rechtssache C-394/92 Michielsen und Geybels Transport Service⁵ den Begriff „tägliche Arbeitszeit“ definiert und die Kontrollbehörden sollten die Bestimmungen dieser Verordnung im Lichte dieser Definition auslegen. Die „tägliche Arbeitszeit“ beginnt in dem Moment, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt, oder, wenn eine tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, am Ende der Ruhezeit, deren Dauer neun Stunden nicht unterschreitet. Sie endet zu Beginn einer täglichen Ruhezeit oder, wenn die tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, zu Beginn einer Ruhezeit von mindestens neun zusammenhängenden Stunden.

- 9) Die Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Durchführung einer bestimmten Mindestzahl von Straßenkontrollen. Die Fernkommunikation zwischen dem Fahrtschreiber und Kontrollbehörden zu Straßenkontrollzwecken erleichtert die Durchführung gezielter Straßenkontrollen; sie ermöglicht eine Verringerung der Verwaltungslasten, die durch stichprobenartige Überprüfungen der Verkehrsunternehmen entstehen, und sollte daher eingeführt werden.
- 10) Intelligente Verkehrssysteme (im Folgenden „IVS“) können dabei helfen, die Herausforderungen der europäischen Verkehrspolitik zu bewältigen, beispielsweise die Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens und der Verkehrsstaus und den steigenden Energieverbrauch. Deshalb sollten in Fahrtschreibern genormte Schnittstellen bereitgestellt werden, um die Interoperabilität mit IVS-Anwendungen zu gewährleisten.
- 11) Priorität sollte die Entwicklung von Anwendungen erhalten, die den Fahrern helfen, die im Fahrtschreiber aufgezeichneten Daten zu interpretieren, damit sie die Sozialvorschriften einhalten können.
- 12) Die Sicherheit des Fahrtschreibers und seines Systems ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass vertrauenswürdige Daten generiert werden. Deshalb sollten die Hersteller den Fahrtschreiber so konstruieren, erproben und über seinen gesamten Lebenszyklus ständig überprüfen, dass Sicherheitsschwachstellen vermieden, erkannt, und verringert werden.
- 13) Die Praxiserprobung von Fahrtschreibern, für die noch keine Typgenehmigung erteilt wurde, ermöglicht vor der breiten Einführung einen Test unter realen Anwendungsbedingungen, was auch schnellere Verbesserungen ermöglicht. Praxiserprobungen sollten daher unter der Voraussetzung erlaubt werden, dass die Teilnahme daran und die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wirksam überwacht und kontrolliert wird.
- 14) Da es sehr wichtig ist, ein Höchstmaß an Sicherheit aufrechtzuerhalten, sollten Sicherheitszertifikate von einer Zertifizierungsstelle ausgestellt werden, die vom Verwaltungsausschuss im Rahmen des „Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates“ (Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung von IT-Sicherheitszertifikaten) der Gruppe Hoher Beamter für Informationssicherheit (SOG-IS) anerkannt ist. Im Rahmen der internationalen Beziehungen zu Drittländern sollte die Kommission eine Zertifizierungsstelle für die Zwecke dieser Verordnung nicht anerkennen, wenn die Stelle Bedingungen für die Sicherheitsevaluierung nicht erfüllt, die denen nach dem Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung gleichwertig sind. Dabei sollte die Stellungnahme des Verwaltungsausschusses zugrunde gelegt werden.
- 15) Den Einbaubetrieben und Werkstätten kommt bei der Gewährleistung der Sicherheit von Fahrtschreibern eine wichtige Rolle zu. Daher sollten bestimmte Mindestanforderungen für ihre Zuverlässigkeit und für ihre Zulassung, und Überprüfung festgelegt werden. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen ergreifen, damit Interessenkonflikte zwischen Einbaubetrieben oder Werkstätten und Verkehrsunternehmen vermieden werden. Durch diese Verordnung werden die Mitgliedstaaten in keiner Weise daran gehindert, für deren Zulassung, Kontrolle und Zertifizierung nach den Verfahren der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates² zu sorgen, sofern die Mindestkriterien der vorliegenden Verordnung erfüllt sind.
- 16) Um eine wirksamere Prüfung und Kontrolle der Fahrerkarten zu ermöglichen und den Kontrolleuren die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu erleichtern, sollten nationale elektronische Register eingerichtet und Vorgaben für deren Vernetzung gemacht werden.
- 17) Bei der Prüfung der Einzigkeit von Fahrerkarten sollten die Mitgliedstaaten die Verfahren anwenden, die in der Empfehlung 2010/19/EU der Kommission³ genannt werden.
- 18) Es sollte der Sonderfall berücksichtigt werden, dass ein Mitgliedstaat die Möglichkeit haben sollte, einem Fahrer, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz nicht in einem Mitgliedstaat oder einem Staat hat, der Vertragspartei des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals vom 1. Juli 1970 (im Folgenden „AETR-Übereinkommen“) ist, eine befristete und nicht erneuerbare Fahrerkarte auszustellen. In diesen Fällen müssen die betreffenden Mitgliedstaaten die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung uneingeschränkt anwenden.
- 19) Die Mitgliedstaaten sollten auch dann Fahrerkarten für in ihrem Hoheitsgebiet ansässige Fahrer ausstellen können, wenn die Verträge für bestimmte Teile ihres Hoheitsgebiets nicht gelten. In diesen Fällen müssen die betreffenden Mitgliedstaaten die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung uneingeschränkt anwenden.
- 20) Veränderungen des Fahrtschreibers und neue Manipulationstechniken stellen für die Kontrolleure eine ständige Herausforderung dar. Im Interesse einer wirksameren Kontrolle und einer stärkeren Harmonisierung der Kontrollansätze in der Europäischen Union sollte eine gemeinsame Methodik für die Grundausbildung und die Fortbildung der Kontrolleure festgelegt werden.
- 21) Die Aufzeichnung von Daten durch den Fahrtschreiber wie auch die Entwicklung von Technologien für die Aufzeichnung von Standortdaten, die Fernkommunikation und die Schnittstelle zu IVS führen zur Verarbeitung personenbezogener Daten. Daher sollten die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union Anwendung finden, insbesondere die in der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen

- Parlaments und des Rates¹ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² festgelegt.
- 22) Im Interesse eines unverfälschten Wettbewerbs bei der Entwicklung von Anwendungen für Fahrtenschreiber sollten Rechte des geistigen Eigentums und Patente bezüglich der Übertragung von Daten von und zu Fahrtenschreibern für jedermann unentgeltlich zur Verfügung stehen.
 - 23) Die im Rahmen der Kommunikation mit den Kontrollbehörden in den Mitgliedstaaten ausgetauschten Daten sollten gegebenenfalls den einschlägigen internationalen Normen entsprechen, wie der vom Europäischen Komitee für Normung verabschiedeten Normenserie für die dedizierte Kurzstreckenkommunikation.
 - 24) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbinnenmarkt zu gewährleisten und um ein eindeutiges Signal an Fahrer und Verkehrsunternehmen zu richten, sollten die Mitgliedstaaten — unbeschadet des Subsidiaritätsprinzips — entsprechend den in der Richtlinie 2006/22/EG festgelegten Kategorien von Verstößen wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen vorsehen.
 - 25) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes erfolgt, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Betrieb genommen wurde.
 - 26) Im Interesse der klaren, wirksamen, verhältnismäßigen und einheitlichen Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr sollten die Behörden der Mitgliedstaaten die Regeln einheitlich anwenden.
 - 27) Jeder Mitgliedstaat sollte der Kommission seine Erkenntnisse über das Angebot an betrügerischen Geräten oder Einrichtungen zur Manipulation von Fahrtenschreibern, darunter auch die Angebote im Internet, mitteilen und die Kommission sollte alle anderen Mitgliedstaaten entsprechend von diesen Erkenntnissen informieren.
 - 28) Die Kommission sollte auch weiterhin ihre Internet-Hotline betreiben, bei der Fahrer, Verkehrsunternehmen, Kontrollbehörden und zugelassene Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller ihre Fragen und Bedenken zum digitalen Fahrtenschreiber vorbringen können, etwa auch zu neuen Formen von Manipulation und Betrug.
 - 29) Durch die Anpassungen des AETR-Übereinkommens ist die Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers für Fahrzeuge obligatorisch geworden, die in Drittländern zugelassen sind, welche das AETR-Übereinkommen unterzeichnet haben. Da diese Länder direkt von den durch diese Verordnung eingeführten Änderungen am Fahrtenschreiber betroffen sind, sollten sie die Möglichkeit haben, sich an einem Dialog über technische Angelegenheiten, einschließlich des Systems für den Austausch von Informationen über Fahrerkarten und Werkstattkarten, zu beteiligen. Daher sollte ein Fahrtenschreiberforum eingerichtet werden.
 - 30) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Aspekte übertragen werden: Anforderungen, Anzeige- und Warnfunktionen und Typp Genehmigung des Fahrtenschreibers sowie Einzelvorschriften für intelligente Fahrtenschreiber; Verfahren für Praxiserprobungen und dabei verwendete Kontrollformulare; Musterformular für die schriftliche Begründung für die Entfernung der Verplombung; erforderliche gemeinsame Verfahren und Spezifikationen für die Vernetzung der elektronischen Register; methodische Angaben zum Inhalt der Erstausbildung und der Weiterbildung von Kontrollbeamten. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates³ ausgeübt werden.
 - 31) Die für die Zwecke der vorliegenden Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakte, die die Vorschriften des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ersetzen werden, sowie andere Durchführungsmaßnahmen sollten ab dem 2. März 2016 gelten. Wurden die Durchführungsrechtsakte aus irgendeinem Grund nicht rechtzeitig erlassen, so sollte die erforderliche Kontinuität durch Übergangsmaßnahmen sichergestellt werden.
 - 32) Die Durchführungsrechtsakte nach dieser Verordnung sollten von der Kommission nicht erlassen werden, wenn der in dieser Verordnung vorgesehene Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf eines Durchführungsrechtsakts abgibt.
 - 33) Im Rahmen der Anwendung des AETR-Übereinkommens sollten Verweise auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 als Verweise auf die vorliegende Verordnung gelten. Die Union wird geeignete Maßnahmen in der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) in Betracht ziehen, um die erforderliche Kohärenz zwischen dieser Verordnung und dem AETR-Übereinkommen sicherzustellen.

- 34) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates (2) angehört und hat am 5. Oktober 2011 eine Stellungnahme (3) abgegeben.
- 35) Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sollte daher aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I

Grundsätze, Geltungsbereich und Anforderungen

Artikel 1 Gegenstand und Grundsätze

- 1) Diese Verordnung enthält die Pflichten zu und Vorschriften über Bauart, Einbau, Benutzung, Prüfung und Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnungen 561/2006, 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009, der Richtlinien 2002/15/EG, 92/6/EGW und 92/106/EGW und was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, der Richtlinien 96/71/EG, 2014/67/EU und 2020/1057 zu überprüfen.

Fahrtenschreiber müssen hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

- 2) Diese Verordnung enthält die Bedingungen und Vorschriften, nach denen die Informationen und nicht personenbezogenen Daten, die von den Fahrtenschreibern aufgezeichnet, verarbeitet oder gespeichert wurden, für andere Zwecke verwendet werden können als die Überprüfung der Einhaltung der in Absatz 1 genannten Rechtsakte.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

- 1) Im Sinne dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.
- 2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten im Sinne dieser Verordnung folgende Begriffsbestimmungen:
- a) „Fahrtenschreiber“ oder „Kontrollgerät“ ist das für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmte Gerät zum vollautomatischen oder halbautomatischen Anzeigen, Aufzeichnen, Ausdrucken, Speichern und Ausgeben von Angaben über die Fahrten des Fahrzeugs, einschließlich seiner Fahrgeschwindigkeit, gemäß Artikel 4 Absatz 3 sowie von Angaben über bestimmte Tätigkeitszeiten der Fahrer;
- b) „Fahrzeugeinheit“ ist der Fahrtenschreiber ohne den Bewegungssensor und ohne die Verbindungskabel zum Bewegungssensor. Die Fahrzeugeinheit kann

aus einem Einzelgerät oder aus mehreren im Fahrzeug verteilten Geräten bestehen, sofern sie den Sicherheitsanforderungen dieser Verordnung entspricht; die Fahrzeugeinheit umfasst unter anderem eine Verarbeitungseinheit, einen Massenspeicher, eine Zeitmessfunktion, zwei Chipkarten-Schnittstellengeräte für Fahrer und Beifahrer, einen Drucker, eine Datenanzeige, Steckverbinder und Bedienelemente für Nutzereingaben;

- c) Bewegungssensor“ ist der Bestandteil des Fahrtenschreibers, der ein Signal bereitstellt, das die Fahrgeschwindigkeit und/oder die zurückgelegte Wegstrecke darstellt;
- d) „Fahrtenschreiberkarte“ ist eine zur Verwendung mit dem Fahrtenschreiber bestimmte Chipkarte, die die Feststellung der Rolle des Karteninhabers durch den Fahrtenschreiber und die Übertragung und Speicherung von Daten ermöglicht;
- e) „Schaublatt“ ist ein für die dauerhafte Aufzeichnung von Daten bestimmtes Blatt, das in den analogen Fahrtenschreiber eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des analogen Fahrtenschreibers die zu registrierenden Angaben fortlaufend aufzeichnet;
- f) „Fahrerkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die einem bestimmten Fahrer von den Behörden eines Mitgliedstaats ausgestellt wird, den Fahrer ausweist und die Speicherung von Tätigkeitsdaten des Fahrers ermöglicht;
- g) „analoger Fahrtenschreiber“ ist ein Fahrtenschreiber, bei dem ein Schaublatt in Einklang mit dieser Verordnung verwendet wird;
- h) „digitaler Fahrtenschreiber“ ist ein Fahrtenschreiber, bei dem eine Fahrtenschreiberkarte in Einklang mit dieser Verordnung verwendet wird;
- i) „Kontrollkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats einer zuständigen nationalen Kontrollbehörde ausstellen, die die Kontrollbehörde, und fakultativ den Kontrolleur, ausweist und das Lesen, Ausdrucken und/oder Herunterladen der im Massenspeicher, auf Fahrerkarten, und fakultativ auf Werkstattkarten gespeicherten Daten, ermöglicht;
- j) „Unternehmenskarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats einem Verkehrsunternehmen ausstellen, das mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstete Fahrzeuge betreiben muss, und die das Verkehrsunternehmen ausweist und das Anzeigen, Herunterladen und Ausdrucken der Daten ermöglicht, die in dem von diesem Verkehrsunternehmen gesperrten Fahrtenschreiber gespeichert sind;
- k) „Werkstattkarte“ ist eine Fahrtenschreiberkarte, die die Behörden eines Mitgliedstaats benannten Mitarbeitern eines von diesem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrtenschreiberherstellers, Einbaubetriebs, Fahrzeugherstellers oder einer von ihm zugelassenen Werkstatt ausstellen, den Karteninhaber ausweist

¹ Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Tätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABL. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

² Richtlinie 92/6/EGW des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABL. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).

und das Prüfen, Kalibrieren und Aktivieren von Fahrtenschreibern und/oder das Herunterladen der Daten von diesen ermöglicht;

