

Leitfaden zum digitalen Tachographen (vorläufig)

Teil 1:

Gesetzliche Grundlagen:



- EU-Verordnung Nr. 2135/98 vom 24.09.1998
- Zur Änderung der EWG Verordnung 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr in der Richtlinie 88/599/EWG
- über die Anwendung der Verordnung EWG 3820/85 und 3821/85
- sowie die EG Verordnung Nr. 1360/2002
- und der Fahrpersonalverordnung = FPersO vom 22.08.1969 geändert durch die VO vom 18.08.1998
- und Änderungen vom 09.09.2004 zum Güterkraftverkehrsgesetz = GüKG.
- Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten erforderlichen Begleitregelungen vom 27.06.2005 (BGBl Teil 1 Nr. 40 G 5703)

Diese Grundlagen sind mit vielen Terminverschiebungen am 27. Mai 2005 in den Bundesrat eingebracht worden und mit weiteren Änderungen beschlossen worden. Die Veröffentlichung in Bundesgesetzblatt ist inzwischen erfolgt.

Beabsichtigt ist – war – dass die Verordnung der EU in das nationale Recht der Bundesrepublik übergeht.

Da allerdings zwischen der EU-Kommission und dem EU-Parlament noch etwa 80 Fragen zur Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten strittig sind und in der der Termin 05.08.2005 ausdrücklich in „05.08.2005“ gesetzt ist, kommt die EU-Verordnung, die Voraussetzung für nationales Recht ist, erst in den Vermittlungsausschuss. Dieser tagt allerdings erst im September dieses Jahres, mit einer Entscheidung ist nicht vor dem Frühjahr des kommenden Jahres zu rechnen.

Stand: Solange eine EU-Verordnung noch nicht festliegt, ist die Einführung des digitalen Tachographen ab dem 05.08.2005 in der EU – und auch in Deutschland – zunächst nur auf freiwilliger Basis vorgesehen. Bis zur endgültigen Festlegung sind sowohl bisherige „Tachoscheibe“ als auch „digitaler Tachograph“ ab dem 05.08.2005 parallel in der gesamten EU gültig.

Ob der Termin 05.08.2006 gehalten werden kann, der dann evtl. vorgesehen ist, ist nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums auch noch nicht sicher, in der EU wird auch schon der Termin 05.08.2007 diskutiert.

Das Europäische Parlament (EP) hat am 13.04.2005 beschlossen, dass alle nach dem 05.08.2006 produzierten Fahrzeuge, sowie Fahrzeuge, die erstmals nach dem 05.08.2007 zum Verkehr zugelassen werden mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein müssen.

Das Europäische Parlament (EP) ist dem Vorschlag des Rates der Verkehrsminister (Rat), der eine obligatorische Ausrüstung der Neufahrzeuge mit DTCO bei Zulassung ab 5. August 2005 vorsah, nicht gefolgt und hat als verbindlichen Termin den August 2006 bzw. August 2007 vorgeschlagen. Dies wurde von Kommission (KOM) und Rat abgelehnt, so dass es nunmehr zu dem in solchen Fällen vorgesehenen Vermittlungsverfahren kommt. Nachdem die KOM verlautbaren ließ, dass sie am 5. August 2005 als Einführungstermin festhalte, eine Ausrüstung der Neufahrzeuge mit dem bisherigen Kontrollgerät aber bis 31.12.05 tolerieren wolle und die dies praktizierenden EU-Mitgliedstaaten (EUMS) nicht verklagen werde, brachte ein erstes Gespräch zwischen Vertretern des EP, des Rates und der KOM (sog. Trilog) keine Annäherung der Standpunkte. Die Mehrheit der EU-MS - so auch die Bundesregierung - sieht in dieser Äußerung der KOM vorrangig eine politische Erklärung; einen rechtsetzenden Charakter wird man ihr kaum beimessen können.

Der Terminplan der Ratspräsidentschaft für die weiteren Verhandlungen sieht zunächst eine weitere Trilog-Sitzung am 13.09.2005 vor. Erst danach werden die offiziellen Gespräche im Rahmen des Vermittlungsverfahrens beginnen. Die Vermittlungsbemühungen müssen bis spätestens Anfang Dezember 2005 abgeschlossen sein. Das Ergebnis ist dann Rat und EP zur Entscheidung vorzulegen. Eine Veröffentlichung der neuen Regelung im Amtsblatt der EU - einschl. des neuen, rechtsverbindlichen DTCO- Einführungstermins - wird demzufolge in diesem Jahr kaum mehr möglich sein; andererseits erscheint aber auch die Einigung auf einen Termin nach August 2006 wenig wahrscheinlich. In der Übergangszeit (5. August 2005 bis zum

Inkrafttreten des neuen, rechtlich verbindlichen Einföhrungstermins im Jahr 2006) ist es der Entscheidung der Fahrzeughersteller/Käufers/Besteller überlassen, mit welchem EG-Kontrollgerät sie ihre Fahrzeuge ausrüsten, wobei offen ist, wie sich die KOM ab 1.01.2006 verhalten wird.

