



Thomas Fritz

Lenk- und Ruhezeiten

in der Praxis

Vorwort des Autors

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

vor über 10 Jahren hat nun die digitale Kontrolltechnik Einzug in die Fahrzeuge der gewerblichen Güter- und Personenbeförderung gehalten. Die hierzu bestimmte Rechtslage hat sich seit dem nahezu jedes Jahr verfeinert und durch die Einführung der neuen „EU-Fahrtenschreiberverordnung“ (VO (EU) 165/2014) eine weitere Dimension erhalten.

Auch wenn der Digitale Fahrtenschreiber für manche Fahrer immer noch ein „Teufelszeug“ ist, so haben sich zwischenzeitlich doch schon sehr viele mit dieser Technik arrangiert und in immer mehr Fällen auch deutliche Vorteile erkannt. Der Digitale Fahrtenschreiber in der neuesten Generation ist zudem fahrerfreundlicher und in den technischen Möglichkeiten deutlich verbessert worden. Mancher Hersteller hat mit einem Handy-App-Angebot und einem eingebauten Counter auch so schon für mehr Attraktivität und Akzeptanz gesorgt und dadurch weitere Hilfsmittel zur besseren Bedienung bereitgestellt.

Auch für den Unternehmer ist diese Technik nun deutlich interessanter geworden, da nun eine bessere Einbindung in Flottenmanagementsystemen möglich ist. Weitere Verbesserungen sind aktuell in Planung und werden sicherlich zeitnah auf dem Markt angeboten. Ich selbst höre zunehmend (unter anderem bei Verkehrskontrollen) nun auch von den Fahrern immer mehr positive Stimmen zu dieser Technik und stelle fest, dass die verordnete Schulung des Fahrpersonals auch in der Praxis positive Ergebnisse zeigt. Doch ausgerechnet jetzt hat die EU beschlossen, die digitale Technik zum Ende des Jahrzehnts hin auslaufen zu lassen und mit einer wiederum neuen Aufzeichnungsvariante, dem sogenannten Smart-TCO, weiterzumachen. Das momentan sehr heiß diskutierte Thema trifft zunächst die Hersteller der Geräte, die in einem sehr eng gesetzten Zeitfenster diesen Gedanken umsetzen müssen. Es bleibt spannend und mit der sicherlich mittelfristigen Einführung der neuen Technik geht die Skepsis, der Lernprozess und die Akzeptanz wieder von vorne los ...

Neben der digitalen Kontrolltechnik und ihren ganzen Neuerungen stehen zudem immer wieder die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen im Mittelpunkt der Fragen – die sogenannten „Sozialvorschriften“. Vor allem hierzu soll Ihnen mein jetzt in der fünften Auflage geschriebenes Buch wertvolle Tipps für den täglichen Berufsalltag geben. Mit Beispielen aus der Praxis, Bilderungen und erklärenden Übersichten möge Ihnen dieses Buch als praktischer Ratgeber eine wertvolle Hilfe bei all Ihren täglichen Herausforderungen sein.

Dieses Buch erhebt sicherlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit und lebt mit jeder Neuauflage von den aktuellen Rechtsänderungen genauso wie von den Erfahrungen aus der Praxis. Dank Ihrer eigenen, zahlreichen und positiven Rückmeldungen konnte ich erfahren, dass dieses Buch nicht nur ein interessantes Nachschlagewerk für den Fahrer geworden ist, sondern vielfach auch Einzug in Behörden gehalten hat und in Anwaltskanzleien, Fahrschulen und Weiterbildungseinrichtungen, sowie bei den Unternehmen in der Disposition im In- und Ausland Verwendung findet.

Rückmeldungen unter anderem aus Polen, Italien, Österreich, der Schweiz und Griechenland zeigen mir, wie flächendeckend dieses Buch bekannt geworden ist. Vielen Dank an Sie, die dieses Buch auf dem Markt so stark etabliert haben.

Mit der neuesten Ausgabe der „Lenk- und Ruhezeiten in der Praxis“ habe ich nicht nur die neuesten Rechtsänderungen für Sie an der jeweils passenden Stelle eingearbeitet, sondern auch wieder interessante, aktuelle Praxisbeispiele zusammengestellt. Hierbei sind sicherlich die Beispiele für den Busfahrer auf den Lkw und umgekehrt übertragbar. Mit Blick in den leidlichen Bußgeldkatalog nenne ich Ihnen zur Abrundung des Themas zudem noch einzelne Beispiele von möglichen Konsequenzen. Es ist bestimmt nicht leichter geworden, den Überblick über die Vielzahl an Bestimmungen noch zu behalten und diese dann auch richtig umzusetzen. Und das bei der heutigen Verkehrslage mit dem immer stärker werdenden Termindruck!