- l) „Aktivierung“ ist die Phase, in der der Fahrtenschreiber mit Hilfe einer Werkstattkarte seine volle Einsatzbereitschaft erlangt und alle Funktionen, einschließlich Sicherheitsfunktionen, erfüllt;
- m) „Kalibrierung“ des digitalen Fahrtenschreibers ist die mit Hilfe der Werkstattkarte vorgenommene Aktualisierung oder Bestätigung von Fahrzeugparametern einschließlich der Fahrzeugkennung und der Fahrzeugmerkmale, die im Massenspeicher zu speichern sind;
- n) „Herunterladen“ von einem digitalen Fahrtenschreiber ist das Kopieren eines Teils oder aller im Massenspeicher der Fahrzeugeinheit oder im Speicher der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Datendateien zusammen mit der digitalen Signatur, sofern hierdurch die gespeicherten Daten weder verändert noch gelöscht werden;
- o) „Ereignis“ ist eine vom Fahrtenschreiber festgestellte Betriebsabweichung, die möglicherweise auf einen Betrugsversuch zurückgeht;
- p) „Störung“ ist eine vom Fahrtenschreiber festgestellte Betriebsabweichung, die möglicherweise auf eine technische Fehlfunktion oder ein technisches Versagen zurückgeht;
- q) „Einbau“ ist die Montage eines Fahrtenschreibers in einem Fahrzeug;
- r) „ungültige Karte“ ist eine Karte, die als fehlerhaft festgestellt wurde oder deren Erstauthentisierung fehlgeschlagen oder deren Gültigkeitsbeginn noch nicht erreicht oder deren Ablaufdatum überschritten ist;
- s) „regelmäßige Nachprüfung“ ist ein Komplex von Arbeitsgängen zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Fahrtenschreibers und der Übereinstimmung seiner Einstellungen mit den Fahrzeugparametern sowie zur Kontrolle, dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtenschreiber angeschlossen sind;
- t) „Reparatur“ ist die Reparatur eines Bewegungssensors oder einer Fahrzeugeinheit, wozu die Trennung von der Stromversorgung oder die Trennung von anderen Komponenten des Fahrtenschreibers oder die Öffnung des Bewegungssensors oder der Fahrzeugeinheit erforderlich ist;
- u) „Typgenehmigung“ ist das Verfahren, mit dem durch einen Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 bescheinigt wird, dass der Fahrtenschreiber, seine jeweiligen Komponenten oder die Fahrtenschreiberkarte, die in Verkehr gebracht werden sollen, die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen;
- v) „Interoperabilität“ ist die Fähigkeit von Systemen, Daten auszutauschen und Informationen weiterzugeben, sowie die ihnen zugrundeliegenden Geschäftsabläufe;

- w) „Schnittstelle“ ist eine Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen den Systemen dient;
- x) „Zeitmessung“ ist die ununterbrochene digitale Aufzeichnung der koordinierten Weltzeit aus Kalenderdatum und Uhrzeit (UTC);
- y) „Zeiteinstellung“ ist die in regelmäßigen Abständen vorgenommene automatische Einstellung der aktuellen Zeit mit einer Höchsttoleranz von einer Minute oder die während der Kalibrierung vorgenommene Einstellung;
- z) „offene Norm“ ist eine Norm, die in einem Normenspezifikationsdokument aufgeführt ist, das kostenlos oder gegen eine Schutzgebühr zur Verfügung steht und gebührenfrei oder gegen eine Schutzgebühr kopiert, verteilt oder benutzt werden darf.

Artikel 3 Anwendungsbereich

- 1) Der Fahrtenschreiber ist in Fahrzeugen einzubauen und zu benutzen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und für die die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt.
- 2) Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen.
- 3) Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die für Beförderungen eingesetzt werden, für die eine Ausnahme nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährt wurde, von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen.

Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die für Beförderungen eingesetzt werden, für die gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 eine Ausnahme gewährt wurde, von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen; sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

- 4) Spätestens drei Jahre nach Ablauf des Jahres des Inkrafttretens der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften müssen folgende Kategorien von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Zulassung eingesetzt werden, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 dieser Verordnung ausgerüstet sein:
 - a) Fahrzeuge, die mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind;
 - b) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den bis zum 30. September 2011 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht;
 - c) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den ab dem 1. Oktober 2011 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht, und

- d) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den ab dem 1. Oktober 2012 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht.
- 4a) Spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften müssen Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Anhang IC der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission (*) ausgerüstet sind und in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Zulassung eingesetzt werden, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der vorliegenden Verordnung ausgerüstet sein.
- 5) Die Mitgliedstaaten können für Beförderungen im Binnenverkehr vorschreiben, dass in allen Fahrzeugen, in denen gemäß Absatz 1 nicht anderweitig ein Fahrtenschreiber eingebaut und benutzt zu werden braucht, ein Fahrtenschreiber gemäß dieser Verordnung eingebaut und benutzt werden muss.
- g) Ereignisse und Fehler.
- 4) Der analoge Fahrtenschreiber muss mindestens die in Absatz 3 Buchstaben a, b und e genannten Daten aufzeichnen.
- 5) Folgenden Stellen kann jederzeit Zugang zu den im Fahrtenschreiber und auf der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Daten gewährt werden:
- a) den zuständigen Kontrollbehörden, und
- b) dem jeweiligen Verkehrsunternehmen, damit es seinen rechtlichen Verpflichtungen nachkommen kann, insbesondere jenen gemäß Artikel 32 und 33.
- 6) Das Herunterladen von Daten erfolgt mit geringst möglicher zeitlicher Beeinträchtigung für Verkehrsunternehmen bzw. Fahrer.
- 7) Die vom Fahrtenschreiber gespeicherten Daten, die drahtlos oder elektronisch vom oder zum Fahrtenschreiber übertragen werden können, müssen öffentlich verfügbare Protokolle sein, die in offenen Normen definiert sind.

Artikel 4 Anforderungen und zu speichernde Daten

- 1) Fahrtenschreiber, einschließlich externer Komponenten, Fahrtenschreiberkarten und Schaublätter müssen strenge technische und andere Anforderungen erfüllen, so dass diese Verordnung ordnungsgemäß angewendet werden kann.
- 2) Der Fahrtenschreiber und die Fahrtenschreiberkarten müssen die folgenden Anforderungen erfüllen:
- Aufzeichnung genauer und zuverlässiger Daten betreffend den Fahrer, die Tätigkeit des Fahrers und das Fahrzeug;
 - Sicherheit, damit insbesondere Integrität und Ursprung der Herkunft der von Fahrzeugeinheiten und Bewegungssensoren aufgezeichneten und von ihnen abgerufenen Daten gewährleistet sind;
 - Interoperabilität zwischen den verschiedenen Generationen von Fahrzeugeinheiten und Fahrtenschreiberkarten;
 - Ermöglichung einer wirksamen Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung und anderer Rechtsakte;
 - ausreichend Speicherkapazität zur Speicherung aller gemäß dieser Verordnung erforderlichen Daten
 - Benutzerfreundlichkeit.
- 3) Der digitale Fahrtenschreiber muss folgende Daten aufzeichnen:
- a) zurückgelegte Wegstrecke und Geschwindigkeit des Fahrzeugs;
- b) Zeitmessung;
- c) Standorte gemäß Artikel 8 Absatz 1;
- d) Identität des Fahrers;
- e) Tätigkeit des Fahrers;
- f) Kontroll-, Kalibrierungs- und Fahrtenschreiber-Reparaturdaten, einschließlich Angaben zur Werkstatt;
- 8) Um sicherzustellen, dass der Fahrtenschreiber und die Fahrtenschreiberkarten den Grundsätzen und Anforderungen dieser Verordnung und insbesondere dieses Artikels genügen, erlässt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten Einzelvorschriften für die einheitliche Anwendung dieses Artikels, und zwar insbesondere Bestimmungen zu den technischen Vorkehrungen zwecks Einhaltung dieser Anforderungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 42 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- 9) Diese Einzelvorschriften gemäß Absatz 8, die gegebenenfalls auf Normen gestützt sind, gewährleisten die Interoperabilität und Kompatibilität zwischen den verschiedenen Generationen von Fahrzeugeinheiten und allen Fahrtenschreiberkarten.

Artikel 5 Funktionen des digitalen Fahrtenschreibers

Der digitale Fahrtenschreiber muss folgende Funktionen gewährleisten:

- Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessung;
- Überwachung der Fahrertätigkeiten und des Status der Fahrzeugführung;
- Überwachung des Einsteckens und Entnehmens von Fahrtenschreiberkarten;
- Aufzeichnung manueller Eingaben der Fahrer;
- Kalibrierung;
- automatische Aufzeichnung der Standorte gemäß Artikel 8 Absatz 1;
- Überwachung von Kontrollen;
- Feststellung und Aufzeichnung von Ereignissen und Störungen;
- Auslesen von Daten aus dem Massenspeicher und Aufzeichnung und Speicherung von Daten im Massenspeicher;

- Auslesen von Daten aus Fahrtenschreiberkarten und Aufzeichnung und Speicherung von Daten auf Fahrtenschreiberkarten;
- Datenanzeige, Warnsignale, Ausdrucken und Herunterladen von Daten auf externe Geräte;
- Zeiteinstellung und Zeitmessung;
- Fernkommunikation;
- Unternehmenssperrern;
- integrierte Tests und Selbsttests.

Artikel 6 Datenanzeige und Warnsignale

- 1) Die im digitalen Fahrtenschreiber und auf der Fahrtenschreiberkarte gespeicherten Informationen über Fahrzeugbewegungen und über Fahrer und Beifahrer müssen klar, unzweideutig und ergonomisch angezeigt werden.
- 2) Folgende Informationen müssen angezeigt werden:
 - a) Uhrzeit;
 - b) Betriebsart;
 - c) Fahrtstätigkeit:
 - bei derzeitiger Tätigkeit „Lenken“: die aktuelle ununterbrochene Lenkzeit und die aktuelle kumulierte Arbeitsunterbrechung des Fahrers,
 - bei derzeitiger Tätigkeit „Bereitschaft/andere Arbeiten/Ruhezeit oder Pause“: die aktuelle Dauer dieser Tätigkeit (seit der Auswahl) und die aktuelle kumulierte Arbeitsunterbrechung;
 - d) Warndaten;
 - e) Menüzugangsdaten.

Vom Fahrtenschreiber können zusätzliche Informationen angezeigt werden, sofern sie von den gemäß dem vorliegenden Absatz vorgeschriebenen Informationen deutlich unterscheidbar sind.

- 3) Bei Feststellung eines Ereignisses und/oder einer Störung sowie vor und zum Zeitpunkt der Überschreitung der höchstzulässigen ununterbrochenen Lenkzeit erhält der Fahrer vom digitalen Fahrtenschreiber ein Warnsignal, damit er die einschlägigen Rechtsvorschriften leichter einhalten kann.
- 4) Warnsignale werden als optisches Signal ausgegeben; zusätzlich kann ein akustisches Signal ausgegeben werden. Die Warnsignale haben eine Dauer von mindestens 30 Sekunden, sofern sie nicht vom Nutzer durch Drücken einer Taste am Fahrtenschreiber bestätigt werden. Der Grund für die Warnung wird am Fahrtenschreiber angezeigt und bleibt so lange sichtbar, bis der Benutzer ihn mit einer bestimmten Taste oder mit einem bestimmten Befehl über den Fahrtenschreiber bestätigt.
- 5) Um sicherzustellen, dass der Fahrtenschreiber die Anzeige- und Warnsignal-Anforderungen nach diesem Artikel erfüllt, erlässt die Kommission die für die einheitliche Anwendung dieses Artikels erforderlichen Ein-

zelvorschriften. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 42 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Kapitel II

Intelligenter Fahrtenschreiber

Artikel 8 Aufzeichnung des Fahrzeugstandorts an bestimmten Punkten bzw. Zeitpunkten während der täglichen Arbeitszeit

- 1) Um die Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften zu erleichtern, wird der Standort des Fahrzeugs an folgenden Punkten oder am nächstgelegenen Ort, an dem das Satellitensignal verfügbar ist, automatisch aufgezeichnet:
 - Standort zu Beginn der täglichen Arbeitszeit;
 - jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze eines Mitgliedstaats überschreitet;
 - bei jeder Be- oder Entladung des Fahrzeugs;
 - nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und
 - Standort am Ende der täglichen Arbeitszeit.

Um die Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kontrollbehörden zu erleichtern, zeichnet der intelligente Fahrtenschreiber gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ferner auf, ob das Fahrzeug für die Beförderung von Gütern oder Personen benutzt wurde. Dazu müssen Fahrzeuge, die 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 erstmals zugelassen werden, mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, der an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems angebunden ist. Die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich und gemäß Unterabsatz 2 gilt jedoch für Fahrzeuge, die mehr als zwei Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen wurden, unbeschadet der Pflicht zur späteren Nachrüstung bestimmter Fahrzeuge gemäß Artikel 3 Absatz 4.

- 2) Was die Anbindung des Fahrtenschreibers an einen auf ein Satellitennavigationssystem gestützten Positionsbestimmungsdienst gemäß Absatz 1 anbelangt, so dürfen nur solche Dienste genutzt werden, die kostenfrei sind. Andere Standortdaten als die — soweit möglich — in geografischen Koordinaten ausgedrückten Daten zur Bestimmung der Standorte gemäß Absatz 1 dürfen im Fahrtenschreiber nicht dauerhaft gespeichert werden. Standortdaten, die vorübergehend gespeichert werden müssen, um die automatische Aufzeichnung der Punkte gemäß Absatz 1 zu ermöglichen oder um den Bewegungssensor abzugleichen, dürfen für keinen Nutzer zugänglich sein und müssen automatisch gelöscht werden, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden.