Stand 24.08.2005:

Die Einföhrung des digitalen Fahrtenschreibers für Lastwagen in allen 25 EU-Staaten ist erneut verschoben worden. Die EU-Kommission teilte am Freitag in Brüssel mit, dass nun "eine letzte Toleranzfrist" bis zum 31. Dezember 2005 gilt. Nicht alle Mitgliedstaaten seien bisher in der Lage gewesen, den digitalen Fahrtenschreiber, mit dem vor allem die Ruhezeiten von Berufskraftfahrern besser überwacht werden können, in nationaler Gesetzgebung vorzuschreiben. Deutschland gehört zu jenen Ländern, die den digitalen Fahrtenschreiber bereits eingeföhrt haben.

Ursprünglich hätte der digitale Fahrtenschreiber bereits zum 05. August 2004 an in allen Lastwagen der EU funktionieren sollen. Wegen technischer Probleme und fehlender Typenzulassungen war dieser Termin jedoch um ein Jahr verschoben worden. Nun wünschten nur noch einige wenige EU-Staaten eine längere Übergangszeit. Dort, wo der digitale Fahrtenschreiber bereits in nationalem Recht vorgeschrieben ist, ändert sich nichts.

Teil 2:

Wie gehen Autovermieter mit dieser Lage um?

Zunächst einmal ist grundsätzlich für das Gerät und das Funktionieren des Gerätes der Fahrzeughalter, also der Autovermieter verantwortlich, so wie das bislang auch bei dem mechanischen Tachographen der Fall war. Für die Fahrerkarte ist der Fahrer (Mieter) selber verantwortlich, d.h. hier ist der Autovermieter nicht in der Pflicht. Was ist aber, wenn der Mieter keine Karte besitzt? Zunächst ist das einmal ein sehr seltener Fall, da diejenigen Fahrer – oder Firmen – die ein Fahrzeug für den gewerblichen Güterverkehr (s.o.) anmieten, in der Regel dann auch eine entsprechende Karte besitzen. Für die anderen Ausnahmefälle sieht das deutsche nationale Recht in dem Beschluss des Bundesrates vom 27.05.2005 zur 122 Seiten dicken Drucksache 252/05 in § 2 Absatz (4), (5) und (6) entsprechende nachfolgende Regelungen vor:

Teil 3:

a) Wer ist betroffen?

Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, jedoch nur zum gewerblichen Gütertransport, nicht zum privaten oder eigenen Transport, so der bisherige Stand.

Omnibusse mit mehr als 8 Fahrgastplätzen.

Mit dem digitalen Kontrollgerät wird das bisherige mechanische Kontrollgerät abgelöst.

Nicht Altfahrzeuge, es sind lange Nachrüstungsfristen vorgesehen.

b) Wie funktioniert das?

Im Kfz wird ein digitales Kontrollgerät eingebaut, entweder vom Hersteller direkt oder nachgerüstet. Bislang gehen die Hersteller nicht von einem serienmäßigen Einbau aus, da die Hersteller nicht wissen, ob das KFZ zu gewerblichen oder privaten Zwecken eingesetzt wird.

Digitaler Tachograph



Zu dem Gerät kommen weitere Gerätekomponenten, die von der technischen Seite zusammengestellt werden.

Neben dem Gerät gibt es verschiedene Karten, die zur Einführung in das Gerät benutzt werden müssen:

Fahrerkarte für den Digitalen Tachographen.



- Der Fahrer benötigt eine persönliche [Fahrerkarte](#), die seine Aktivitäten aufzeichnet.
- Diese Karte muss persönlich vom Fahrer bei den zuständigen Behörden beantragt werden.

Die persönliche Fahrerkarte

- ist eine persönliche Chipkarte, auf der alle relevanten Daten gespeichert werden, die im Zusammenhang mit den EG-Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten) stehen.
- ist in allen zugelassenen digitalen Tachographen einsetzbar.
- wird in der Regel nur einmal pro Fahrer ausgegeben (Ausnahme: Verlust oder defekt der Karte).
- ersetzt nicht den Führerschein.
- ist fünf Jahre gültig.

Bei Arbeitsbeginn (Beladen o.ä.) muss die Fahrerkarte gesteckt werden. Kann die Fahrerkarte nicht genutzt werden (Verlust, Defekt o.ä.), ist der Fahrer verpflichtet, umgehend eine neue zu beantragen. In der Zwischenzeit muss er am Ende des Arbeitstages die im DTCO registrierten Daten über Lenk- und Ruhezeiten ausdrucken und unterschreiben. Er darf maximal 15 Tage ohne Karte fahren.

Tagesausdrucke muss der Fahrer auch dann machen, wenn er zwischen Fahrzeugen mit analogen und digitalen Tachographen wechselt. Mit diesen Ausdrucken kann er seine Fahraktivitäten der laufenden Woche und des letzten Fahrtags der Vorwoche lückenlos nachweisen.

Werkstattkarte für den Digitalen Tachographen.



Für autorisierte Werkstätten bietet die Einführung des Digitalen Tachographen neben dem bisherigen und weiterhin bestehenden Tachographen-Kerngeschäft – Periodische Prüfung, Austausch defekter Geräte und Nachrüstung - eine Reihe neuer Service-Möglichkeiten durch:

- die Verpflichtung auf Seiten der Unternehmen zur Hinterlegung des Fahrzeugkennzeichens in den Digitalen Tachographen.
- die neuen gesetzlichen Vorschriften zum Herunterladen, Archivieren und Übergeben der im Digitalen Tachographen gespeicherten Daten.