Ich wünsche Ihnen nun viel Spaß beim etwas anderen Lesen einer Rechtsinformation und bedanke mich noch einmal für Ihr Interesse an diesem Buch.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Fritz

Inhaltsverzeichnis

1	Lenk und Ruhezeiten	1
1.1	Tägliche Lenkzeit	5
1.1.1	Was ist die Lenkzeit?	5
1.1.2	Was ist eine Tageslenkzeit?	5
1.2	Ununterbrochene Lenkzeit/ Fahrtunterbrechungen	7
1.2.1	Was ist die ununterbrochene Lenkzeit?	7
1.2.2	Was muss ich noch beachten?	9
1.3	Tägliche Ruhezeit	10
1.3.1	Was ist die Ruhezeit/ tägliche Ruhezeit?	10
1.4	Wochenlenkzeit	13
1.4.1	Was muss ich noch beachten?	14
1.5	Lenkzeit in der Doppelwoche	16
1.5.1	„12-Tage-Regelung“ für den Personenverkehr	18
1.6	Wochenruhezeit	20
1.7	Akkordlohnverbot	24
1.8	Sonderregelungen bei Lenk- und Ruhezeiten	25
1.8.1	Mehrfahrerbesatzung	27
1.8.2	Führenregelung	30
1.8.3	„Höhere Gewalt“	33
1.9	Arbeitszeitregelungen in Deutschland	37
1.9.1	Zweck des Gesetzes / Begriffsbestimmung	37
1.9.2	Grundbestimmungen der Arbeitszeitregelungen	38
1.9.3	Beispiele der Kombination von Zeiten aus den EU-Verordnungen und dem Arbeitszeitgesetz	38
1.9.4	§ 21a ArbZG - Abweichende Regelungen für Lkw- und Busfahrer	40
1.9.5	Aufzeichnung / Archivierung / Berechnung von Arbeitszeit	41
1.9.6	Bußgeldvorschriften / Strafbestimmungen	41
1.9.7	Arbeitszeitregelungen für selbstständige Kraftfahrer	42
2	Das Digitale Kontrollgerät	43
2.1	Einführung	44
2.2	Rechtliche Grundlagen	45
2.2.1	Thema: Schulungen	46
2.3	Kontrollgerätkarten	48
2.3.1	Fahrerkarte	49
2.3.2	Unternehmenskarte	53
2.3.3	Werkstattkarte	54
2.3.4	Kontrollkarte	55
2.4	Allgemeine Informationen zum Digitalen Kontrollgerät	57
2.5	Digitale EG-Kontrollgeräte	59
2.5.1	Elektronische Register / Datenaustausch	62

2.5.2	Die Geräte der einzelnen Hersteller	63
2.6	Handhabung des Gerätes	63
2.6.1	Vor Fahrtbeginn	63
2.6.2	Während der Fahrt	66
2.6.3	Zwischen einzelnen Fahrabschnitten	68
2.6.4	Nach der Fahrt	69
2.6.5	Fahrzeugwechsel/ Gerätewechsel	70
2.7	Geschwindigkeitsaufschrieb im Digitalen Kontrollgerät	70
2.7.1	Fahrgeschwindigkeit der letzten 24 aktiven Fahrstunden des Fahrzeugs	71
2.7.2	Überbrückung des Geschwindigkeitsbegrenzers	74
2.8	Unternehmerpflichten	74
2.8.1	Einbau und Prüfung des Kontrollgeräts	74
2.8.2	Schulung der Fahrer über die Handhabung des Kontrollgerätes	75
2.8.3	Aushändigung der Tachoscheiben/Schaublätter	76
3	Mitführpflichten	81
3.1	Persönliche Dokumente zur Erfüllung der Mitführpflichten	83
3.1.1	Nachweispflichten	83
3.2	Schaublätter/"Tachoscheiben"	84
3.3	Tageskontrollblatt	86
3.4	Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage	88
3.4.1	Mögliche Anwendungen	89
3.4.2	Weitere Hinweise	89
4	Haftungsfragen	93
4.1	Verantwortung des Unternehmers	94
4.2	Auftraggeberhaftung	95
5	Geltungsbereich	97
5.1	Innerhalb der Europäischen Union	99
5.2	Außerhalb der Europäischen Union	100
5.2.1	Sonderfall Schweiz und das AETR	101
6	Einbezogene Fahrzeuge	105
6.1	Ausnahmen	106
6.2	Grundsätzliche Ausnahmen	107
6.3	Europaweite Ausnahmen (Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006)	108
6.4	Ausnahmen in Deutschland	113
6.5	Handwerkerregelung	121
6.5.1	Jedoch gilt es auch die weiteren Voraussetzungen abzu prüfen, damit die Ausnahmeregelung vollumfänglich greift „Haupttätigkeit“ – Wie ist der Begriff auszulegen?	122
6.5.2	Auslegung der Begriffe: „Material, Ausrüstung und Maschinen“	122
6.5.3	Auslegung des Begriffs „Standort des Unternehmens“	123