Artikel 9 Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch per Fernkommunikation

- 1) Um den zuständigen Kontrollbehörden gezielte Straßenkontrollen zu erleichtern, muss der Fahrtenschreiber, der in Fahrzeugen eingebaut ist, die 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 erstmals zugelassen worden sind, fähig sein, mit diesen Behörden zu kommunizieren, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet.
- 2) Drei Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich stellen die Mitgliedstaaten ihre Kontrollbehörden in angemessenem Umfang mit den Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation aus, die für die Datenkommunikation gemäß dem vorliegenden Artikel benötigt werden; dabei sind ihre besonderen Durchsetzungsanforderungen und -strategien zu berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht es den Mitgliedstaaten frei, ihre Kontrollbehörden mit den Fernkommunikationsgeräten für die Früherkennung auszustatten.
- 3) Die Kommunikation mit dem Fahrtenschreiber gemäß Abs. 1 darf nur auf Veranlassung des Prüfgeräts der Kontrollbehörden aufgenommen werden. Sie muss gesichert erfolgen, um die Datenintegrität und die Authentifizierung des Kontrollgeräts und des Prüfgeräts sicherzustellen. Der Zugang zu den übertragenen Daten ist auf die Kontrollbehörden beschränkt, die ermächtigt sind, Verstöße gegen die in Art. 7 Abs. 1 genannten Rechtsakte der Union und gegen die vorliegende Verordnung zu überprüfen und auf Werkstätten, soweit ein Zugang für die Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers erforderlich ist.
- 4) Bei der Kommunikation dürfen nur Daten übertragen werden, die für die Zwecke der gezielten Straßenkontrolle von Fahrzeugen notwendig sind, deren Fahrtenschreiber mutmaßlich manipuliert oder missbraucht wurde. Diese Daten müssen sich auf folgende vom Fahrtenschreiber aufgezeichnete Ereignisse oder Daten beziehen:
 - letzter Versuch einer Sicherheitsverletzung
 - längste Unterbrechung der Stromversorgung,
 - Sensorstörung,
 - Datenfehler Weg und Geschwindigkeit,
 - Datenkonflikt Fahrzeugbewegung,
 - Fahren ohne gültige Karte,
 - Einstecken der Karte während des Lenkens,
 - Zeiteinstellungsdaten,
 - Kalibrierungsdaten einschließlich des Datums der zwei letzten Kalibrierungen,
 - amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs,
 - vom Fahrtenschreiber aufgezeichnete Geschwindigkeit,
 - Überschreitung der maximalen Lenkzeit

- 5) Die übertragenen Daten dürfen nur dazu verwendet werden, die Einhaltung dieser Verordnung zu überprüfen. Sie dürfen nur an Behörden, die die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten kontrollieren, und an Justizbehörden im Rahmen eines laufenden Gerichtsverfahrens übermittelt werden.
- 6) Die Daten werden von den Kontrollbehörden nur für die Dauer einer Straßenkontrolle gespeichert und spätestens drei Stunden nach ihrer Übermittlung gelöscht, es sei denn, die Daten lassen eine Manipulation oder einen Missbrauch des Fahrtenschreibers vermuten. Bestätigt sich der Verdacht einer Manipulation oder eines Missbrauchs im Laufe der anschließenden Straßenkontrolle nicht, so werden die übertragenen Daten gelöscht.
- 7) Das Verkehrsunternehmen, das das Fahrzeug betreibt, ist dafür verantwortlich, dass der Fahrer über die Möglichkeit der Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch des Fahrtenschreibers per Fernkommunikation informiert wird.
- 8) Eine Fernkommunikation zur Früherkennung der Art, wie sie in dem vorliegenden Artikel beschrieben wird, führt in keinem Fall zu automatischen Geldbußen oder Zwangsgeldern für den Fahrer oder das Unternehmen. Die zuständige Kontrollbehörde kann aufgrund der ausgetauschten Daten entscheiden, eine Überprüfung des Fahrzeugs und des Fahrtenschreibers durchzuführen. Das Ergebnis der Fernkommunikation hindert die Kontrollbehörden nicht daran, auf der Grundlage des durch Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG eingeführten Risikoeinstufungssystems stichprobenartige Unterwegskontrollen durchzuführen.

Artikel 10 Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen

Fahrtenschreiber von Fahrzeugen, die 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 erstmals zugelassen werden, können mit genormten Schnittstellen ausgerüstet werden, die im Betriebsmodus die Nutzung der vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten oder erzeugten Daten durch externe Geräte ermöglichen, sofern die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Die Schnittstelle beeinträchtigt die Authentizität und Integrität der Daten des Fahrtenschreibers nicht.
- b) Die Schnittstelle entspricht den Einzelvorschriften nach Artikel 11.
- c) Das an die Schnittstelle angeschlossene externe Gerät kann auf personenbezogene Daten, einschließlich Ortsbestimmungsdaten, nur zugreifen, wenn der Fahrer, auf den sich die Daten beziehen, nachweisbar seine Zustimmung erteilt hat.

Fahrtenschreiber von Fahrzeugen, die zwei Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich erstmals in einem Mitgliedstaat zugelassen werden, werden mit der in Absatz 1 genannten Schnittstelle ausgerüstet.

Artikel 11 Einzelvorschriften für intelligente Fahrtenschreiber

Um sicherzustellen, dass der intelligente Fahrtenschreiber den Grundsätzen und Anforderungen dieser Verordnung entspricht, erlässt die Kommission die für die einheitliche Anwendung der Artikel 8, 9 und 10 erforderlichen Einzelvorschriften, mit Ausnahme aller Bestimmungen, in denen die Aufzeichnung zusätzlicher Daten durch den Fahrtenschreiber vorgesehen würde.

Die Kommission erlässt bis zum 21. August 2021 Durchführungsrechtsakte mit genauen Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Verpflichtung zur Aufzeichnung und Speicherung der Daten zu sämtlichen Grenzüberschreitungen des Fahrzeugs und Tätigkeiten gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2.

Die Kommission erlässt bis zum 21. Februar 2022 Durchführungsrechtsakte mit genauen Vorschriften, die für die einheitliche Anwendung der Vorschriften über Datenanforderungen und -funktionen, einschließlich der Artikel 8, 9 und 10 dieser Verordnung, und über den Einbau von Fahrtenschreibern für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe aa der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erforderlich sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 42 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Einzelvorschriften nach den Absätzen 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels müssen:

- a) bezüglich der Ausführung der Funktionen des intelligenten Fahrtenschreibers gemäß dem vorliegenden Kapitel die notwendigen Anforderungen enthalten, um die Sicherheit, Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Daten zu gewährleisten, die von dem satellitengestützten Positionsbestimmungsdienst und der Fernkommunikationseinrichtung gemäß den Artikeln 8 und 9 an den Fahrtenschreiber übertragen werden;
- b) die verschiedenen Bedingungen und Anforderungen für den satellitengestützten Positionsbestimmungsdienst und die Fernkommunikationseinrichtung gemäß den Artikeln 8 und 9 enthalten, und zwar sowohl für externe Lösungen als auch für den Fall einer Einbettung im Fahrtenschreiber; bei externen Lösungen müssen sie auch die Bedingungen für die Nutzung des satellitengestützten Positionsbestimmungssignals als zweiter Bewegungssensor abdecken;
- c) die notwendigen Normen für die Schnittstelle gemäß Artikel 10 enthalten. Hierzu kann eine Bestimmung über die Vergabe von Zugriffsrechten für Fahrer, Werkstatt und Verkehrsunternehmen und über Kontrollfunktionen für die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten enthalten sein; den Kontrollfunktionen muss ein Authentifizierungs-/Autorisierungsmechanismus für die Schnittstelle zugrunde liegen, wie beispielsweise ein Zertifikat für jede Zugriffsebene, allerdings unter dem Vorbehalt der technischen Machbarkeit.

Kapitel IV**Einbau und Prüfung****Artikel 22 Einbau und Reparatur**

- 1) Einbau und Reparaturen von Fahrtenschreibern dürfen nur von Einbaubetrieben, Werkstätten oder Fahrzeugherstellern vorgenommen werden, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 24 dafür zugelassen worden sind.
- 2) Zugelassene Einbaubetriebe, Werkstätten oder Fahrzeughersteller plombieren den Fahrtenschreiber gemäß den Spezifikationen in dem Typpenehmigungsbogen nach Artikel 15, nachdem sie überprüft haben, dass er ordnungsgemäß funktioniert und insbesondere auf eine Art und Weise, durch die sichergestellt wird, dass die aufgezeichneten Daten durch Manipulationsvorrichtungen weder verfälscht noch geändert werden können.
- 3) Der zugelassene Einbaubetrieb, die zugelassene Werkstatt oder der zugelassene Fahrzeughersteller versieht die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen und gibt außerdem bei digitalen Fahrtenschreibern die elektronischen Sicherheitsdaten ein, mit denen sich die Authentifizierungskontrollen durchführen lassen. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats übermitteln der Kommission das Verzeichnis der verwendeten Zeichen und elektronischen Sicherheitsdaten und die erforderlichen Informationen über die verwendeten elektronischen Sicherheitsdaten. Die Kommission macht den Mitgliedstaaten diese Informationen auf Anfrage zugänglich.
- 4) Durch die Anbringung einer deutlich sichtbaren und leicht zugänglichen Einbauplakette wird bescheinigt, dass der Einbau des Fahrtenschreibers den Vorschriften dieser Verordnung entsprechend erfolgt ist.
- 5) Fahrtenschreiberbauteile werden gemäß den Vorgaben des Typpenehmigungsbogens plombiert. Anschlüsse an den Fahrtenschreiber, die potenziell manipulationsanfällig sind, einschließlich der Verbindung zwischen dem Bewegungssensor und dem Getriebe, sowie gegebenenfalls die Einbauplakette werden plombiert. Eine Plombierung darf nur entfernt oder aufgebrochen werden
 - durch Einbaubetriebe oder Werkstätten, die gemäß Artikel 24 von den zuständigen Behörden zugelassen sind, zwecks Reparatur, Instandhaltung oder Neukalibrierung des Fahrtenschreibers oder durch angemessen geschulte und erforderlichenfalls ermächtigte Kontrolleure für Kontrollzwecke;

- zwecks Reparaturen oder Umbauten des Fahrzeugs, die sich auf die Plombierung auswirken. In diesen Fällen ist im Fahrzeug eine schriftliche Erklärung mitzuführen, in der das Datum, die Uhrzeit und die Begründung der Entfernung der Plombierung angeführt sind. Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten ein Musterformular für die schriftliche Erklärung fest.

Die entfernte oder aufgebrochene Plombierung ist ohne unangemessene Verzögerung, spätestens jedoch innerhalb von sieben Tagen nach ihrem Entfernen oder Aufbrechen, von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt zu ersetzen. Wurden Plombierungen zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen, so können sie von einem Kontrolleur ohne unangemessene Verzögerung unter Verwendung einer entsprechenden Vorrichtung und eines eindeutigen besonderen Zeichens ersetzt werden.

Entfernt ein Kontrolleur eine Plombierung, so wird die Kontrollkarte ab dem Moment der Entfernung der Plombierung bis zum Ende der Kontrolle in den Fahrtenschreiber eingesetzt; das gilt auch im Fall der Anbringung einer neuen Plombierung. Der Kontrolleur stellt eine schriftliche Erklärung aus, die mindestens die folgenden Angaben enthält:

- Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- Name des Kontrolleurs;
- Kontrollbehörde und Mitgliedstaat;
- Nummer der Kontrollkarte;
- Nummer der entfernten Plombierung;
- Datum und Uhrzeit der Entfernung der Plombierung;
- Nummer der neuen Plombierung, sofern der Kontrolleur eine neue Plombierung angebracht hat.

Vor der Ersetzung der Plombierung wird der Fahrtenschreiber von einer zugelassenen Werkstatt einer Prüfung und Kalibrierung unterzogen, es sei denn, die Plombierung wurde zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen und durch einen Kontrolleur ersetzt.

Artikel 23 Nachprüfung der Fahrtenschreiber

- 1) Fahrtenschreiber werden regelmäßigen Nachprüfungen durch zugelassene Werkstätten unterzogen. Die regelmäßigen Nachprüfungen finden mindestens alle zwei Jahre statt.
- 2) Bei den Nachprüfungen gemäß Absatz 1 wird insbesondere Folgendes überprüft:
 - dass der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß eingebaut ist und für das Fahrzeug geeignet ist,
 - dass der Fahrtenschreiber ordnungsgemäß funktioniert,
 - dass auf dem Fahrtenschreiber das Typgenehmigungszeichen angebracht ist,
 - dass die Einbauplakette angebracht ist,
 - dass alle Plombierungen unversehrt sind und ihre Funktion erfüllen,

- dass keine Manipulationsvorrichtungen an den Fahrtenschreiber angeschlossen sind und dass keine Spuren der Verwendung solcher Vorrichtungen vorhanden sind,
- die Reifengröße und der tatsächliche Umfang der Radreifen.

- 3) Falls Unregelmäßigkeiten in der Funktionsweise der Fahrtenschreiber behoben werden mussten, erstellen die zugelassenen Werkstätten, die Nachprüfungen durchführen, einen Nachprüfungsbericht, und zwar unabhängig davon, ob die Nachprüfung im Rahmen einer wiederkehrenden Nachprüfung oder im besonderen Auftrag der zuständigen nationalen Behörde erfolgt ist. Sie führen eine Liste aller erstellten Nachprüfungsberichte.
- 4) Die Nachprüfungsberichte werden ab der Erstellung mindestens zwei Jahre lang aufbewahrt. Die Mitgliedstaaten entscheiden, ob die Nachprüfungsberichte in dieser Zeit einbehalten oder aber der zuständigen Behörde übermittelt werden. Bewahrt eine Werkstatt die Nachprüfungsberichte auf, so macht sie auf Anfrage der zuständigen Behörde die Berichte über die in diesem Zeitraum durchgeführten Nachprüfungen und Kalibrierungen zugänglich

Kapitel V Fahrerkarten

Artikel 26 Ausstellung von Fahrerkarten

- 1) Die Fahrerkarte wird dem Fahrer auf seinen Antrag von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ausgestellt. Die Ausstellung erfolgt binnen eines Monats nach Eingang des Antrags und aller erforderlichen Unterlagen bei der zuständigen Behörde.
- 2) Im Sinne dieses Artikels gilt als „gewöhnlicher Wohnsitz“ der Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder — im Falle einer Person ohne berufliche Bindungen — wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Jedoch gilt als gewöhnlicher Wohnsitz einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und die daher veranlasst ist, sich abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufzuhalten, der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt. Letzteres ist nicht erforderlich, wenn sich die Person in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält.

- 3) Die Fahrer erbringen den Nachweis über ihren gewöhnlichen Wohnsitz anhand aller geeigneten Mittel, insbesondere des Personalausweises oder jedes anderen beweiskräftigen Dokuments. Bestehen bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der die Fahrerkarte ausstellt, Zweifel über die Richtigkeit der Angabe des gewöhnlichen Wohnsitzes oder sollen bestimmte spezifische Kontrollen vorgenommen werden, so können diese Behörden zusätzliche Auskünfte oder zusätzliche Belege verlangen.
- 4) In hinreichend begründeten Ausnahmefällen können die Mitgliedstaaten einem Fahrer ohne gewöhnlichen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat oder in einem Staat, der Vertragspartei des AETR-Übereinkommens ist, eine befristete und nicht erneuerbare Fahrerkarte ausstellen, die für einen Zeitraum von höchstens 185 Tagen gültig ist, sofern dieser Fahrer sich in einem arbeitsrechtlichen Verhältnis mit einem im ausstellenden Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen befindet und — soweit die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ gilt — eine Fahrerbescheinigung entsprechend der genannten Verordnung vorlegt.

Die Kommission verfolgt die Anwendung dieses Absatzes fortlaufend anhand der von den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellten Daten. Sie berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre über ihre Erkenntnisse und geht dabei insbesondere der Frage nach, ob sich die befristeten Fahrerkarten negativ auf den Arbeitsmarkt auswirken und ob befristete

Karten einem bestimmten Fahrer gewöhnlich mehrmals ausgestellt werden. Die Kommission kann einen sachdienlichen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieses Absatzes unterbreiten.