Für diese neuen Serviceleistungen ist eine Autorisierung als DTCO-Werkstatt notwendig.

Autorisierung

Voraussetzungen für die Autorisierung für Digitale Tachographen sind:

- die bestehende Autorisierung für Diagrammscheiben-Tachographen
- zugelassene Service-Diagnose-Systeme für Digitale Tachographen
- auf digitale Tachographen geschulte Service-Techniker
- Systeme zum Herunterladen und Archivieren der Daten
- Sichere Umgebung und Verfahren zur Einhaltung der Datenschutzbestimmungen

Entsprechend geschulte Service-Techniker können als Mitarbeiter einer autorisierten Werkstatt ihre persönliche [Werkstattkarte](#) bei den entsprechenden Behörden beantragen. Sie ermöglicht die Prüfung und Kalibrierung digitaler Tachographen, ist ein Jahr gültig und PIN-geschützt.

Die Werkstattkarte ist 1 Jahr gültig und versetzt den digitalen Tachographen in den Kalibriermodus und ist somit Schlüssel zur Kalibrierung des Tachographen.

Unternehmenskarte für den Digitalen Tachographen.



Jedes Unternehmen, das ein oder mehrere Kfz besitzt, die mit dem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein müssen, sollte eine [Unternehmenskarte](#) beantragen, die unter anderem die unternehmensspezifischen Daten gegen unberechtigten Zugriff schützt. Die Unternehmenskarte ist unbegrenzt gültig und dient dem Schutz der unternehmensbezogenen Daten in digitalen Tachographen.

Die Daten zu Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern werden zukünftig nicht mehr auf den bewährten Diagrammscheiben, sondern auf persönlichen [Chipkarten der Fahrer](#) und in einem geräteinternen [Massenspeicher](#) registriert. Damit ergeben sich für auch für Flottenmanager einige Änderungen.

Sie müssen

- die Daten des Massenspeichers regelmäßig archivieren und auswerten.
- Sorge dafür tragen, dass Fahrer im Besitz einer gültigen [Fahrerkarte](#) sind, wenn sie auf Fahrzeugen mit digitalen Tachographen fahren.
- Fahrer dazu anhalten, bei jedem Wechsel zwischen Fahrzeugen mit digitalen und analogen Tachographen und bei defekter / verlorener Fahrerkarte, Ausdrucke zu generieren.
- Selbst den neuen Archivierungspflichten nachkommen.
- die Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten-Daten ihrer Fahrer regelmäßig auswerten und kontrollieren, um bei Verstößen geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Behördenkarte für den digitalen Tachographen



Die Behördenkarte ist unbegrenzt gültig und identifiziert den Kontrollbeamten. Sie ermöglicht das Anzeigen, Ausdrucken und Herunterladen aller gespeicherten Daten.

Die wichtigsten Informationen auf einen Blick:

- Schlüssel des Kontrollbeamten für den Massenspeicherzugriff an digitalen Tachographen
- Speichert die Aktivitäten der Kontrollorgane mit Datum und Uhrzeit
- Kompatibel zu allen digitalen Tachographen
- Ausgabe durch die Behörden der EU-Mitgliedsstaaten

Downloadkey



Der Siemens VDO Downloadkey ist ein praktisches und komfortables Transportmedium zum Herunterladen und Archivieren von DTCO Massenspeicher-Daten.

Er verfügt über eine serielle 6-PIN-Schnittstelle, die zu allen digitalen Tachographen kompatibel ist und eine USB 2.0–Schnittstelle für den schnellen und sicheren Datentransfer auf den PC. Der Downloadkey benötigt keine Spannungsversorgung, ist sowohl im Fahrzeug als auch am PC stets einsatzbereit und ermöglicht einen besonders einfachen Datendownload.

Vorteile auf einen Blick:

- Easy Handling: leicht, handlich, kompakt, einfache Bedienbarkeit
- Erfüllung der Downloadpflicht für Flotte und Werkstatt
- Erfüllung der Archivierungspflicht für Flotte und Werkstatt
- Datentransport vom digitalen Tachographen zum PC
- Ermöglicht Download des Massenspeichers und der Fahrerkarte über die frontseitige Schnittstelle des digitalen Tachographen

Teil 4

Weitere Informationen und Fragen

Was wird im digitalen Kontrollgerät gespeichert?

- ☐ Herstellerdaten des Kontrollgerätes und des Sensors
- ☐ die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und das Kennzeichen
- ☐ Sicherheitselemente
- ☐ Ereignisse – zum Beispiel Überdrehzahl, Verfälschungen
- ☐ Fehler/Probleme mit der Fahrerkarte/dem Kontrollgerät
- ☐ Identität des Fahrers und seine Aktivitäten (Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten)
- ☐ Geschwindigkeit
- ☐ Kilometerstand (Wegstrecke)
- ☐ Werkstattdaten/Kalibrierung usw.
- ☐ Kontrollaktivitäten

Kann in die Daten Einblick genommen werden?