7	Einbezogener Personenkreis	125
8	Begriffsbestimmungen	129
9	Bußgeldbestimmungen	135
9.1	Schwere Verstöße	138
9.1.1	Schwerste Verstöße („7 Todsünden“) nach Anhang IV der VO (EG) Nr. 1071/2009	139
9.2	Grenzüberschreitende Ahndung	140
9.2.1	Summierung von Verstößen/Höchstbetrag	140
10	Wesentliche Vorschriften im Überblick	143
10.1	Europäisches Recht	144
10.2	Außerhalb Europas	144
10.3	Nationales Recht in Deutschland	144

Bereits seit vielen Jahrzehnten gelten Verhaltensvorschriften über die höchstzulässige Dauer von Lenktätigkeiten und zur Einhaltung von Fahrtunterbrechungen und Mindestruhezeiten. Der Grundgedanke hierzu ist also nicht neu und war schon unseren Vätern bekannt – man denke nur an das altbekannte „Schichtbuch“ der handschriftlichen Aufzeichnung auf „Treu und Glauben“ oder an die Einführung des nationalen Fahrtenschreibers in den 60er-Jahren.

Durch die Zunahme des Straßenverkehrs, das europäische Zusammenwachsen der Nationalstaaten, die Weiterentwicklung der Aufzeichnungstechnik und eine sich stets wandelnde Rechtslage hat sich nach und nach die heutige Situation entwickelt. Zudem kam dann noch die Digitaltechnik mit ins Spiel, immer mit Blick auf ein von der EU konsequent verfolgtes Ziel: Weg vom Papier und hin zu den Digitaldaten. Der sogenannte „Medienbruch“ wird nun nach und nach vollzogen.

Als komplette Ablösung aller bestehenden, älteren Rechtsvorschriften hat die Europäische Union mit der **Verordnung (EU) Nr. 561/2006** ein gemeinsames Regelwerk erschaffen, durch das europaweit die gleichen Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr verwirklicht werden sollen – die sogenannten „Sozialvorschriften“. Erfreulich ist es daher, dass sich auch die Länder des EWR (Europäischer Wirtschaftsraum) und alle AETR-Staaten diesem Grundgedanken angeschlossen und die Regularien in ihren Ländern umgesetzt haben. Somit können Sie als Lenker eines Lkw oder Busses auf dem gesamten Kontinent von nahezu den gleichen Bedingungen ausgehen, was eine wesentliche Erleichterung darstellt. Ob Sie nun von Schweden nach Portugal, von Prag

nach Paris oder nur in Kleinkleckersdorf um die Ortschaft herum fahren, überall in Europa gilt das gleiche Recht.

Mit diesen Bestimmungen sollen im Schwerpunkt die nachfolgenden drei Ziele erreicht werden:

1. Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
2. Verbesserung der sozialen Bedingungen für den Arbeitnehmer
3. Fairness im Wettbewerb

Sicherlich gibt es zu all diesen drei Punkten noch weiteren Nachholbedarf, aber eine erste Verbesserung im Straßenverkehr ist bereits spürbar.

Europaweit nicht geregelt wurden die finanziellen Konsequenzen, die einen Fahrer oder Verantwortlichen erwarten, wenn gegen diese Verordnung verstoßen wird. Die „Finanzpolitik“ liegt weiterhin bei den einzelnen Ländern und so kommt es, dass jeder Staat zu diesen Sozialvorschriften einen eigenen Bußgeldkatalog erlassen hat.