- 5) Die zuständigen Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats treffen geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Antragsteller nicht bereits Inhaber einer gültigen Fahrerkarte ist, und versehen die Fahrerkarte auf sichtbare und sichere Weise mit den persönlichen Daten des Fahrers.
- 6) Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte darf fünf Jahre nicht überschreiten.
- 7) Eine gültige Fahrerkarte darf nur entzogen oder ausgesetzt werden, wenn die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats feststellen, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf der Grundlage falscher Erklärungen und/ oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde. Werden solche Maßnahmen zum Entzug oder zur Aussetzung der Gültigkeit der Karte von einem anderen als dem ausstellenden Mitgliedstaat getroffen, so sendet dieser Mitgliedstaat die Karte so bald wie möglich an die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und teilt die Gründe für den Entzug oder die Aussetzung mit. Dauert die Rücksendung der Karte voraussichtlich mehr als zwei Wochen, so teilt der Mitgliedstaat, der die Aussetzung der Gültigkeit oder den Entzug der Karte vorgenommen hat, dem ausstellenden Mitgliedstaat innerhalb dieser zwei Wochen die Gründe für die Aussetzung oder den Entzug mit.
- 7a) Die zuständige Behörde des ausstellenden Mitgliedstaats kann verlangen, dass ein Fahrer die Fahrerkarte durch eine neue ersetzt, wenn das zur Einhaltung der einschlägigen technischen Spezifikationen erforderlich ist.
- 8) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um das Fälschen von Fahrerkarten zu verhindern.
- 9) Dieser Artikel hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, eine Fahrerkarte einem Fahrer auszustellen, der seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem Teil des Hoheitsgebiets dieses Mitgliedstaats hat, für den der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union nicht gelten, sofern in diesen Fällen die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung zur Anwendung kommen.

Artikel 27 Benutzung von Fahrerkarten

- 1) Die Fahrerkarte ist persönlich und nicht übertragbar.
- 2) Ein Fahrer darf nur Inhaber einer einzigen gültigen Fahrerkarte sein und nur seine eigene persönliche Fahrerkarte benutzen. Er darf weder eine defekte noch eine abgelieferte Fahrerkarte benutzen.

Artikel 28 Erneuerung von Fahrerkarten

- 1) Ein Fahrer, der die Erneuerung seiner Fahrerkarte wünscht, muss bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, spätestens fünfzehn Arbeitstage vor Ablauf der Gültigkeit der Karte einen entsprechenden Antrag stellen.
- 2) Ist bei einer Erneuerung der Mitgliedstaat, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ein anderer als der, der die bestehende Fahrerkarte ausgestellt hat, und wurde bei den Behörden des früheren Mitgliedstaats ein Antrag gestellt, die Fahrerkarte zu erneuern, so teilt dieser den Ausstellungsbehörden der bisherigen Karte die genauen Gründe für die Erneuerung mit.
- 3) Bei Beantragung der Erneuerung einer Karte, deren Gültigkeitsdauer in Kürze abläuft, stellt die zuständige Behörde vor Ablauf der Gültigkeit eine neue Karte aus, sofern sie den Antrag bis zu der in Absatz 1 genannten Frist erhalten hat.

Artikel 29 Verlorene, gestohlene und defekte Fahrerkarten

- 1) Die ausstellende Behörde führt ein Verzeichnis der ausgestellten, gestohlenen, verlorenen und defekten Fahrerkarten, in dem die Fahrerkarten mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer aufgeführt werden.
- 2) Bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte gibt der Fahrer diese Karte der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, zurück. Der Diebstahl einer Fahrerkarte muss den zuständigen Behörden des Staates, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, ordnungsgemäß gemeldet werden.
- 3) Der Verlust einer Fahrerkarte muss den zuständigen Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats sowie, falls es sich nicht um denselben Staat handelt, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ordnungsgemäß gemeldet werden.
- 4) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, binnen sieben Kalendertagen die Ersetzung der Karte beantragen. Diese Behörden stellen binnen acht Arbeitstagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags bei ihnen eine Ersatzkarte aus.
- 5) Unter den in Absatz 4 genannten Umständen darf der Fahrer seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist, sofern der Fahrer nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen.

Artikel 30 Gegenseitige Anerkennung und Umtausch von Fahrerkarten

- 1) Von den Mitgliedstaaten ausgestellte Fahrerkarten werden von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt.
- 2) Hat der Inhaber einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Fahrerkarte seinen gewöhnlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet, so kann er den Umtausch seiner Karte gegen eine gleichwertige Fahrerkarte beantragen. Es ist Sache des umtauschen- den Mitgliedstaats zu prüfen, ob die vorgelegte Karte noch gültig ist.
- 3) Die Mitgliedstaaten, die einen Umtausch vornehmen, senden die einbehaltene Karte den Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats zurück und begründen ihr Vorgehen.
- 4) Wird eine Fahrerkarte von einem Mitgliedstaat ersetzt oder umgetauscht, so wird dieser Vorgang ebenso wie

jeder weitere Ersatz oder Umtausch in dem betreffenden Mitgliedstaat erfasst.

Kapitel VI Benutzungsvorschriften

Artikel 32 Ordnungsgemäße Benutzung der Fahrtenschreiber

- 1) Das Verkehrsunternehmen und die Fahrer sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des digitalen Fahrtenschreibers sowie der Fahrerkarte. Die Verkehrsunternehmen und die Fahrer, die einen analogen Fahrtenschreiber verwenden, stellen das einwandfreie Funktionieren des Fahrtenschreibers und die ordnungsgemäße Benutzung des Schaublatts sicher.
- 2) Der digitale Fahrtenschreiber darf nicht so eingestellt werden, dass er automatisch auf eine bestimmte Tätigkeitskategorie umschaltet, wenn der Fahrzeugmotor abgestellt oder die Zündung ausgeschaltet wird, es sei denn, der Fahrer kann die jeweilige Tätigkeitskategorie weiterhin manuell eingeben.
- 3) Es ist verboten, die auf dem Schaublatt aufgezeichneten, im Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder vom Fahrtenschreiber ausgedruckten Daten zu verfälschen, zu verschleiern, zu unterdrücken oder zu vernichten. Verboten ist ebenfalls jede Manipulation am Fahrtenschreiber, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Daten und/oder Ausdrücke verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden könnten. Im Fahrzeug darf keine Vorrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann.
- 4) Fahrzeuge dürfen nur mit einem einzigen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, außer für die Zwecke der Praxiserprobungen gemäß Artikel 21.
- 5) Die Mitgliedstaaten verbieten die Herstellung, den Vertrieb, die Bewerbung und den Verkauf von Geräten, die dafür konstruiert oder bestimmt sind, Fahrtenschreiber zu manipulieren.

Artikel 33 Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens

- 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.

Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern von Fahrzeugen mit einem analogen Fahrtenschreiber eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei es dem persönlichen

Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Einsatzes und der Verpflichtung Rechnung trägt, beschädigte oder von einem ermächtigten Kontrolleur eingezogene Schaublätter zu ersetzen. Das Verkehrsunternehmen händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

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.

- 2) Das Verkehrsunternehmen bewahrt die Schaublätter und — sofern Ausdrücke gemäß Artikel 35 erstellt wurden — die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang auf und händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aus. Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Fahrern ferner auf Verlangen eine Kopie der von den Fahrerkarten heruntergeladenen Daten sowie Ausdrücke davon aus. Die Schaublätter, die Ausdrücke und die heruntergeladenen Daten sind jedem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.
- 3) Ein Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße gegen diese Verordnung, die von Fahrern des Unternehmens bzw. von den Fahrern begangen werden, die ihm zur Verfügung stehen. Die Mitgliedstaaten können diese Haftung jedoch von einem Verstoß des Verkehrsunternehmens gegen Absatz 1 Unterabsatz 1 des vorliegenden Artikels und Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 abhängig machen.

Artikel 34 Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern

- 1) Die Fahrer benutzen 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 oder sie ist erforderlich, um nach einer Grenzüberschreitung das Symbol des Landes einzutragen. Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.
- 2) Die Fahrer müssen die Schaublätter oder Fahrerkarten angemessen schützen und dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden.
- 3) Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume,

- a) wenn das Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen,
- b) wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.

Die Mitgliedstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird.

- 4) Befindet sich an Bord eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Steckplatz im Fahrtenschreiber eingeschoben ist.

Befindet sich an Bord eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern erforderliche Änderungen so vor, dass die relevanten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

- 5) Die Fahrer
 - a) achten darauf, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist,
 - b) betätigen die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:
 - i) unter dem Zeichen  - die Lenkzeiten,
 - ii) unter dem Zeichen  - „andere Arbeiten“, das sind alle anderen Tätigkeiten als die Lenktätigkeit im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors,
 - iii) unter dem Zeichen : „Bereitschaftszeit“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG,
 - iv) unter dem Zeichen  : Fahrtunterbrechungen, Ruhezeiten, Jahresurlaub oder krankheitsbedingte Fehlzeiten,“
 - v) unter dem Zeichen für ‚Fähre/Zug‘: Zusätzlich zu dem Zeichen  : die Ruhezeiten an Bord eines Fährschiffs oder Zuges gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.“

- 6) Jeder Fahrer eines mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestatteten Fahrzeugs trägt auf dem Schaublatt folgende Angaben ein:
 - a) bei Beginn der Benutzung des Schaublatts: seinen Namen und Vornamen,

→

- b) bei Beginn und am Ende der Benutzung des Schaublatts: den Zeitpunkt und den Ort,
 - c) das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts,
 - d) den Stand des Kilometerzählers:
 - i) vor der ersten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt,
 - ii) am Ende der letzten auf dem Schaublatt verzeichneten Fahrt,
 - iii) im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags den Zählerstand des ersten Fahrzeugs, das dem Fahrer zugewiesen war, und den Zählerstand des nächsten Fahrzeugs,
 - e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.
 - f) das Symbol des Landes, in dem die tägliche Arbeitszeit beginnt bzw. endet. Der Fahrer trägt auch das Symbol des Landes ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so gibt er das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.
- 7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem die tägliche Arbeitszeit begann bzw. endete.

Ab dem 2. Februar 2022 gibt der Fahrer auch das Symbol des Landes ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so gibt er das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.

Die Mitgliedstaaten können den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die betreffenden Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten. Die Fahrer brauchen die Angaben nach Unterabsatz 1 nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 8 automatisch aufzeichnet.

Artikel 35 Beschädigte Fahrerkarten und Schaublätter

- 1) Wird ein Schaublatt, das Aufzeichnungen enthält, oder eine Fahrerkarte beschädigt, so müssen die Fahrer das beschädigte Schaublatt oder die beschädigte Fahrerkarte dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beifügen.
 - 2) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte muss der Fahrer
 - a) zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck
 - i) die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen,
 - ii) die in Artikel 34 Nummer 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiten eintragen,
 - b) am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten vermerken, in denen er seit dem Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, und auf diesem Dokument die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen.
- ### Artikel 36 Vom Fahrer durchzuführende Aufzeichnungen
- 1) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss er einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:
 - i) die Schaublätter für den laufenden Tag und die vom Fahrer an den vorherigen 56 Tagen verwendeten Schaublätter,
 - ii) die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und
 - iii) alle am laufenden Tag und an den vorherigen 56 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.
 - 2) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, so muss er einem ermächtigten Kontrolleur auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:
 - i) seine Fahrerkarte,
 - ii) alle am laufenden Tag und an den vorherigen 56 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind,
 - iii) die Schaublätter für den Zeitraum gemäß Ziffer ii, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist.
 - 3) Ein ermächtigter Kontrolleur kann die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überprüfen, indem er die Schaublätter, die vom Fahrtenschreiber oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige, Ausdruck oder Herunterladen) oder anderenfalls jedes

andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung wie etwa des Artikels 29 Absatz 2 und des Artikels 37 Absatz 2 dieser Verordnung belegt, analysiert.

Artikel 37 Verfahren bei einer Fehlfunktion des Gerätes

- 1) Bei Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Fahrtenschreibers muss das Verkehrsunternehmen die Reparatur, sobald die Umstände dies gestatten, von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt durchführen lassen.

Kann die Rückkehr zum Standort des Verkehrsunternehmens erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Betriebsstörung oder der Feststellung der Fehlfunktion erfolgen, so ist die Reparatur unterwegs vorzunehmen.

In den gemäß Artikel 41 getroffenen Maßnahmen ermächtigen die Mitgliedstaaten die zuständigen Behörden dazu, die Benutzung des Fahrzeugs zu untersagen, wenn eine Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht gemäß Unterabsatz 1 oder 2 des vorliegenden Absatzes behoben wird, sofern dies mit den nationalen Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats im Einklang steht.

- 2) Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Fahrtenschreibers vermerkt der Fahrer die Angaben, mit denen er identifiziert werden kann (Name, Nummer seiner Fahrerkarte oder seines Führerscheins), zusammen mit seiner Unterschrift sowie die vom Fahrtenschreiber nicht mehr ordnungsgemäß aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben über die verschiedenen Zeiten
 - a) auf dem Schaublatt bzw. den Schaublättern oder
 - b) auf einem besonderen Blatt, das dem Schaublatt oder der Fahrerkarte beigelegt wird.

Ziffer i und ii sowie Absatz 2 jeweils statt 28 Tage 56 Tage eingefügt gemäß Art. 36 Nr. 12 VO (EU) 2020/1054, gültig ab 31.12.2024(vgl. Art. 3 VO (EU) 2020/1054)

Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission

vom 18. März 2016

zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit den Änderungen durch Durchführungsverordnung (EU) 2018/502 der Kommission vom 28. Februar 2018

Erwägungsgründe der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/502

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten

- 1) Mit der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wurden digitale Fahrtenschreiber der zweiten Generation, sogenannte „intelligente Fahrtenschreiber“, eingeführt, die auch über eine Anbindung an ein globales Satellitennavigationssystem (GNSS-Ausrüstung), eine Ausrüstung für Fernabfragen (Früherkennung) sowie eine optionale Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen verfügen.
- 2) Die technischen Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission festgelegt.
- 3) Gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 dürfen Fahrzeuge, die am oder nach dem 15. Juni 2019 erstmals zugelassen werden, nur noch mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgerüstet sein. Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 ist daher zu ändern, damit die darin enthaltenen technischen Vorschriften ab diesem Datum gelten.
- 4) Um Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu entsprechen, wonach der Standort des Fahrzeugs nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit aufzuzeichnen ist, sollte die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 geändert werden, sodass Informationen über den Fahrzeugstandort mit dreistündiger Frequenz unter Verwendung eines nicht rücksetzbaren Messsystems gespeichert werden können und Verwechslungen mit der „ununterbrochenen Lenkzeit“, bei der es sich um eine Messgröße mit anderer Funktion handelt, vermieden werden.
- 5) Die Fahrzeugeinheit kann aus einem Einzelgerät oder aus mehreren im Fahrzeug verteilten Geräten bestehen. Die GNSS-Ausrüstung und die Ausrüstung für die dedizierte Nahbereichskommunikation („DSRC“) können daher innerhalb oder außerhalb des Hauptgehäuses der Fahrzeugeinheit untergebracht sein. Bei externer Unterbringung sollte es möglich sein, für die beiden Ausrüstungen und das Hauptgehäuse der Fahrzeugeinheit jeweils als Komponenten eigene Typgenehmigungen zu erteilen, um das Typgenehmigungsverfahren für intelligente Fahrtenschreiber an die Erfordernisse des Marktes anzupassen.
- 6) Die Vorschriften über die Speicherung von Zeitkonflikt-Ereignissen und Zeiteinstellungen müssen geändert werden, um zwischen automatischen Zeiteinstellungen, die nach einem eventuellen Manipulationsversuch oder einer Fehlfunktion des Fahrtenschreibers ausgelöst werden, und den Zeiteinstellungen, die aus anderen Gründen wie etwa der Instandhaltung erfolgen, differenzieren zu können.
- 7) Anhand der Datenkennungen sollte es möglich sein, zwischen Daten, die von intelligenten Fahrtenschreibern heruntergeladen werden, und von Fahrtenschreibern einer früheren Generation heruntergeladenen Daten zu unterscheiden.
- 8) Die Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte muss von zwei auf fünf Jahre verlängert werden, um sie an die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte anzugleichen.
- 9) Die Beschreibung bestimmter Störungen und Ereignisse, die Validierung der Eingaben des Orts des Beginns bzw. Endes des Arbeitstages, die Zustimmung des Fahrers zur Verwendung der Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen („ITS“) für Daten, die von der Fahrzeugeinheit über das Fahrzeugnetzwerk übertragen werden, sowie andere technische Fragen sollten präzisiert werden.
- 10) Um sicherzustellen, dass die Zertifizierung der Plomben von Fahrtenschreibern dem neuesten Stand entspricht, müssen diese an die neue Norm über die Sicherheit mechanischer Plomben zur Verwendung bei Fahrtenschreibern angepasst werden.
- 11) In dieser Verordnung werden Bauart, Prüfung, Einbau und Betrieb von Systemen behandelt, die auch Funkanlagen umfassen können, die in der Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates geregelt sind. Die Richtlinie regelt das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme elektronischer und elektrischer Geräte, die Funkwellen für die Kommunikation und/oder Funkortung auf horizontaler Ebene nutzen, wobei insbesondere der elektrischen Sicherheit, der Kompatibilität mit anderen Systemen, dem Zugang zu Funkfrequenzen sowie dem Zugang zu Notrufdiensten und/oder etwaigen Bestimmungen anderer delegierter Rechtsakte Rechnung getragen wird. Um die effiziente Nutzung von Funkfrequenzen zu gewährleisten, schädliche funktechnische Störungen zu verhindern, die Sicherheit und die elektromagne-

tische Verträglichkeit von Funkanlagen zu gewährleisten und andere spezifische delegierte Vorschriften zu erfüllen, sollte die vorliegende Verordnung die genannte Richtlinie unberührt lassen.