Die Daten können auf der Anzeige des digitalen Kontrollgerätes dargestellt, ausgedruckt oder heruntergeladen werden.

Wie lange speichert das digitale Kontrollgerät die Daten?

Das digitale Kontrollgerät ist so konstruiert, dass Daten bei einem durchschnittlichen Gebrauch für 365 Tage gespeichert werden. Es speichert die gefahrene Geschwindigkeit jedoch nur während der letzten 24 Stunden tatsächlicher Fahrzeit detailliert. Zur Beweissicherung nach einem Unfall ist daher die Speicherung der Daten innerhalb von 24 Stunden empfehlenswert (zum Beispiel in einer ermächtigten Werkstatt).

Was passiert, wenn der Speicher des digitalen Kontrollgerätes voll ist?

Das Gerät überschreibt die Daten – zuerst Tag 1, dann Tag 2 usw. Um zu verhindern, dass Daten überschrieben werden, sollten sie zeitgerecht heruntergeladen werden.

Können andere Geräte an das digitale Kontrollgerät angeschlossen werden?

Im Sinne eines modernen Flottenmanagements wurde vorgesehen, das digitale Kontrollgerät mit anderen Board Systemen zu verbinden. Alle digitalen Kontrollgeräte werden einen Verbindungsanschluss für diesen Zweck aufweisen. Detaillierte Informationen erhalten Sie über den Hersteller.

Kann das analoge Kontrollgerät freiwillig durch ein digitales Kontrollgerät ersetzt werden?

Ja.

Wieviele Arten von Kontrollgerätkarten darf ich besitzen?

Der Besitz von Kontrollgerätkarten ist an bestimmte Funktionen gebunden (Fahrer, Unternehmen, Werkstatt, Kontrolleinrichtung).

Benötige ich verschiedene Fahrerkarten für Busse und Lastkraftwagen?

Nein, Ihre Fahrerkarte kann in jedem Fabrikat und Modell des digitalen Kontrollgerätes, unabhängig von dem Fahrzeug, in dem das Gerät eingebaut ist, verwendet werden.

Ab wann muss eine Kontrollgerätkarte verwendet werden?

Die Kontrollgerätkarte ist dann zu verwenden, wenn das digitale Kontrollgerät im Fahrzeug eingebaut und die Karte verfügbar ist.

Was gilt, wenn abwechselnd Fahrzeuge mit einem analogen und einem digitalen Kontrollgerät gelenkt werden?

Es wird beide Systeme nebeneinander geben. Für den notwendigen Nachweis der Lenk- und Ruhezeiten hat der Fahrer gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu sorgen. Neben der

bestehenden Mitführungsverpflichtung der Schaublätter wird es die Mitführungsverpflichtung der Ausdrucke des digitalen Kontrollgerätes und der Fahrerkarte geben.

Gibt es eine Verbindung zu den AETR-Vorschriften?

Die Verknüpfung der beiden Systeme ist ein gesamteuropäisches Problem, das bis zur Einführung der ersten digitalen Kontrollgeräte von der Europäischen Kommission gelöst wird. Derzeit werden verschiedene Lösungsvorschläge diskutiert und im Rahmen der Vereinten Nationen und der Vertragspartner des AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals) verhandelt.

Darf ich mit einem Fahrzeug, das mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist, auch in einem AETR-Staat fahren?

Die Entscheidung steht noch aus.

Muss ich als Unternehmer die Fahreraufzeichnungen/Fahrerdaten aufbewahren?

Genau wie die Schaublätter müssen Sie die Aufzeichnungen von jedem Ihrer Fahrer für 1 Jahr aufbewahren (spätestens ab 23. März 2005 für 2 Jahre). Da die Daten auf der Fahrerkarte zyklisch überschrieben werden, müssen Sie regelmäßig (spätestens alle 28 Tage) eine Kopie von diesen Daten erstellen, bevor sie überschrieben werden. Im Fall des digitalen Kontrollgerätes gibt es auch Daten, die im Kontrollgerät gespeichert sind. Auch diese Daten müssen für Betriebskontrollen jederzeit zugänglich nach Fahrern und chronologisch aufbewahrt werden. Einzelheiten sind noch nicht bekannt.

Wie ist das digitale Kontrollgerät kalibriert?

Die Prinzipien der Kalibrierung sind dieselben wie beim analogen Kontrollgerät. Daten und Einstellungen werden in die Fahrzeugeinheit eingegeben, welche ein Kontrollorgan prüfen kann. Das Kabel zwischen dem Bewegungssensor und der Fahrzeugeinheit muss nicht mehr verplombt werden, jedoch muss die Verbindung Bewegungssensor und Getriebe weiterhin verplombt sein. Der Grund liegt darin, dass das Kabel nur verschlüsselte Signale überträgt und jede Störung vom Kontrollgerät aufgezeichnet wird.

Wie speichere ich Fahrerdaten?

Die Daten können mit zugehöriger Soft- und Hardware auf einen Computer heruntergeladen und gespeichert werden. Aufgrund der Verpflichtung Daten jederzeit einem Kontrollorgan vorlegen zu können, ist Sicherung und Verwahrung nach dem Stand der Technik notwendig. Sie können aber diese Daten auch ausdrucken und sie als Ausdruck aufbewahren.