Auch Deutschland macht hier keine Ausnahme und hat mit der 2. Auflage des **Bußgeldkatalogs LV 48** im Jahr 2015 entsprechende Sanktionen für Verstöße gesetzt. Während man dabei den Bußgeldrahmen für das Fahrpersonal im Großen und Ganzen wie bisher belassen hat, wurde der Rahmen für die Verantwortlichen in den Unternehmen verdoppelt und für die in der Beförderungskette beteiligten deutlich erweitert. Nicht zuletzt zum Schutz des Fahrers will nun der Gesetzgeber vorrangig gegen die meist hinter den Kulissen sitzenden „Verursacher“ vorgehen, wozu auch die Möglichkeiten der „Risikobewertung“ das Erstellen von Daten in der „Unternehmensdatei“ und das europaweit forcierte Austauschen der Daten immer weiter verfeinert wird.

➤ **Offensichtlich haben sich aber die einzelnen Länder hierzu bislang noch nicht richtig abgestimmt, denn was beispielsweise in einem Land eine Verwarnung mit 30,- € ausmacht, kann in einem anderen Land eine Bußgeldkonsequenz von weit über 1.000,- € nach sich ziehen – je nachdem, wo ein Land in einem Verstoß einen Schwerpunkt oder eher ein geringes Bagatelldelikt sieht.**

Die Auslegung hierzu war leider bisher nicht immer nachvollziehbar. Wohl auch aus diesem Grund wurde von der Europäischen Union mit der Nummerierung **VO (EU) Nr. 2016/403** eine weitere Verordnung erlassen, die zum 01.01.2017 in Kraft tritt und im dem beigegeführten Anhang I die Einstufung der Schwere der Verstöße vornimmt. Es bleibt abzuwarten, wie die einzelnen Länder hierauf reagieren und ihre noch eigenständigen Sanktionsbestimmungen entsprechend verändern.

Zusätzlich hat die Europäische Union mit der weiteren **Verordnung (EU) Nr. 2016/480** deutlich Zeichen gesetzt, dass eine Vernetzung der nationalen elektronischen Register vorangetrieben und ein somit schon lange beabsichtigter, internationaler Austausch von Daten und Informationen erfolgen soll. Das Verkehrsunternehmen selbst steht hier im Fokus der Betrachtung und wird sich nun bei grenzüberschreitend angefallenen Verstößen auch grenzüberschreitend verantworten müssen. Deshalb liegt es insbesondere an Ihnen als Fahrer und wichtiges Bindeglied zum Unternehmen, die geltenden Bestimmungen einzuhalten und die Anzahl der Verstöße deutlich zu senken bzw. erst gar nicht entstehen zu lassen. Nur durch weit-sichtige Planung, richtige Disposition und umsichtiges Handeln bei der Ausführung

der Fahrt durch Sie als Fahrer kann man Verstöße vermeiden.

Sicherlich: „Wo gehobelt wird fallen auch Späne“, aber solange es in Einzelfällen nur geringfügige Verstöße bleiben, wird hier kein großes Problem entstehen. Sollte der Verstoß jedoch schwerwiegend oder besonders schwerwiegend enden, so ist dringend empfohlen, den Grund des Verstoßes handschriftlich zu dokumentieren, um zum Beispiel über die Möglichkeiten des **Artikels 12 der Verordnung (EU) Nr. 561/2006** einen „außergewöhnlichen Fall“ in Anspruch zu nehmen.

Beispiel

Der jeweils nationale Gesetzgeber hat dem noch weitere Möglichkeiten hinzugefügt. So besteht zum Beispiel in Deutschland auch die Möglichkeit bei regelmäßig begangenen, sogar geringfügigen Verstößen einen sich hieraus ergebenden Mehrgewinn zu berechnen und diesen in einem sogenannten „Gewinnabschöpfungsverfahren“ staatlicherseits einzubehalten. Das geht im Einzelfall sogar so weit, dass nach dem Bruttoprinzip der gesamte Umsatz des Betrachtungszeitraums in Form des „Verfalls“ einbehalten werden kann, was sich sehr schnell als existenzbedrohend ausweiten kann.