- 12) Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 sollte daher geändert werden.
- 13) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 42 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzten Ausschusses im Einklang

Artikel 1 Gegenstand und Geltungsbereich

- 1) Diese Verordnung legt die notwendigen Bestimmungen für die einheitliche Behandlung folgender Aspekte des Fahrtenschreibers fest:
 - a) Aufzeichnung der Position des Fahrzeugs an bestimmten Punkten während der täglichen Arbeitszeit des Fahrers;
 - b) Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch des intelligenten Fahrtenschreibers per Fernkommunikation;
 - c) Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen;
 - d) administrative und technische Anforderungen an Typgenehmigungsverfahren von Fahrtenschreibern, einschließlich der Sicherheitsmechanismen.
 - 2) Bauart, Prüfung, Einbau, Nachprüfung, Betrieb und Reparatur von intelligenten Fahrtenschreibern und ihren Komponenten müssen den technischen Anforderungen des Anhangs 1C dieser Verordnung genügen.
 - 3) 3) Andere als intelligente Fahrtenschreiber müssen — hinsichtlich Bauart, Prüfung, Einbau, Nachprüfung, Betrieb und Reparatur — weiterhin den Anforderungen des Anhangs 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 bzw. des Anhangs 1B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates¹ genügen.
 - 4) 4) Gemäß Artikel 10d der Richtlinie 96/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates übermittelt die Ausrüstung zur Früherkennung per Fernkommunikation auch die von bordeigenen Wiegesystemen bereitgestellten Gewichtsdaten zum Zweck der frühzeitigen Aufdeckung von Betrugsfällen.
 - 5) Diese Verordnung berührt nicht die Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates.
- 3) „Informationsdossier“ ist das Gesamtdossier in elektronischer Form oder auf Papier, das alle Angaben enthält, die der Hersteller oder dessen Beauftragter der Typgenehmigungsbehörde für die Zwecke der Typgenehmigung des Fahrtenschreibers oder einer seiner Komponenten vorgelegt hat, einschließlich der Zertifikate nach Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, der Durchführung der Prüfungen gemäß Anhang 1C dieser Verordnung sowie Zeichnungen, Fotografien und anderer relevanter Unterlagen;
 - 4) „Informationspaket“ ist das Informationsdossier in elektronischer Form oder auf Papier, zusammen mit etwaigen anderen Unterlagen, die die Typgenehmigungsbehörde im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgaben dem Informationsdossier beigelegt hat, darunter auch — am Ende des Typgenehmigungsverfahrens — der EG-Typgenehmigungsbogen des Fahrtenschreibers oder einer seiner Komponenten;
 - 5) „Inhaltsverzeichnis des Informationspakets“ ist die Unterlage, in der der nummerierte Inhalt des Informationspakets einschließlich aller relevanten Teile dieses Pakets aufgeführt ist. Das Format dieser Unterlage muss die Unterscheidung der aufeinander folgenden Schritte im Verfahren für die Erteilung der EG-Typgenehmigung, einschließlich der Daten etwaiger Überarbeitungen und Aktualisierungen dieses Pakets, erlauben;
 - 6) „Ausrüstung zur Früherkennung per Fernkommunikation“ ist die Ausrüstung der Fahrzeugeinheit, die zur Durchführung gezielter Straßenkontrollen verwendet wird;
 - 7) „intelligenter Fahrtenschreiber“ oder „Fahrtenschreiber der zweiten Generation“ ist ein digitaler Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sowie gemäß Anhang 1C dieser Verordnung.
 - 8) „Komponente eines Fahrtenschreibers“ ist einer der folgenden Bestandteile: die Fahrzeugeinheit, der Bewegungssensor, das Schaublatt, die externe GNSS-Ausrüstung oder die Ausrüstung zur Früherkennung per Fernkommunikation;

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014. Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- 1) „digitaler Fahrtenschreiber“ oder „Fahrtenschreiber der ersten Generation“ ist ein digitaler Fahrtenschreiber, bei dem es sich nicht um einen intelligenten Fahrtenschreiber handelt;
- 2) „externe GNSS-Ausrüstung“ ist eine Ausrüstung, die den GNSS-Empfänger (wenn die Fahrzeugeinheit nicht aus

- 9) „Typgenehmigungsbehörde“ ist die Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Durchführung der Typgenehmigung des Fahrtenschreibers oder seiner Komponenten, das Zulassungsverfahren, die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug von Typgenehmigungsbögen zuständig ist, die als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten fungiert und sicherstellt, dass die Hersteller ihren Verpflichtungen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung nachkommen.
- 10) „Fahrzeugeinheit“ ist der Fahrtenschreiber ohne den Bewegungssensor und ohne die Verbindungskabel zum Bewegungssensor. Sie kann aus einem Einzelgerät oder aus mehreren im Fahrzeug verteilten Geräten bestehen und umfasst eine Verarbeitungseinheit, einen Massenspeicher, eine Zeitmessfunktion, zwei Chipkarten-Schnittstellengeräte für Fahrer und Beifahrer, einen Drucker, eine Datenanzeige, Steckverbinder und Bedienelemente für Nutzereingaben, einen GNSS-Empfänger und eine Ausrüstung zur Fernkommunikation. Die Fahrzeugeinheit kann aus folgenden typgenehmigungspflichtigen Teilen bestehen: — Fahrzeugeinheit als Einzelkomponente (einschließlich GNSS-Empfänger und Fernkommunikationsausrüstung), — Hauptgehäuse der Fahrzeugeinheit (einschließlich Fernkommunikationsausrüstung) und externer GNSS-Ausrüstung, — Hauptgehäuse der Fahrzeugeinheit (einschließlich GNSS-Empfänger) und externer Fernkommunikationsausrüstung, — Hauptgehäuse der Fahrzeugeinheit, externer GNSS-Ausrüstung und externer Fernkommunikationsausrüstung. Besteht die Fahrzeugeinheit aus mehreren im Fahrzeug verteilten Geräten, so sind im Hauptgehäuse der Fahrzeugeinheit die Verarbeitungseinheit, der Massenspeicher und die Zeitmessfunktion untergebracht. Das Kürzel „VU“ (vehicle unit) wird für „Fahrzeugeinheit“ oder „Hauptgehäuse der Fahrzeugeinheit“ verwendet.

Artikel 3 Standortgestützte Dienste

- 1) Die Hersteller gewährleisten, dass intelligente Fahrtenschreiber mit den durch das Satelliten-Navigationssystem Galileo und die Europäische Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) erbrachten Positionsbestimmungsdiensten kompatibel sind.
- 2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Systemen können die Hersteller auch die Kompatibilität mit anderen Satellitennavigationssystemen gewährleisten.

Artikel 4 Verfahren für die Typgenehmigung von Fahrtenschreibern und Komponenten des Fahrtenschreibers

- 1) Der Hersteller oder dessen Beauftragter beantragt die Typgenehmigung für einen Fahrtenschreiber oder eine seiner Komponenten oder Gruppe von Komponenten bei der von einem Mitgliedstaat benannten Typgenehmigungsbehörde. Der Antrag umfasst ein Informationsdossier mit den Angaben zu jeder einzelnen Komponente,

einschließlich, falls vorhanden, der Typgenehmigungsbögen von anderen, zur Vervollständigung des Fahrtenschreibers erforderlichen Komponenten, sowie alle sonstigen relevanten Unterlagen.

- 2) Ein Mitgliedstaat erteilt die Typgenehmigung für den Fahrtenschreiber, die Komponente oder Gruppe von Komponenten, die den administrativen und technischen Anforderungen nach Artikel 1 Absätze 2 bzw. 3 genügen. In diesem Fall stellt die Typgenehmigungsbehörde dem Antragsteller einen Typgenehmigungsbogen nach dem Muster in Anhang II dieser Verordnung aus.
- 3) Die Typgenehmigungsbehörde kann vom Hersteller oder dessen Beauftragtem zusätzliche Informationen verlangen.
- 4) Der Hersteller oder dessen Beauftragter stellt den Typgenehmigungsbehörden sowie den für die Ausstellung der Zertifikate nach Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zuständigen Stellen so viele Fahrtenschreiber oder Komponenten des Fahrtenschreibers zur Verfügung, wie für die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens erforderlich sind.
- 5) Beantragt der Hersteller oder dessen Beauftragter eine Typgenehmigung für bestimmte Komponenten oder Gruppen von Komponenten eines Fahrtenschreibers, so stellt er den für die Typgenehmigung zuständigen Behörden die übrigen Komponenten, für die bereits eine Typgenehmigung vorliegt, sowie andere für den Bau des vollständigen Fahrtenschreibers erforderliche Teile zur Verfügung, damit diese Behörden die erforderlichen Prüfungen durchführen können.

Artikel 5 Änderungen der Typgenehmigungen

- 1) Der Hersteller oder dessen Beauftragter unterrichtet die Typgenehmigungsbehörden, die die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt haben, unverzüglich über jegliche Änderung der Software oder Hardware des Fahrtenschreibers oder der für dessen Herstellung verwendeten Werkstoffe, die im Informationspaket verzeichnet sind, und beantragt die Änderung der Typgenehmigung.
- 2) Die Typgenehmigungsbehörden können je nach Art und Merkmalen der Änderungen eine bestehende Typgenehmigung ändern oder erweitern oder eine neue Typgenehmigung erteilen.

Eine „Änderung“ wird vorgenommen, wenn die Genehmigungsbehörde der Auffassung ist, dass es sich um geringfügige Änderungen an der Software oder Hardware des Fahrtenschreibers oder der für seine Herstellung verwendeten Werkstoffe handelt. In diesem Fall stellt die Typgenehmigungsbehörde die geänderten Unterlagen des Informationspakets aus, aus denen die Art der Änderungen und das Datum ihrer Genehmigung hervorgehen. Eine aktualisierte Fassung

des Informationspakets in konsolidierter Form zusammen mit einer ausführlichen Beschreibung der vorgenommenen Änderungen reicht zur Erfüllung dieser Anforderung aus.

Eine „Erweiterung“ wird vorgenommen, wenn die Genehmigungsbehörde der Auffassung ist, dass es sich um wesentliche Änderungen an der Software oder Hardware des Fahrtschreibers oder der für seine Herstellung verwendeten Werkstoffe handelt. In diesem Fall kann sie die Durchführung neuer Prüfungen verlangen und teilt dies dem Hersteller oder dessen Beauftragtem mit. Verlaufen diese Prüfungen zufriedenstellend, stellt die Typpgenehmigungsbehörde einen geänderten Typpgenehmigungsbogen aus, dessen Nummer auf die gewährte Erweiterung hinweist. Auf dem Typpgenehmigungsbogen sind der Grund für die Erweiterung und das Ausstellungsdatum anzugeben.

- 3) Im Inhaltsverzeichnis zum Informationspaket ist das Datum der jüngsten Erweiterung oder Änderung der Typpgenehmigung oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung der Typpgenehmigung anzugeben.
- 4) Eine neue Typpenehmigung ist erforderlich, wenn die beantragten Änderungen des zugelassenen Fahrtschreibers oder seiner Komponenten zur Erteilung eines neuen Sicherheits- oder Interoperabilitätszertifikats führen würden.

Artikel 6 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Sie gilt ab 2. März 2016.

Die Anhänge gelten jedoch ab 2. März 2019, ausgenommen Anlage 16, die ab 2. März 2016 gilt.

Auszug aus Anhang I C

3.4 Überwachung der Fahrertätigkeiten

- 44) Diese Funktion überwacht ständig und gesondert die Tätigkeiten des Fahrers und des Beifahrers.
- 45) Fahrertätigkeiten sind LENKEN, ARBEIT, BEREITSCHAFT und UNTERBRECHUNG/RUHE.
- 46) ARBEIT, BEREITSCHAFT sowie UNTERBRECHUNG/RUHE müssen vom Fahrer und/oder vom Beifahrer manuell ausgewählt werden können.
- 47) Während der Fahrt wird für den Fahrer automatisch LENKEN und für den Beifahrer automatisch BEREITSCHAFT ausgewählt.
- 48) Bei Halt wird für den Fahrer automatisch ARBEIT ausgewählt.
- 49) Bei der ersten Tätigkeitsänderung auf UNTERBRECHUNG/RUHE oder BEREITSCHAFT innerhalb von 120 Sekunden nach dem automatischen Wechsel auf ARBEIT infolge des Anhaltens des Fahrzeugs wird davon ausgegangen, dass diese zum Zeitpunkt des Anhaltens eingetreten ist (so dass möglicherweise der Wechsel auf ARBEIT aufgehoben wird).
- 50) Die Ausgabe von Tätigkeitsveränderungen an die Aufzeichnungsfunktionen erfolgt auf eine Minute genau.
- 51) Wird zu irgendeinem Zeitpunkt innerhalb der unmittelbar der Kalenderminute vorausgehenden und nachfolgenden Minute die Tätigkeit LENKEN registriert, gilt die gesamte Minute als LENK-Zeit.
- 52) Für eine Kalenderminute, die aufgrund der Randnummer 051 nicht als LENK-Zeit gilt, wird die Tätigkeit angesetzt, die als längste Tätigkeit innerhalb der Minute ausgeführt wurde (oder bei gleichlangen Tätigkeiten diejenige, die zuletzt ausgeführt wurde).
- 53) Diese Funktion dient auch der ständigen Überwachung der ununterbrochenen Lenkzeit und der kumulativen Unterbrechungszeit des Fahrers.