Wie analysiere ich die Fahreraktivitäten?

Auf ähnliche Weise wie Sie es bereits jetzt durchführen. Dies kann manuell oder mit Hilfe von computergestützten Analysesystemen erfolgen.

Wissenswertes zum Fahrpersonalrecht

(Lenk- und Ruhezeitenregelung, Verwendung des Kontrollgerätes)

Häufig gestellte Fragen :

1. Welche Rechtsvorschriften gelten für das Fahrpersonal?

- Die **Verordnung (EWG) Nr. 3820/85** [PDF 16 Seiten, 136 kB] des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.
Sie regelt insbesondere die zulässigen Lenk- und Ruhezeiten sowie das Mindestalter der Fahrer.
- Die **Verordnung (EWG) Nr. 3821/85** [PDF 52 Seiten, 343 kB] des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr.
Sie regelt insbesondere die Pflicht zum Einbau eines Kontrollgerätes und die Benutzung des Kontrollgerätes.
- Das **Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals** (AETR) [PDF 32 Seiten, 210 kB],
Das AETR trifft im Wesentlichen den EU-Vorschriften entsprechenden Regelungen für grenzüberschreitende Verkehre mit den Vertragsstaaten des AETR (wozu fast alle Europäischen Staaten gehören).
- Das **Fahrpersonalgesetz** (FPersG) [PDF 8 Seiten, 31 kB].
Das FPersG enthält u.a. Zuständigkeitsregelungen und Bußgeldvorschriften.
- Die **Fahrpersonalverordnung** (FPersV) [PDF 12 Seiten, 115 kB].
Die FPersV enthält insbesondere die nationalen Abweichungen von den europäischen Bestimmungen, so etwa hinsichtlich des Anwendungsbereichs der Sozialvorschriften und die Regelung über Bescheinigungen über arbeitsfreie Tage.

2. Welche Lenk- und Ruhezeiten sind zu beachten?

Gemäß den Vorschriften der Europäischen Union (EU) und dem europäischen

Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gelten folgende Bestimmungen:

Kontrollmittel	Kontrollgerät und Schaublätter
Lenkzeitunterbrechung	Nach spätestens 4 ½ Stunden mindestens 45 Minuten. Aufteilungsmöglichkeiten in bis zu 3 Abschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten.
Tägliche Lenkzeit	Höchstens 9 Stunden. Erhöhung 2 x wöchentlich auf 10 Stunden möglich.
Tägliche Ruhezeit	Mindestens 11 Stunden. Verkürzung 3 x wöchentlich auf 9 Stunden möglich: bis zum Ende der folgenden Woche muss entsprechender Ausgleich erfolgen - oder 12 Stunden bei Aufteilung in 2 oder 3 Abschnitte, davon einer mindestens 8 Stunden jeweils innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden. bei Doppelbesetzung: 8 Stunden innerhalb von 30 Stunden*.
Wöchentliche Ruhezeit	Mindestens 45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit; Verkürzung möglich auf - 36 Stunden am Standort oder Heimatort des Fahrers - 24 Stunden außerhalb dieser Orte
Lenkzeit zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten	Höchstens 56 Stunden
Lenkzeit in zwei aufeinander-folgenden Wochen**	Höchstens 90 Stunden
Mitzuführende Schaublätter	Für die laufende Woche und den letzten Arbeitstag der Vorwoche

* Auch bei der Zwei-Fahrer-Besatzung dürfen Ruhezeiten nicht im fahrenden Fahrzeug verbracht werden. Die beiden Fahrer müssen deshalb die Ruhezeit gleichzeitig nehmen, wobei eine im Fahrzeug vorhandene Schlafkabine benutzt werden darf.

** "Woche" ist der Zeitraum von Montag 00.00 Uhr bis Sonntag 24.00 Uhr.

3. Was ist unter den Begriff "Lenkzeit", "Lenkzeitunterbrechung" und "Ruhezeit" zu verstehen?

Als **Lenkzeit** gelten solche Zeiten, die tatsächlich mit Fahrtätigkeit zugebracht werden. Zur Lenkzeit gehört auch das vorübergehende Stehen des Fahrzeugs, wenn dies nach allgemeiner

Anschauung zum Fahrvorgang gehört. So ist die Zeit für einen verkehrsbedingten Aufenthalt an Ampeln, an Bahnschranken, an Kreuzungen, in Staus oder an der Grenze der Lenkzeit zuzurechnen. Hingegen gehören Fahrpausen, auch von weniger als 15 Minuten, dann nicht zur Lenkzeit, wenn sie aus anderen als den vorgenannten Gründen stattfinden und der Fahrer dabei seinen Platz am Lenkrad verlassen kann.

Lenkzeitunterbrechungen dürfen innerhalb der vorgesehenen 4,5 Stunden Lenkzeit oder unmittelbar danach erfolgen. Während einer Lenkzeitunterbrechung darf der Fahrer keine anderen Arbeiten (z.B. Be- oder Entladetätigkeiten, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten) ausführen. Dagegen zählen Wartezeiten als Lenkzeitunterbrechung, sofern sie nach allgemeiner Verkehrsanschauung nicht dem Fahrvorgang zuzurechnen sind. Hierzu können beispielsweise Wartezeiten bei der Grenzabfertigung oder beim Be- oder Entladen des Fahrzeugs gerechnet werden. Das gleiche gilt für die Zeiten auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine im fahrenden Fahrzeug sowie auf Fähr- und Eisenbahnfahrten.