Auch die Überwachungstechnik zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten wird weiter verfeinert. Nachdem man erkannt hat, dass digitale Fahrtenschreiber leider auch weiterhin manipulationsanfällig sind, hat die EU beschlossen, zukünftig nicht mehr an dieser Technik festzuhalten. Angedacht ist für Neufahrzeuge ab 2019 somit auch eine neue Überwachungstechnik, die sich **SMART-TCO** nennt und derzeit von verschiedenen Herstellern entwickelt wird. Auch ein Herstellerinteressent aus der Türkei war schon bei der EU vorstellig.



■ Abb. 1.1 Grundregel zur täglichen Lenkzeit

Diese neue Technik ist zudem wesentlich globaler zu sehen, da sie satellitengestützt und drahtlos auslesefähig ist, sodass selbst die USA, Australien und andere Länder ein Interesse an dieser Überwachungstechnik signalisiert haben. Wann sie wirklich genau kommt, ist allerdings von der gesamten technischen Entwicklung abhängig. Nicht nur die Überwachungsgeräte selbst müssen konstruiert werden, sondern alle Komponenten drum herum ebenfalls passen: vom Fahrzeughersteller über die Vielzahl an Softwareanbietern, die Auslesetechnik bis hin zu Ihrer wohl nun auch neu zu gestaltenden Fahrerkarte muss alles zueinander abgestimmt sein.

Es wird für die Verantwortlichen aus den Unternehmen und für Sie als Fahrer also nicht einfacher. Deshalb ist es umso wichtiger, sich mit der aktuellen Rechtslage zu befassen, um so nicht in die Mühlen der Gesetzgebung zu geraten. Die nachfolgend beschriebenen Bestimmungen sind der erste Schritt.

1.1 Tägliche Lenkzeit



1.1.1 Was ist die Lenkzeit?

Eine Lenkzeit ist die Dauer der Lenktätigkeit innerhalb einer „Arbeitsschicht“, wenn vor und nach dieser „Schicht“ eine gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit genommen wurde.

Diese Lenkzeit wird aufgezeichnet, entweder

- vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte (Tachoscheibe oder digitale Daten) oder
- in Einzelfällen auch handschriftlich (z. B. Tageskontrollblatt)

1.1.2 Was ist eine Tageslenkzeit?

„Tageslenkzeit“ bezeichnet 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 (■ Abb. 1.1).

Als Lenkzeit gelten alle Zeiten, die mit der Fahrtätigkeit im Zusammenhang stehen und dementsprechend vom Kontrollgerät als Lenkzeit registriert werden. Dazu rechnen Aufenthalte vor Bahnübergängen, Ampelanlagen und Verkehrszeichen oder auch sonstige verkehrsbedingte Wartezeiten.

Dagegen gelten reine, kurzfristige Wartezeiten nicht als Lenkzeit sondern als „andere Arbeiten“, sofern die Dauer der Wartezeit nicht von vornherein bekannt ist. Diese Wartezeiten gelten somit meist auch nicht als Fahrtunterbrechung oder gar Ruhezeit, da dem Fahrer diese Zeit nicht zur freien Verfügung steht.

- **Wurde keine ausreichende Ruhezeit eingelegt, dann wird die Lenkzeit weiter aufsummiert!**

2.1 Einführung

Bereits Ende der 90er-Jahre wurde innerhalb der Europäischen Union die Einführung einer neuen, digitalen Kontrolltechnik diskutiert und letztlich beschlossen. Einfach in der Handhabung für den Fahrer sollte sie sein, eine bessere Überwachung durch die Kontrollorgane garantieren und die Möglichkeiten der Manipulationen deutlich verringern. Der Schutz des Fahrers an sich, ein fairer Wettbewerb in der Branche und die deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen standen dabei im Vordergrund. Ab erstmaliger Zulassung eines relevanten Fahrzeugs der Güter- oder Personenbeförderung wird diese digitale Kontrolltechnik nun seit dem 01.05.2006 in Europa verbaut.

Wie bei jeder Neuerung so waren auch hier viele Anlaufschwierigkeiten zu verzeichnen, Ängste zu besiegen und technische Herausforderungen zu meistern.

Nach nunmehr 10 Jahren seit der Einführung dieser digitalen Kontrolltechnik ist der digitale Fahrtenschreiber für viele Alltag geworden und aus dem Tagesablauf nicht mehr wegzudenken. Über 70 % der Lastzüge und Busse in Deutschland sind bereits mit dieser Technik unterwegs; auch die europäischen Nachbarländer rüsten deutlich nach. Vorbei ist es (zumindest im Fernverkehr) mit der „guten, alten Tachoscheibe“.