AETR

Amtliche deutsche Fassung unter Berücksichtigung der aktuellen Änderungen des AETR (Anpassung an die EU-Regelungen) durch Gesetz zur Vierten, Fünften und Sechsten Änderung des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Vom 2. November 2011
- Auszug -

Hier nur Abdruck der wichtigsten Bestimmungen. Auch die Bestimmungen über höchstzulässige Lenkzeiten und die Mindestdauer der Fahrtunterbrechungen entsprechen weitgehend der EU-Regelung. Zu den Unterschieden zur EU-Regelung vgl. jedoch Anmerkung 1.3.

Artikel 8 Ruhezeiten

- 1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten gemäß Artikel 1 Buchstaben o und p einhalten.
- 2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Betragt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als verkürzte tägliche Ruhezeit anzusehen.
- 3) Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.
- 4) Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.
- 5) Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.
- 6)
 - a) In jeweils zwei aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:
 - i) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
 - ii) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.
Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.
 - b) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a kann ein Fahrer, der im Rahmen eines internationalen Straßenpersonenverkehrs, der kein Linienverkehr ist, eine Einzelfahrt durchführt, die wöchentliche Ruhezeit nach einer vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu zwölf aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben, vorausgesetzt, dass
 - i) der Verkehrsdienst mindestens 24 aufeinander folgende Stunden im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei oder in einem Drittland andauert, das nicht mit dem Land identisch ist, in dem der Verkehrsdienst seinen Ausgang genommen hat, und
 - ii) der Fahrer nach dieser Ausnahme: a. entweder zwei wöchentliche Ruhezeiten nimmt, b. oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss;
 - iii) vier Jahre, nachdem das Zulassungsland den digitalen Fahrtenschreiber eingeführt hat, das Fahrzeug gemäß den Anforderungen in Anlage 1B des Anhangs mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist und
 - iv) nach dem 1. Januar 2014 das Fahrzeug im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr im Mehrfahrerbetrieb gefahren wird oder die in Artikel 7 genannte Lenkzeit auf drei Stunden verringert wird.
 - c) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer jede Woche eine regelmäßige Ruhezeit von mindestens 45 Stunden reduziert werden (reduzierte wöchentliche Ruhezeit). Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss. Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

- 7) Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.
- 8) Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.
- 2) a) Die Vertragsparteien ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die im Anhang des Übereinkommens in seiner geänderten Fassung genannten Fahrerkarten spätestens drei Monate vor Ablauf der in Absatz 1 vorgesehenen Frist von vier Jahren auszustellen. Diese Mindestdauer von drei Monaten muss auch eingehalten werden, wenn eine Vertragspartei die Bestimmungen im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät nach Anlage 1B des Anhangs vor Ablauf der Frist von vier Jahren einführt. Diese Vertragsparteien halten das Sekretariat des Hauptausschusses Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa über die Fortschritte bei der Einführung des digitalen Kontrollgeräts in ihrem Hoheitsgebiet nach Anlage 1B dieses Anhangs auf dem Laufenden.
- b) Die Bestimmungen gemäß Artikel 14 des Anhangs zu diesem Übereinkommen gelten bis zur Ausstellung der in Buchstabe a) genannten Fahrerkarten durch die Vertragsparteien für Fahrer, die eventuell Fahrzeuge lenken müssen, die mit einem digitalen Kontrollgerät in Übereinstimmung mit Anlage 1B zu diesem Anhang ausgerüstet sind.

Artikel 10

Kontrollgerät

- 1) Die Vertragsparteien schreiben für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Einbau und die Benutzung eines Kontrollgeräts nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen vor.
- 2) Das Kontrollgerät im Sinne dieses Übereinkommens muss hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen entsprechen.
- 3) Ein Kontrollgerät, das in Bezug auf Konstruktion, Installation, Benutzung und Test die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 erfüllt, wird so betrachtet, als erfülle es die Bestimmungen dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen.

Artikel 13

Übergangsbestimmungen

- 1) Alle neuen Bestimmungen dieses Übereinkommens, einschließlich seines Anhangs und der Anlagen 1B und 2, im Zusammenhang mit der Einführung eines digitalen Kontrollgeräts werden für die Vertragsparteien dieses Übereinkommens spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen gemäß den Verfahren nach Artikel 21 verbindlich. Nach Ablauf dieser Frist müssen somit alle Fahrzeuge, die unter dieses Übereinkommen fallen und nach Ablauf dieser Frist neu zum Verkehr zugelassen werden, mit einem Kontrollgerät ausgerüstet werden, das diesen neuen Anforderungen entspricht. In diesem Zeitraum von vier Jahren haben Vertragsparteien, die diese Änderungen in ihren Ländern noch nicht eingeführt haben, Fahrzeuge, die im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei zugelassen und bereits mit einem derartigen digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind, auf ihrem Hoheitsgebiet zu tolerieren und entsprechend zu kontrollieren.

Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV)

Ausfertigungsdatum: 27.06.2005

Stand: Zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. August 2017 (BGBl I S. 3158)

-Auszug-

Abschnitt 1

Lenk- und Ruhezeiten im nationalen Bereich

§ 1 Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

1) Fahrer

1. von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, sowie
2. von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen, nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich Fahrer zu befördern, und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern eingesetzt sind,

haben Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nach Maßgabe der Artikel 4, 6 bis 9 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. EU Nr. L 102 S. 1) einzuhalten.

2) Absatz 1 findet keine Anwendung auf

1. Fahrzeuge, die in § 18 genannt sind,
2. Fahrzeuge, die in Artikel 3 Buchstabe b bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannt sind,
3. Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt,
- 3a. Fahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern, die im Betrieb, dem der Fahrer angehört, in handwerklicher Fertigung oder Kleinserie hergestellt wurden oder deren Reparatur im Betrieb vorgesehen ist oder durchgeführt wurde, verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt,
4. Fahrzeuge, die als Verkaufswagen auf öffentlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf verwendet werden und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt, und
5. selbstfahrende Arbeitsmaschinen nach § 2 Nr. 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.

3) Abweichend von Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 haben Fahrer von Kraftomnibussen im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern Fahrtunterbrechungen nach Maßgabe der

folgenden Vorschriften einzuhalten:

1. Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, so ist nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten einzulegen. Diese Fahrtunterbrechung 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 viereinhalb Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen.
2. 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). Voraussetzung hierfür ist, dass die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit beträgt. Nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von viereinhalb Stunden ist eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten erforderlich. Arbeitsunterbrechungen unter zehn Minuten werden bei der Berechnung der Gesamtdauer nicht berücksichtigt. 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. Für Fahrer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, kann die nach Landesrecht zuständige Behörde entsprechende Abweichungen bewilligen.
- 4) Abweichend von Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 8 Abs. 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind Fahrer der in Absatz 1 Nr. 2 genannten Fahrzeuge nicht zur Einlegung einer wöchentlichen Ruhezeit nach höchstens sechs 24-Stunden-Zeiträumen verpflichtet. Sie können die wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum verteilen.
- 5) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die Vorschriften über die Lenkzeiten, die Fahrtunterbrechungen und die Ruhezeiten gemäß den Artikeln 4, 6 bis 9 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 eingehalten werden. Artikel 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 findet entsprechende Anwendung.
- 6) Der Fahrer eines in Absatz 1 Nr. 1 genannten Fahrzeugs hat, sofern dieses Fahrzeug nicht nach Absatz 2 ausge-

nommen ist, folgende Zeiten aufzuzeichnen:

1. Lenkzeiten,
2. alle sonstigen Arbeitszeiten einschließlich der Bereitschaftszeiten,
3. Fahrtunterbrechungen und
4. tägliche und wöchentliche Ruhezeiten.

Die Aufzeichnungen sind für jeden Tag getrennt zu fertigen und müssen folgende Angaben enthalten:

1. Vor- und Familienname,
2. Datum,
3. amtliche Kennzeichen der benutzten Fahrzeuge,
4. Ort des Fahrtbeginns,
5. Ort des Fahrtendes und
6. Kilometerstände der benutzten Fahrzeuge bei Fahrtbeginn und Fahrtende.

Der Fahrer hat alle Eintragungen jeweils unverzüglich zu Beginn und am Ende der Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten vorzunehmen. Die Aufzeichnungen des laufenden Tages und der vorausgegangenen 28 Kalendertage sind vom Fahrer mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Hat der Fahrer während des in Satz 4 genannten Zeitraums ein Fahrzeug gelenkt, für das

1. die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung oder
2. das Europäische Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) (BGBl. 1974 II S. 1473, 1475) in der jeweils geltenden Fassung

gilt, sind für dieses Fahrzeug Nachweise nach Maßgabe von Artikel 36 Absatz 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder von Artikel 12 Absatz 7 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) an Stelle der Aufzeichnungen mitzuführen. Der Fahrer hat dem Unternehmer alle Aufzeichnungen unverzüglich nach Ablauf der Mitführungspflicht auszuhändigen. Der Unternehmer hat

1. dem Fahrer entsprechend dem Muster der Anlage 1 geeignete Vordrucke zur Fertigung der Aufzeichnungen in ausreichender Anzahl auszuhändigen,
2. die Aufzeichnungen unverzüglich nach Aushändigung durch den Fahrer zu prüfen und unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die

Beachtung der Sätze 1 bis 5 zu gewährleisten,

3. die Aufzeichnungen ein Jahr lang nach Aushändigung durch den Fahrer in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen und
4. die Aufzeichnungen nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, soweit sie nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach § 16 Abs. 2 und § 21a Abs. 7 des Arbeitszeitgesetzes, § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 der Abgabenordnung, § 28f Abs. 1 Satz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch, § 17 Absatz 2 des Mindestlohngesetzes, § 19 Absatz 2 des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes oder § 17c Absatz 2 des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes benötigt werden.

- 7) Ist das Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder einem digitalen Fahrtenschreiber nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder einem Fahrtenschreiber nach § 57a Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ausgerüstet, haben Fahrer der in Absatz 1 Nummer 1 genannten Fahrzeuge diese entsprechend Artikel 27 Absatz 2, Artikel 32 Absatz 1 bis 4, Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 3, Artikel 34 Absatz 1 bis 3 Unterabsatz 1, Absatz 4 bis 7, Artikel 35 Absatz 2 und Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder § 57a Absatz 2 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu betreiben. Im Falle der Verwendung eines Fahrtenschreibers gemäß § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Fahrer die Schicht und die Pausen jeweils bei Beginn und Ende auf dem Schaublatt zu vermerken. Der Unternehmer hat bei Verwendung eines analogen Fahrtenschreibers oder eines Fahrtenschreibers nach § 57a Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dem Fahrer vor Beginn der Fahrt die für das Gerät zugelassenen Schaublätter entsprechend Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in ausreichender Anzahl auszuhändigen, bei Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers dafür zu sorgen, dass entsprechend Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 der Ausdruck von Daten aus dem Fahrtenschreiber im Falle einer Nachprüfung ordnungsgemäß erfolgen kann und entsprechend Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 dafür zu sorgen, dass der analoge oder digitale Fahrtenschreiber oder der Fahrtenschreiber nach § 57a Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ordnungsgemäß benutzt wird; Absatz 6 Satz 4 bis 6 und 7 Nummer 2 bis 4 gilt entsprechend. Hat der Fahrer eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs in dem in Absatz 6 Satz 4 genannten Zeitraum ein Fahrzeug gelenkt, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, hat er die Schaublätter dieses Fahrtenschreibers während der

- Fahrt ebenfalls mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.
- 8) Der Unternehmer, der Fahrer mit Fahrzeugen nach Absatz 1 Nummer 2 einsetzt, hat zum Nachweis der in Absatz 1 genannten Zeiten vor Fahrtantritt Fahrpläne und Arbeitszeitpläne nach Maßgabe des Artikels 16 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Buchstabe a und b der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aufzustellen und ein Jahr nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums aufzubewahren. Fahrer von Fahrzeugen nach Absatz 1 Nummer 2 haben einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Fahrplans, der die gerade durchgeführte Fahrt betrifft, mitzuführen.
 - 9) Absatz 8 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Fahrtsschreiber nach § 57a Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Fassung ausgerüstet ist. In diesem Fall findet § 57a Absatz 2 und § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Anwendung.
 - 10) Absatz 8 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem analogen oder digitalen Fahrtsschreiber ausgerüstet ist. In diesem Fall findet § 57a Absatz 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Anwendung.
- ### § 2 Digitaler Fahrtsschreiber
- 1) Ein Fahrer, der ein Fahrzeug lenkt, das in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt, oder der Lenk- oder Ruhezeiten nach § 1 Absatz 1 und 3 einzuhalten hat und dabei einen digitalen Fahrtsschreiber betreibt, hat den Fahrtsschreiber entsprechend Artikel 27 Absatz 2, Artikel 32 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 bis 4, Artikel 33 Absatz 1 Unterabsatz 3, Artikel 34 Absatz 1 bis 3 Unterabsatz 1, Absatz 4, 5 und 7, Artikel 35 Absatz 2 und Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu bedienen und die Benutzerführung zu beachten.
 - 2) Die in Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer ii bis iv der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeiträume müssen bei Übernahme des Fahrzeugs auf der Fahrerkarte unter Benutzung der im Fahrtsschreiber vorgesehenen manuellen Eingabemöglichkeiten eingetragen werden, wenn der Fahrer vor Übernahme des Fahrzeugs solche Zeiten verbracht hat.
 - 3) Die nach Artikel 36 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vorgeschriebenen Ausdrücke hat der Fahrer den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen. Der Unternehmer hat die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen.
 - 4) Bei Einsatz von Mietfahrzeugen, deren Verwendung in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder dieser Verordnung fällt, hat der Unternehmer, der das Fahrzeug anmietet, zu Beginn und am Ende des Mietzeitraums durch Verwendung der Unternehmenskarte sicherzustellen, dass die Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtsschreibers über die mit den Fahrzeugen durchgeführten Fahrten übertragen und bei ihm gespeichert werden. Ist dies in begründeten Ausnahmefällen oder bei einer Mietdauer von nicht mehr als 24 Stunden nicht möglich, ist zu Beginn und am Ende des Mietzeitraums ein Ausdruck wie bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte zu fertigen. Der Fahrer hat den Ausdruck unverzüglich nach Erhalt an den Unternehmer weiterzuleiten, der ihn ein Jahr aufzubewahren hat. Nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist sind die Ausdrücke bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, soweit sie nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach § 16 Abs. 2 und § 21a Abs. 7 des Arbeitszeitgesetzes, § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 der Abgabenordnung, § 28f Abs. 1 Satz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch, § 17 Absatz 2 des Mindestlohngesetzes, § 19 Absatz 2 des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes oder § 17c Absatz 2 des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes benötigt werden.
 - 5) Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtsschreibers spätestens 90 Tage nach Aufzeichnung eines Ereignisses zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass die Daten der Fahrerkarten spätestens 28 Kalendertage nach Aufzeichnung eines Ereignisses zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Der Fahrer hat hierzu dem Unternehmen die Fahrerkarte und die Ausdrücke nach Absatz 3 zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat alle sowohl von den Fahrtsschreibern als auch von den Fahrerkarten kopierten Daten der zuständigen Behörde oder Stelle auf Verlangen entweder unmittelbar oder durch Datenfernübertragung oder auf einem durch die Behörde oder Stelle zu bestimmenden Datenträger zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat von allen kopierten Daten unverzüglich Sicherheitskopien zu erstellen, die auf einem gesonderten Datenträger zu speichern sind.
 - 6) Unternehmen, die Fahrzeuge vermieten, haben dem Mieter des Fahrzeugs diejenigen Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtsschreibers, die sich auf die vom Mieter durchgeführten Beförderungen beziehen und auf die dieser nicht unmittelbar zugreifen kann,
 1. auf dessen Verlangen,
 2. spätestens 90 Tage nach Beginn des Mietverhältnisses oder der letzten Datenübermittlung und
 3. nach Beendigung des Mietverhältnisseszur Verfügung zu stellen. Dabei sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit, Unversehrtheit und Zurechenbarkeit der Daten gewährleisten; im Falle der

Nutzung allgemein zugänglicher Netze sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden.