Nach jeder Unterbrechung von insgesamt 45 Minuten (zusammenhängend oder in Teilen) beginnt ein neuer, für die Unterbrechung relevanter Lenkzeitabschnitt von 4,5 Stunden. Dies bedeutet, dass auch nach einer beispielsweise nur 2-stündigen Lenkzeit mit anschließender 45-minütiger Unterbrechung ein neuer Lenkzeitabschnitt von 4,5 Stunden beginnt. Lenkzeitunterbrechungen dürfen jedoch nicht der täglichen Ruhezeit zugerechnet werden.

Ruhezeit ist jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens einer Stunde, in der der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Keine Ruhezeiten sind Zeiten der Arbeit oder Arbeitsbereitschaft sowie die im fahrenden Fahrzeug verbrachten Kabinenzeiten. Die tägliche Ruhezeit kann jedoch im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt. Der Fahrer muss innerhalb jedes 24-Stunden-Zeitraumes eine tägliche Ruhezeit einlegen. Der 24-Stunden-Zeitraum braucht nicht mit dem Kalendertag identisch sein. Beginnt der Fahrer die Fahrt am Sonntag um 22.00 Uhr, so muss er spätestens am Montag um 22.00 Uhr seine tägliche Ruhezeit eingelegt haben.

Eine **Besonderheit** gilt für Fahrer eines Fahrzeugs, das im **kombinierten Verkehr** mit einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird. Seine tägliche Ruhezeit darf einmal unterbrochen werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Ein Teil der täglichen Ruhezeit muss auf der Eisenbahn / dem Schiff verbracht werden, der andere Teil auf dem Land.
- Der Zeitraum zwischen den beiden Teilen einer täglichen Ruhezeit muss so kurz wie möglich sein und darf vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen des Fahrzeugs vom Fährschiff oder der Eisenbahn eine Stunde nicht übersteigen. Der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens umfasst auch die Zollformalitäten.
- Dem Fahrer muss während der beiden Teile der täglichen Ruhezeit ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung gestellt werden.

Die tägliche Ruhezeit erhöht sich bei dieser Unterbrechung um 2 Stunden (Art. 9 VO (EWG) Nr. 3820/85).

4. Gibt es besondere Altersvorschriften für Fahrpersonal im gewerblichen Güterkraftverkehr?

Das Mindestalter der Fahrer im Güterverkehr von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t ist auf das vollendete 21.

Lebensjahr festgesetzt. Sofern der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr ist, darf er Fahrzeuge der o.a. Art bereits mit dem vollendeten 18. Lebensjahr fahren.

5. Was ist beim Kontrollgerät zu beachten?

Nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 müssen grundsätzlich in Fahrzeugen, die dem Gütertransport dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigen, Kontrollgeräte eingebaut sein.

Diese Kontrollgeräte zeichnen die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, die Lenkzeit, die sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten, die Arbeitsunterbrechungen sowie die Tagesruhezeiten und das Öffnen des das Schaublatt enthaltenen Gehäuses auf.

Deutsche Kraftfahrzeughalter haben das Kontrollgerät mindestens einmal innerhalb von 2 Jahren prüfen zu lassen (§ 57 b StVZO).

Einzelheiten zur Handhabung der Kontrollgeräte können unter Punkt 6 nachgelesen werden.

Neuzugelassene Nutzfahrzeuge, d.h. Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen sowie Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen können auf freiwilliger Basis wahlweise mit einem analogen oder **digitalen Kontrollgerät** ausgerüstet werden.

6. Welche Pflichten hat der Fahrer, welche der Unternehmer bei der Benutzung des Kontrollgerätes?

Pflichten des Fahrers :

Der Fahrer muss Arbeitszeitznachweise für die Tage erstellen, an denen er tatsächlich lenkt. Für jeden dieser Tage hat er ab dem Zeitpunkt, an dem er das Fahrzeug übernimmt, ein Schaublatt zu benutzen. Das Schaublatt darf grundsätzlich erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen werden, es sei denn, eine Entnahme ist aus anderen Gründen (z.B. Fahrerwechsel) zulässig. Es ist personengebunden und bei einem Wechsel des Fahrzeugs vom Fahrer mitzunehmen. Der Fahrer hat auf dem Schaublatt folgende Angaben einzutragen :

- bei Beginn der Benutzung des Blattes seinen Namen und Vornamen,
- bei Beginn und bei Ende der Benutzung des Blattes den Zeitpunkt und den Ort,
- vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeuges,
- vor der ersten und am Ende der letzten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt den Stand des Kilometerzählers,
- im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags den Stand des Kilometerzählers des vorherigen Fahrzeugs und des neuen Fahrzeugs,
- gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