§ 2a Aufbewahrung von Kontrollunterlagen

Der Unternehmer bewahrt die ihm oder seinen Fahrern von den zuständigen Personen überlassenen Niederschriften, Ergebnisprotokolle und andere Unterlagen über bei ihm auf dem Gelände vorgenommene beziehungsweise bei seinen Fahrern auf der Straße vorgenommene Kontrollen ein Jahr lang auf. Die Unterlagen sind den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen. Nach Ablauf der Aufbewahrungspflicht sind die Unterlagen bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten.

Abschnitt 3

Kontrollsystem nach EG-Verordnungen

§ 4 Allgemeines

1) Die zum Betrieb des digitalen Fahrtenschreibers erforderlichen Fahrtenschreiberkarten (Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- und Kontrollkarten) werden nach den Mustern nach Artikel 1 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1) in Verbindung mit dem Anhang I B Abschnitt IV der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder nach Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 in Verbindung mit dem Anhang 1 C Abschnitt 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 jeweils in Verbindung mit Anlage 3 hergestellt. Fahrer-, Werkstatt- und Unternehmenskarten werden auf Antrag erteilt. Antragsberechtigt sind:

1. für die Fahrerkarte
 - a) Inhaber einer gültigen inländischen Fahrerlaubnis nach Muster 1 der Anlage 8 der Fahrerlaubnisverordnung in der jeweils geltenden Fassung,
 - b) im Übrigen Inhaber einer Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die dazu berechtigt, Fahrzeuge zu führen, für die Lenk- und Ruhezeiten nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beziehungsweise § 1 dieser Verordnung zu beachten sind,
2. für die Werkstattkarte die nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anerkannten oder beauftragten Werkstätten, Hersteller von Fahrtenschreibern sowie Fahrzeughersteller,
3. für die Unternehmenskarte Unternehmen, deren

Fahrpersonal Beförderungen durchführt, die unter die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, oder das Lenk- und Ruhezeiten nach § 1 dieser Verordnung einzuhalten hat.

Erfolgt der Antrag auf unpersönlichem Weg, ist eine Kopie der nach den §§ 5, 7 oder § 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Im Rahmen des Antragsverfahrens hat für Fahrtenschreiberkarten nach Nummer 1 eine Überprüfung der Identität des Antragstellers sowie der Übereinstimmung der vorgelegten Kopien mit den Originalen stattzufinden.

- 2) Die Fahrtenschreiberkarten werden von den nach Landesrecht zuständigen Behörden oder Stellen ausgegeben.
- 3) Der Antrag auf Erneuerung der Fahrer- und Unternehmenskarte darf frühestens sechs Monate, der auf Erneuerung der Werkstattkarte frühestens einen Monat vor Ablauf der Gültigkeit der Karte gestellt werden. Den Anträgen sind die nach den §§ 5, 7 oder § 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Inhaber einer Werkstattkarte haben spätestens nach drei Jahren eine aktuelle Bescheinigung über die Anerkennung oder Beauftragung der Werkstatt nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und einen Nachweis über eine erneute Schulung im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 5 vorzulegen. Die in Satz 3 genannten Fristen beginnen mit dem Datum des letzten Nachweises. Die in Artikel 25 Absatz 2 Satz 1 und 2 und in Artikel 29 Absatz 4 Satz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Fristen beginnen erst mit der vollständigen Vorlage aller nach den §§ 5, 7 oder § 9 erforderlichen Antragsunterlagen und Angaben.
- 4) Wird eine Fahrtenschreiberkarte wegen Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl einer vorhandenen Karte beantragt, hat der Antragsteller der ausstellenden Behörde oder Stelle vorzulegen:
 1. bei Verlust eine schriftliche Erklärung über den Verlust,
 2. bei Diebstahl den Nachweis einer Anzeige,
 3. bei Beschädigung oder Fehlfunktion die zu erneuernde Karte.

Dem Antrag sind die nach den §§ 5, 7 oder § 9 jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Der Inhaber der Fahrtenschreiberkarte hat auf Verlangen der Behörde oder Stelle, welche die Ersatzkarte ausstellt, eine Versicherung an Eides statt abzugeben, dass und aus welchen Gründen er die Fahrtenschreiberkarte nicht zurückgeben kann. Mit Ausstellung der Ersatzkarte verliert die ersetzte Karte ihre Gültigkeit. Eine wiederaufgefundene Karte ist der ausstellenden Behörde oder Stelle zurückzugeben. Beträgt die Restlaufzeit der zu ersetzenden Karte weniger als sechs Monate, ist die Karte zu erneuern. Absatz 3 Satz 5 gilt mit der Maßgabe, dass die Fristen erst beginnen, wenn alle erforderlichen Antragsunterlagen und Angaben vorliegen und die ausstellende Behörde oder Stelle Kenntnis von der Kartenummer erhält.

- 5) Bei Verlust einer Fahrtenschreiberkarte unterrichtet der Karteninhaber unverzüglich die Behörde oder Stelle, welche die Karte erteilt hat. Die Behörde oder Stelle meldet den Verlust dem Fahrtenschreiberkartenregister beim Kraftfahrt-Bundesamt.

§ 5 Fahrerkarte

- 1) Der Antragsteller hat Angaben zu seiner Muttersprache zu machen und folgende Unterlagen vorzulegen:
 1. a) eine gültige inländische Fahrerlaubnis nach Muster 1 der Anlage 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung in der jeweils geltenden Fassung
 - b) im Übrigen eine Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die dazu berechtigt, Fahrzeuge zu führen, für die Lenk- und Ruhezeiten nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beziehungsweise § 1 dieser Verordnung zu beachten sind,
 2. einen Nachweis über den Wohnsitz im Inland und Anschrift,
 3. Nachweise über Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Tag und Ort der Geburt sowie
 4. ein Lichtbild vor hellem Hintergrund in der Größe 35 mm x 45 mm, das den Antragsteller ohne Kopfbedeckung in einer Frontalaufnahme zeigt; Anlage 8 der Passverordnung findet entsprechende Anwendung.
- 2) Die zuständige Behörde oder Stelle prüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der vom Bewerber mitgeteilten Daten.
 - 3) Jeder Fahrer erhält nur eine Fahrerkarte. Vor der Ausstellung einer Fahrerkarte erfolgen durch die zuständige Behörde oder Stelle Anfragen bei dem zentralen Fahrerlaubnisregister, dem zentralen Fahrtenschreiberkartenregister und den Fahrerkartenregistern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, ob das vorgelegte Führerscheindokument gültig ist und ob dem Antragsteller bereits anderweitig eine Fahrerkarte ausgestellt wurde. Zu diesem Zweck dürfen die nach § 49 Absatz 1 Nummer 1 bis 3, Nummer 7 bis 13 und Nummer 17 der Fahrerlaubnis-Verordnung im Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten im automatisierten Verfahren abgerufen werden.
 - 4) Die Fahrerkarte darf keinem Dritten zur Nutzung überlassen werden. Der Fahrer hat die Fahrerkarte während der Fahrt mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.
 - 5) Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte beträgt bei der

Erstausstellung und Erneuerung fünf Jahre. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. Bei der Erneuerung auf Grund von Beschädigung oder Fehlfunktion beginnt sie mit dem Datum der Personalisierung. Bei der Erneuerung auf Grund des Ablaufs der Gültigkeitsdauer beginnt die Gültigkeitsdauer der neuen Fahrerkarte mit dem Tag, der dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der vorherigen Fahrerkarte folgt. Wird eine Fahrerkarte ersetzt, entspricht die Gültigkeitsdauer der Gültigkeitsdauer der ersetzten Karte.

§ 6 Mitführen der abgelaufenen Fahrerkarte

Der Fahrer hat auch nach Ablauf der Gültigkeit die Fahrerkarte noch mindestens 28 Kalendertage im Fahrzeug mitzuführen. Bei Umtausch der Fahrerkarte entsprechend Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hat der Fahrer die Ausdrücke seiner Tätigkeiten für die dem Umtausch vorausgehenden 28 Kalendertage ebenfalls 28 Kalendertage mitzuführen.

§ 7 Werkstattkarte

- 1) Die Werkstattkarte wird nur erteilt, wenn der Antragsteller als Unternehmer oder die nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen sowie die verantwortliche Fachkraft (Installateur) fachlich geeignet sind.
- 2) Der Antragsteller hat folgende Angaben zu machen und durch Unterlagen nachzuweisen:
 1. Name, Anschrift und Sitz der Werkstatt, des Herstellers von Fahrtenschreibern oder des Fahrzeugherstellers,
 2. Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt des Unternehmers oder der nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen,
 3. Geburts- und Familienname, Vorname, Tag und Ort der Geburt, aktuelle Wohnanschrift und Muttersprache der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird,
 4. Anerkennung oder Beauftragung der Werkstatt nach § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 5. Schulung der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird, entsprechend der Fahrtenschreiber- und Kontrollgeräte-Schulungsrichtlinie, sowie
 6. bestehendes Arbeitsverhältnis mit der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird.
- 3) (entfällt)
- 4) Die zuständige Behörde oder Stelle stellt durch Abruf beim zentralen Fahrtenschreiberkartenregister sicher,

dass die verantwortliche Fachkraft nur eine Werkstattkarte pro Arbeitsverhältnis erhält.

- 5) Die Werkstattkarte wird dem Unternehmen gegen Empfangsbestätigung ausgehändigt. Sie ist Eigentum des Unternehmens. Die zur Benutzung der Werkstattkarte erforderliche persönliche Identifikationsnummer wird der verantwortlichen Fachkraft an ihre Privatanschrift übersandt.
- 6) Die Gültigkeitsdauer der Werkstattkarte beträgt ein Jahr. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. § 5 Abs. 5 Satz 3 bis 5 gilt entsprechend.

§ 8 Wegfall von Erteilungsvoraussetzungen

- 1) Ist eine der Erteilungsvoraussetzungen nachträglich entfallen, so ist dies unverzüglich der zuständigen Behörde oder Stelle zu melden; die Werkstattkarte ist innerhalb einer von dieser festzusetzenden Frist an sie zurückzugeben. Die zuständige Behörde oder Stelle hat im Falle des Wegfalls der Erteilungsvoraussetzungen, insbesondere im Falle der missbräuchlichen Verwendung, die Rückgabe der Werkstattkarte zu verlangen. Rückgabepflichtig sind sowohl der Unternehmer, bei juristischen Personen die nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen, als auch die verantwortliche Fachkraft. Scheidet die verantwortliche Fachkraft aus der Werkstatt aus, haben der Unternehmer oder die vertretungsberechtigten Personen die Werkstattkarte unverzüglich zurückzugeben. Ist dem Unternehmer oder den vertretungsberechtigten Personen eine Rückgabe nicht möglich, ist die zuständige Behörde oder Stelle unverzüglich zu unterrichten.
- 2) Wird die Werkstattkarte wegen missbräuchlicher Verwendung zurückgenommen, unterrichtet die zuständige Behörde oder Stelle das Zentrale Fahrtenschreiberkartenregister beim Kraftfahrt-Bundesamt.

§ 9 Unternehmenskarte

- 1) Der Antragsteller hat folgende Angaben zu machen und durch Unterlagen nachzuweisen:
 1. Name, Anschrift und Sitz des Unternehmens,
 2. Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt sowie Anschrift des Unternehmers oder der nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen.
- 2) Die Unternehmenskarten werden an den Unternehmer oder die nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen ausgegeben. Der Unternehmer sorgt für die ordnungsgemäße Verwendung der Karten.
- 3) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass zu Beginn und am Ende des Fahrzeugeinsatzes für das Unternehmen die Unternehmenskarte in den Fahrtenschreiber eingegeben wird, um den Einsatz des Fahrzeugs dem Unternehmen zuzuordnen.

- 4) Die Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte beträgt fünf Jahre. Sie beginnt mit dem Datum der Personalisierung. § 5 Abs. 5 Satz 3 bis 5 gilt entsprechend.

§ 10 Kontrollkarte

Die Kontrollkarten werden an die für die Kontrolle der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständigen Behörden und Stellen ausgegeben. Die Kontrollkarte weist die Kontrollbehörde aus und ermöglicht das Lesen, Ausdrucken und Herunterladen der im Massenspeicher des Fahrtenschreibers oder auf Fahrerkarten gespeicherten Daten. Die Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte beträgt fünf Jahre.

...

Abschnitt 5

Ausnahmen

§ 18 Ausnahmen nach den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014

- 1) Nach Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 werden im Geltungsbereich des Fahrpersonalgesetzes folgende Fahrzeugkategorien von der Anwendung der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgenommen:
 1. Fahrzeuge, die im Eigentum von Behörden stehen oder von diesen ohne Fahrer angemietet oder geleast sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen,
 2. Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschaft- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung, insbesondere auch zur Beförderung lebender Tiere, im Rahmen der eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens verwendet oder von diesen ohne Fahrer angemietet werden,
 3. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten in einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens verwendet werden, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least,
 4. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die von Postdienstleistern, die Universaldienstleistungen im Sinne des § 1 Absatz 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung vom 15. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2418), die zuletzt durch Artikel 3 Absatz 26 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970) geändert worden ist, in der jeweils geltenden

Fassung erbringen, in einem Umkreis von 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens zum Zwecke der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt,

5. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 Quadratkilometern verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine befahrbare Brücke, Furt oder einen befahrbaren Tunnel verbunden sind,
6. Fahrzeuge, die im Umkreis von 100 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 in Verbindung mit der Instandhaltung von Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Straßenunterhaltung und -kontrolle, Hausmüllabfuhr, Telegramm- und Telefondienstleistungen, Rundfunk und Fernsehen sowie zur Erfassung von Radio- beziehungsweise Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden,
9. Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nicht gewerblichen Personenbeförderung verwendet werden,
10. Spezialfahrzeuge, die zum Transport von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes verwendet werden,
11. speziell für mobile Projekte ausgerüstete Fahrzeuge, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken verwendet werden,
12. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben, zur Rückgabe von Milchbehältern oder zur Lieferung von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden,
13. Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte,
14. Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 250 Kilometern vom Standort des Unternehmens zum Transport tierischer Nebenprodukte im Sinne des Artikels 3 Nummer

1 der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 (Verordnung über tierische Nebenprodukte) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung verwendet werden,

15. Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals verwendet werden, und
 16. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens 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.
- 2) Abweichend von Artikel 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beträgt bei Beförderungen in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Fahrzeugs das Mindestalter der Beifahrer zum Zwecke der Berufsausbildung 16 Jahre.