Die Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes muss vom Fahrer so betätigt werden, dass die Lenkzeit, die sonstige Arbeitszeit, die Bereitschaftszeit und die Arbeitszeitunterbrechung getrennt und unterscheidbar unter dem jeweiligen Symbol aufgezeichnet werden. Neben den vom Kontrollgerät aufgezeichneten Lenk- und Ruhezeiten sind alle sonstigen Arbeitszeiten, die außerhalb des Kraftfahrzeuges verrichtet werden, handschriftlich in das Schaublatt einzutragen. Als "sonstige Arbeitszeit" gilt auch die Zeit, die der Fahrer für die Anreise benötigt, um ein mit einem Kontrollgerät ausgestattetes Fahrzeug zu übernehmen, das sich nicht am Wohnort des Fahrers oder der Hauptniederlassung des Arbeitgebers befindet. Der Hauptniederlassung gleichgestellt ist die Zweigniederlassung eines überregional tätigen Unternehmens. Ferner gilt die Zeit als "sonstige Arbeitszeit", die der Fahrer vor Übernahme eines mit einem EG-Kontrollgerät ausgestatteten Fahrzeugs damit verbringt, Fahrzeuge zu lenken, die nicht mit einem EG-Kontrollgerät ausgestattet sein müssen.

Er muss die Schaublätter für die laufende Woche sowie das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist, mitführen.

Pflichten des Unternehmens :

Das Unternehmen muss seinen Fahrbetrieb so einrichten und die Arbeit der Fahrer so planen, dass diese die Fahrpersonalvorschriften einhalten können. Zusätzlich muss das Unternehmen regelmäßig prüfen, ob die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten worden sind. Bei Zuwiderhandlungen sind die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit sich solche nicht wiederholen. Diese Pflichten obliegen dem Unternehmer selbst, ggf. dem Geschäftsführer und

von diesem mit dem Einsatz der Fahrzeuge (Disposition) beauftragten Personen. Der Unternehmer hat dem Fahrpersonal eine ausreichende Anzahl passender Schaublätter auszuhändigen.

Für arbeitsfreie Tage des Fahrers sind diesem durch den Unternehmer unter Angabe der Gründe Bescheinigungen auszustellen und auszuhändigen.

Das Unternehmen bewahrt die Schaublätter nach der Benutzung mindestens ein Jahr gut geordnet auf.

Pflichten, die sowohl Fahrer als auch Unternehmer betreffen:

Der Unternehmer und die Fahrer müssen für das ordnungsgemäße Funktionieren und die richtige Verwendung des Kontrollgerätes sorgen.

Dazu gehört auch, dass die Plomben des Gerätes unversehrt sind.

7. Wann ist die Mitführung einer Bescheinigung über arbeitsfreie Tage erforderlich?

Grundsätzlich muss der Fahrer die Schaublätter für die laufende Woche sowie das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist, mitführen.

Sofern Schaublätter für einzelne, vorlegungspflichtige Tage nicht vorhanden sind (beispielsweise wegen Urlaub, Krankheit, anderer betrieblicher Tätigkeiten), ist eine Bescheinigung des Unternehmers oder ein anderer geeigneter Nachweis durch den Fahrer mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Behörden vorzulegen. Für Sonn- und Feiertage ist eine solche Bescheinigung nicht nötig.

Aus der Bescheinigung muss sich Zeitpunkt, Dauer und Grund ergeben, warum der Fahrer im fraglichen Zeitpunkt keine Fahrzeuge bzw. nur Fahrzeuge gelenkt hat, für deren Führen keine Nachweispflicht besteht. Eine besondere Form ist für die Bescheinigung jedoch nicht vorgeschrieben.

8. Für welche Fahrzeuge gelten die Fahrpersonalvorschriften?

Die Fahrpersonalvorschriften gelten grundsätzlich für alle Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem Gütertransport dienen, auf öffentlichen Straßen gelenkt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigen.

Ferner gelten die Vorschriften für Unternehmer und Fahrer von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung

geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als 9 Personen einschließlich Fahrer zu befördern. Es kommt nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug in leerem oder beladenem Zustand befindet bzw. mit Fahrgästen besetzt ist.

Auch Fahrer von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t beträgt, müssen Aufzeichnungen über die Lenkzeiten, alle sonstigen Arbeitszeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten führen. Wenn ein Kontrollgerät - sowohl **analog, als auch digital** - eingebaut ist, **müssen** die Aufzeichnungen durch Benutzung des eingebauten Gerätes geführt werden (§ 1 Abs. 7 FPersV). Die Tätigkeitsnachweise müssen bei Fahrzeugen **ohne** Kontrollgerät durch manuelle Aufzeichnungen erfolgen (§ 1 Abs. 6 FPersV). Diese sind für jeden Tag separat zu fertigen. Der Fahrer hat dabei jedes Blatt der Aufzeichnungen mit Vor- und Zuname, dem Datum, dem amtlichen Kennzeichen, den Kilometerständen bei Fahrtbeginn und Fahrtende zu versehen (§ 1 Abs. 6 FPersV). Die Aufzeichnungspflichten sind dann erfüllt, wenn die Aufzeichnungen auf einem Vordruck nach dem Muster der Anlage 1 getätigt werden (§ 1 Abs. 7 FPersV).