Abschnitt 6

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

§ 19 Fahrtenschreiber nach dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Auf Grund des Artikels 3 Absatz 1, des Artikels 10 Absatz 1 und des Artikels 13 Absatz 1 des AETR in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat der Unternehmer in Fahrzeuge, die dem AETR unterliegen und mit denen das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland befahren wird, vor Antritt derartiger Fahrten Fahrtenschreiber einbauen zu lassen. Die Fahrtenschreiber nach Satz 1 sind von dem Fahrer zu benutzen. Die Fahrtenschreiber sind nach den Artikeln 10 bis 14 des Anhangs zum AETR zu betreiben. Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung der Fahrtenschreiber richten sich nach den Vorschriften des AETR einschließlich seines Anhangs und der Anlagen. Fahrtenschreiber im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erfüllen die Anforderungen nach Satz 4.

Abschnitt 7

Sonstige Vorschriften

§ 20 Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage

- 1) Selbstfahrende Unternehmer und Fahrer, die die in dieser Verordnung, in Artikel 36 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder in Kapitel III Artikel 12 Absatz 2 Satz 1 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vorgeschriebenen Nachweise nicht oder nicht vollständig vorlegen können, weil sie an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage
 1. ein Fahrzeug gelenkt haben, für dessen Führen eine Nachweispflicht nicht besteht,
 2. erkrankt waren,
 3. sich im Urlaub befanden oder
 4. aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt haben, haben diese Zeiten durch manuelle Nachträge nach den Absätzen 2 oder 3 zu belegen. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass der Fahrer die manuellen Nachträge nach den Absätzen 2 oder 3 vornimmt.
- 2) Manuelle Nachträge im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 müssen bei Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers vor Fahrtantritt mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte erfolgen. Ist ein manueller Nachtrag nach Satz 1 aus technischen Gründen nicht möglich, findet Absatz 3 Anwendung.
- 3) Manuelle Nachträge im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 müssen bei Verwendung eines analogen Fahrtenschreibers, eines Nachweises nach § 1 Absatz 6 oder im Falle des Absatzes 2 Satz 2 vor Fahrtantritt lesbar unter Verwendung der in Artikel 34 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aufgeführten Zeichen erfolgen. Der Nachtrag ist auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum verwendeten Schaublattes oder Fahrtenschreiberausdruckes (Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers am Fahrtag) oder auf einem Nachweis nach § 1 Absatz 6 vorzunehmen. Bei Bedarf können auch mehrere Schaublätter, Fahrtenschreiberausdrucke oder Nachweise nach § 1 Absatz 6 benutzt werden.
- 4) Ist ein manueller Nachtrag nach Absatz 2 Satz 1 aus technischen Gründen nicht möglich oder besonders aufwendig, darf abweichend von den Absätzen 2 und 3 bei einer Kontrolle eine Bescheinigung des Unternehmens über die im Absatz 1 genannten Zeiten vorgelegt werden. Die Bescheinigung darf nicht handschriftlich ausgefüllt werden. Der Unternehmer hat dem betroffenen Fahrer die Bescheinigung mit den Gründen für das Fehlen von Arbeitszeitnachweisen vor Fahrtantritt auszustellen und auszuhändigen sowie dafür zu sorgen, dass der Fahrer die Bescheinigung während der Fahrt mit sich führt. Der selbstfahrende Unternehmer hat die Bescheinigung vor Fahrtantritt auszustellen und zu unterzeichnen. Im

Übrigen ist die Bescheinigung vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person und vom Fahrer vor Fahrtantritt zu unterzeichnen. Der Fahrer darf die Bescheinigung nicht als beauftragte Person unterzeichnen. Im Fall einer Beauftragung hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die beauftragte Person die Bescheinigung unterzeichnet. Die Bescheinigung darf von dem Fahrer bei der Kontrolle als Telefax oder Ausdruck einer digitalisierten Kopie zur Verfügung gestellt werden.

- 5) Nach Ablauf des Nachweiszeitraumes nach Absatz 1 hat der Fahrer die Nachweise nach den Absätzen 3 und 4 unverzüglich im Unternehmen abzugeben. Der Unternehmer, der nicht zugleich Fahrer ist, hat die Nachweise ab dem Zeitpunkt der Rückgabe durch den Fahrer ein Jahr außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den Fahrern auf Verlangen eine Kopie auszuhändigen. Nach Ablauf der Aufbewahrungspflicht sind die Nachweise bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten.

§ 20a Verantwortlichkeiten

- 1) Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihren Betrieb nach Maßgabe von Artikel 10 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu organisieren. Dies gilt auch für Fahrten im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder eines Drittstaates.
- 2) Neben den Verkehrsunternehmen sind auch die mit diesen in geschäftlicher Verbindung stehenden Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen für die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der vorliegenden Verordnung verantwortlich. Die an der Beförderungskette beteiligten Unternehmen haben mit dem Ziel, die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, zusammenzuarbeiten und sich abzustimmen. Der jeweilige Auftraggeber hat dafür Sorge zu tragen, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen die Vorschriften einhält. Er hat sich vor dem Vertragsabschluss mit einem Verkehrsunternehmen und während der Vertragslaufzeit in angemessenen Zeitabständen darüber zu vergewissern und darauf hinzuwirken, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ausstattung sowie seiner betrieblichen Organisation in der Lage ist, die vorgesehenen Transportaufträge unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen.
- 3) Die Verkehrsunternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verstoßen.

Arbeitszeitgesetz (ArbZG)

Vom 06. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170) zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 15. Juli 2009 (BGBl. I, Nr. 42, S. 1939) in Kraft getreten am 22. Juli 2009

§ 21a Beschäftigung im Straßentransport

- 1) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern als Fahrer oder Beifahrer bei Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. EG Nr. L 102 S. 1) oder des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 (BGBl. II 1974 S. 1473) in ihren jeweiligen Fassungen gelten die Vorschriften dieses Gesetzes, soweit nicht die folgenden Absätze abweichende Regelungen enthalten. Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des AETR bleiben unberührt.
 - 2) Eine Woche im Sinne dieser Vorschriften ist der Zeitraum von Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr.
 - 3) Abweichend von § 2 Abs. 1 ist keine Arbeitszeit:
 1. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen,
 2. die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen;
 3. für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.
- lassen werden,
1. nähere Einzelheiten zu den in Absatz 3 Satz 1 Nr. 1, 2 und Satz 2 genannten Voraussetzungen zu regeln,
 2. abweichend von Absatz 4 sowie den §§ 3 und 6 Abs. 2 die Arbeitszeit festzulegen, wenn objektive, technische oder arbeitszeitorganisatorische Gründe vorliegen. Dabei darf die Arbeitszeit 48 Stunden wöchentlich im Durchschnitt von sechs Kalendermonaten nicht überschreiten. § 7 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2a gilt nicht. § 7 Abs. 3 gilt entsprechend.
- 7) Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Arbeitszeit der Arbeitnehmer aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren. Der Arbeitgeber hat dem Arbeitnehmer auf Verlangen eine Kopie der Aufzeichnungen seiner Arbeitszeit auszuhändigen.
 - 8) Zur Berechnung der Arbeitszeit fordert der Arbeitgeber den Arbeitnehmer schriftlich auf, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Der Arbeitnehmer legt diese Angaben schriftlich vor.

Für die Zeiten nach Satz 1 Nr. 1 und 2 gilt dies nur, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums bekannt ist. Die in Satz 1 genannten Zeiten sind keine Ruhezeiten. Die in Satz 1 Nr. 1 und 2 genannten Zeiten sind keine Ruhepausen.

- 4) Die Arbeitszeit darf 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von vier Kalendermonaten oder 16 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden wöchentlich nicht überschritten werden.
- 5) Die Ruhezeiten bestimmen sich nach den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften für Kraftfahrer und Beifahrer sowie nach dem AETR. Dies gilt auch für Auszubildende und Praktikanten.
- 6) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung kann zuge-

Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern

vom 16. Juli 2012 (BGBl. S. 1479)

Zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. S. 1214)

§ 1 Anwendungsbereich

Dieses Gesetz regelt die Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern im Sinne von Artikel 3 Buchstabe e der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die hauptsächlich Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35) bei Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1) oder des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) (BGBl. 1974 II S. 1473, 1475). Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des AETR bleiben unberührt.

§ 2 Begriffsbestimmungen

- 1) Arbeitszeit im Sinne dieses Gesetzes ist die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende ohne Ruhepausen, in der sich der selbständige Kraftfahrer an seinem Arbeitsplatz befindet, dem Kunden zur Verfügung steht und während der er seine Funktionen und Tätigkeiten ausübt; dies umfasst nicht allgemeine administrative Tätigkeiten, die keinen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen.
- 2) Abweichend von Absatz 1 ist keine Arbeitszeit
 1. die Zeit, während der sich der selbständige Kraftfahrer entsprechend der Vereinbarung mit dem Kunden am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen;
 2. die Zeit, während der sich der selbständige Kraftfahrer nach der Vereinbarung mit dem Kunden bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen;
 3. die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit, wenn sich der selbständige Kraftfahrer mit einem anderen Fahrer beim Fahren abwechselt. Für die Zeiten nach Satz 1 Nummer 1 und 2 gilt dies nur, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums bekannt sind. Die in Satz 1 genannten Zeiten sind keine Ruhezeiten. Die in Satz 1 Nummer 1 und 2 genannten Zeiten sind keine Ruhepausen.
- 3) Nachtarbeit ist jede Arbeit zwischen 0 Uhr und 4 Uhr.

- 4) Eine Woche umfasst den Zeitraum von Montag 0 Uhr bis Sonntag 24 Uhr.

§ 3 Arbeitszeit

- 1) Der selbständige Kraftfahrer darf eine Arbeitszeit von 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Er kann seine Arbeitszeit auf bis zu 60 Stunden verlängern, wenn er innerhalb von vier Kalendermonaten im Durchschnitt nicht mehr als 48 Stunden wöchentlich arbeitet.
- 2) Leistet der selbständige Kraftfahrer Nachtarbeit, darf er in einem Zeitraum von jeweils 24 Stunden nicht länger als zehn Stunden arbeiten.

§ 4 Ruhezeiten

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

§ 5 Ruhepause

Ein selbständiger Kraftfahrer darf nicht länger als sechs Stunden hintereinander ohne Ruhepause arbeiten. Die Arbeit ist durch Ruhepausen von mindestens 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu neun Stunden und 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden insgesamt zu unterbrechen. Die Ruhepausen nach Satz 2 können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

§ 6 Aufzeichnungspflicht

Der selbständige Kraftfahrer ist verpflichtet, seine Arbeitszeit täglich aufzuzeichnen, soweit sie nicht durch ein Kontrollgerät nach Anhang I oder Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8) aufgezeichnet wird. Die Aufzeichnungspflicht gilt nicht für allgemeine administrative Tätigkeiten, die keinen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen. Die Aufzeichnungen sind ab Erstellung mindestens zwei Jahre aufzubewahren.

§ 7 Aufsichtsbehörden

- 1) Die Einhaltung dieses Gesetzes wird von den nach Landesrecht zuständigen Behörden (Aufsichtsbehörden) überwacht.
- 2) Die Aufsichtsbehörde kann die erforderlichen Maßnahmen anordnen, die der selbständige Kraftfahrer zur Erfüllung der sich aus diesem Gesetz ergebenden Pflichten zu treffen hat.
- 3) Die Aufsichtsbehörde kann vom selbständigen Kraftfahrer die für die Durchführung dieses Gesetzes erforder-

lichen Auskünfte verlangen. Sie kann insbesondere vom selbständigen Kraftfahrer verlangen, die Aufzeichnungen nach § 6 vorzulegen oder zur Einsicht einzusenden.

- 4) Die Beauftragten der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Arbeitsstätten während der Betriebs- und Arbeitszeit zur Prüfung der Einhaltung dieses Gesetzes zu betreten; außerhalb dieser Zeit oder wenn sich die Arbeitsstätten in einer Wohnung befinden, dürfen sie ohne Einverständnis des Inhabers nur zur Verhütung von dringenden Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten werden. Der selbständige Kraftfahrer hat das Betreten der Arbeitsstätten zu gestatten. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.
- 5) Für die zur Auskunft verpflichtete Person gilt § 55 der Strafprozessordnung entsprechend.

§ 8 Bußgeldvorschriften

- 1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. entgegen § 3 Absatz 1 Satz 1 die wöchentliche Arbeitszeit überschreitet,
 2. entgegen § 3 Absatz 2 länger als zehn Stunden arbeitet,
 3. entgegen § 5 Satz 1 länger als sechs Stunden hintereinander arbeitet,
 4. entgegen § 5 Satz 2 die Arbeit nicht oder nicht richtig unterbricht,
 5. entgegen § 6 Satz 1 oder Satz 3 eine Aufzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstellt oder nicht oder nicht mindestens zwei Jahre aufbewahrt,
 6. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7 Absatz 2 oder Absatz 3 zuwiderhandelt oder
 7. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 2 das Betreten der Arbeitsstätte nicht gestattet.
- 2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1, 2, 3 und 4 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

§ 9 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. November 2012 in Kraft.

**Handels- und Kooperationsabkommen zwischen
der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und
dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits**

-Auszug-

TITEL II: PERSONENBEFÖRDERUNG IM STRASSENVERKEHR

Artikel X: Anwendungsbereich

1. Ziel dieses Titels ist es, für eine kontinuierliche Anbindung in Bezug auf die Beförderung von Fahrgästen zwischen den Gebieten der Vertragsparteien, durch diese Gebiete und innerhalb dieser Gebiete zu sorgen, sowie die Regeln festzulegen, die für diese Beförderung gelten. Er gilt für die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen im Gelegenheitsverkehr, im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs zwischen den Gebieten der Vertragsparteien, durch diese Gebiete und innerhalb dieser Gebiete.

5. Es gelten Abschnitt V (Sozialbestimmungen) und Abschnitt VI (Steuer- und Zollbestimmungen) sowie Anhang I (Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer) und Anhang II (Technische Normen für Omnibusse) des Interbus-Übereinkommens.

Übereinkommen

über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen
(Interbus-Übereinkommen)

-Auszug-

ABSCHNITT V
SOZIALBESTIMMUNGEN

Artikel 8

Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden, soweit noch nicht geschehen, dem überarbeiteten Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 beitreten oder die bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens geltende Fassung der Gemeinschaftsverordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 anwenden.

7. überarbeitete Auflage
Projektleitung: Anja Ludwig (bdo)

© bdo 2021

Die Inhalte des Leitfadens wurden mit größter Sorgfalt
erstellt; für deren Richtigkeit und Vollständigkeit kann
jedoch keine Haftung übernommen werden.

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich
geschützt. Jede Verwertung in anderen als den
gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen
schriftlichen Einwilligung des Bundesverbandes
Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo).
Schutzgebühr: 30,00 Euro

Premiumpartner



Mercedes-Benz



MAN

NEOPLAN

Offizielle Förderer des bdo

KRAVAG

Partner



BUS & COACH



Herausgeber:

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e. V. | Reinhardtstr. 25 | 10117 Berlin

Redaktion & Gestaltung

Anja Ludwig (bdo)

info@bdo.org | www.bdo.org