Wird ein Fahrzeug hingegen ohne Anhänger oder Sattelanhänger betrieben und liegt in diesem Fall sein zulässiges Gesamtgewicht bei 2,8 Tonnen oder darunter, so bestehen keine fahrpersonalrechtlichen Aufzeichnungspflichten

9. Gibt es Ausnahmen von den Bestimmungen?

Der Gesetz- und Verordnungsgeber sieht eine ganze Reihe von Ausnahmetatbeständen von den Fahrpersonalvorschriften vor. Diese sind in Artikel 4 VO (EWG) Nr. 3820/85 und in § 7 FPersV aufgeführt.

Besonders hervorzuheben ist, dass bei nichtgewerblichen Güterbeförderungen für private Zwecke die Fahrpersonalvorschriften keine Anwendung finden. Hiervon unberührt besteht jedoch auch im privaten Bereich die Verpflichtung, Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen oder darüber nur mit einem Fahrtschreiber zu betreiben.

10. Mit welchen Verwarnungsgeldern / Geldbußen muss bei Verstößen gerechnet werden?

Geringfügige Ordnungswidrigkeiten können bei Kontrollen mit einem

Verwarnungsgeld zwischen 5 und 35 Euro geahndet werden. Die Verwarnungsgeldsätze im Fahrpersonalrecht betragen i.d.R. 15 Euro (beispielsweise für eine Unterschreitung der täglichen Ruhezeit bis zu 30 Minuten, für eine Überschreitung des vorgeschriebenen Zeitpunktes der Lenkzeitunterbrechung bis zu 30 Minuten oder eine fehlende Eintragung auf dem Schaublatt) oder 30 Euro (beispielsweise bei einer Verkürzung der Lenkzeitunterbrechung bis zu 15 Minuten, für eine Überschreitung des vorgeschriebenen Zeitpunktes der Lenkzeitunterbrechung bis zu 60 Minuten oder bei einer Überschreitung der Tageslenkzeit von 9 Stunden bis zu 60 Minuten).

Nicht geringfügige Ordnungswidrigkeiten werden mit Geldbuße geahndet. Diese kann für den Fahrer bis zu einer Höhe von 5.000 Euro, für den Unternehmer derentgleichen bis zu 15.000 Euro betragen. Hinzu kommen Gebühren i.H.v. 5 vom Hundert der Geldbuße, mindestens jedoch 20 Euro sowie die Auslagen der Verwaltungsbehörde.

11. Wer ist zuständig für die Überwachung der Fahrpersonalvorschriften?

Das Bundesamt für Güterverkehr ist für die Überwachung der Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften nach § 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe a Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) zuständig, soweit diese im Rahmen von **Straßenkontrollen** durchgeführt werden.

Die Überwachung im Rahmen von **Betriebskontrollen** obliegt den örtlich

zuständigen Länderbehörden:

Baden-Württemberg

Landratsämter

Niedersachsen, Rheinland-Pfalz:

Staatliche Gewerbeaufsichtsämter

Bayern, Bremen, Sachsen, Sachsen-Anhalt:

Gewerbeaufsichtsämter

Berlin:

Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit

Brandenburg:

Ämter für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik

Hamburg, Thüringen:

Ämter für Arbeitsschutz

Hessen:

Staatliche Ämter für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik

Mecklenburg-Vorpommern:

Ämter für Arbeitsschutz und technische Sicherheit / Gewerbeaufsicht

Nordrhein-Westfalen:

Staatliche Ämter für Arbeitsschutz

Saarland:

Landesamt für Verbraucher-, Gesundheits- und Arbeitsschutz

Schleswig-Holstein:

Landesamt für Gesundheit und Arbeitssicherheit

Ausnahmen

Folgende Fahrzeuge sind vom Einbau und Betrieb eines Kontrollgerätes befreit?

1. Regelfall:

- Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t:

Fahrten mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t im Rahmen innergemeinschaftlicher Beförderungen im Straßenverkehr, bei denen es sich um solche u. a. von neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die

noch nicht in Betrieb genommen worden sind, handelt, sind von der Verpflichtung zum Einbau und Betrieb eines Schaublattes in einem Kontrollgerät befreit

- Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t:

Fahrten mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t, bei denen es sich um solche u. a. von neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind, handelt, sind von der Verpflichtung zur Führung handschriftlicher Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten befreit.

2. Ausnahmefall:

Eine Freistellung von den vorgenannten Regelfällen ist nach Ansicht der zuständigen Behörden des Bundes und der Länder darüber hinaus im Ausnahmefall möglich bei nicht mehr zugelassenen Alt-Fahrzeugen auf der Fahrt zur Verschiffung (Hafen) in einen Staat, in dem keine entsprechende Nachweispflicht besteht. Voraussetzung hierfür ist, dass es sich um eine einmalige Überführungsfahrt ohne Ladung (vgl. § 28 Abs. 1 Satz 1 StVZO) zum Export in Staaten außerhalb der Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie Island, Liechtenstein und Norwegen) und der AETR-Staaten handelt. Unabhängig hiervon besteht bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und darüber die Pflicht zur Ausrüstung und Verwendung eines Fahrtschreibers nach Maßgabe von § 57 a StVZO.