Und die Entwicklung der Gerätetechnik bleibt nicht stehen. Hersteller aus der „ersten Stunde“ haben sich teilweise zurückgezogen, neue Hersteller sind auf dem Markt und auch der größte Anbieter dieser Technik entwickelt seine Geräte ständig weiter (Abb. 2.1). Schnellere Datenverarbeitung, eine bessere Menüführung, Servicekomponenten und auch erweiterte Verbindungsmöglichkeiten mit Flottenmanagementsys-



■ **Abb. 2.1** VDO-Kontrollgerät DTCO 1381, Release 2.2 (© Continental)

temen stehen neuerdings im Mittelpunkt der Betrachtung. Zusätzlich angebotene Optimierungsmöglichkeiten wie eine Handy-App oder der DTCO-Counter sorgen zudem für eine deutliche Vereinfachung im Umgang mit dieser Technik.

Die EU hat aber auch erkannt, dass diese anfangs so hoch gelobte Technik doch nicht perfekt ist und trotz rechtlicher Nachbesserungen weiterhin manipulationsanfällig bleibt.

Wohl auch aus diesem Grund hält die EU nicht mehr weiter an dieser Technik fest und will ab dem Jahr 2019 in alle Neufahrzeuge auch eine neue Überwachungstechnik verbaut sehen: den **Smart-TCO!** Satellitengesteuert, mit Positionsdaten und mit der Möglichkeit versehen, bestimmte Daten aus dem Gerät drahtlos auszulesen – so sieht die Zukunft ab dem nächsten Jahrzehnt aus. Es bleibt eine spannende Fortsetzungsgeschichte, in der jeder einzelne Fahrer und Unternehmer eine wichtige Rolle spielt. Daher ist es umso wichtiger, sich mit der Technik zu befassen und neben den Bestimmungen auch die richtige Handhabung der Geräte zu beherrschen.

➤ **Dieses Kapitel soll und kann keine Geräteschulung ersetzen. Es soll Ihnen weitere Tipps und Hinweise für die Praxis geben, die bei dem Umgang mit dem Digitalen Fahrtenschreiber durchaus hilfreich sein können.**

Für die richtige Handhabung eines jeden digitalen Kontrollgeräts ist die Hinzuziehung der passenden Bedienungsanleitung unverzichtbar. Zudem muss auf jeden Fall eine fachkundige Schulung und Unterweisung auf das Gerät erfolgen, um sich auch als Fahrer vor Bedienfehlern zu schützen und damit Verstöße gegen die Bestimmungen zu vermeiden.

2.2 Rechtliche Grundlagen

Mit vollumfänglichen Inkrafttreten der Verordnung VO (EU) Nr. 165/2014 zum 02.03.2016 hat die EU den „großen Wurf“ der schon lange geplanten und längst überfälligen Regelung vollzogen.

Alle bisherigen Verordnungen und insbesondere die VO (EWG) 3821/85 wurden somit abgelöst und sind bei der Beurteilung der aktuellen Rechtslage nicht mehr heranzuziehen.

Wie bei den Lenk- und Ruhezeiten stehen auch hier die drei wesentlichen Ziele der EU im Vordergrund:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Fahrers
- Fairness im Wettbewerb

Deren Einhaltung soll mit der neuen Verordnung weiter vorangetrieben werden.

Mit der bereits vor über zehn Jahren eingeführten digitalen Technik sollte nicht nur die Schaublattgeneration abgelöst und ein Medienbruch vollzogen werden. Man wollte auch eine wesentlich bessere und schnellere Überwachungsmöglichkeit für die Behörden schaffen und mit Computerunterstützung die Auswertung der dann digital gespeicherten Daten vereinfachen. Leider musste man sehr schnell erkennen, dass die anfangs so hoch gelobte Technik

nicht manipulationssicher ist. Magnete, Trennschalter und eine Vielzahl technischer Raffinessen begegneten den Kontrollleuten ebenso wie das nun immer stärker werdende Phänomen des „Fahrens ohne Karte“ bzw. „Fahren auf fremder Karte“.

Der EU-Verordnungsgeber war erneut gefordert und hat mit der direkt an Hersteller und Behörden gerichteten **Verordnung (EG) Nr. 1266/2009** versucht, Nachbesserungen zur Vermeidung von Manipulationen bei der Herstellung der Geräte zu erreichen. Mit der gezielten Ausbildung des Kontrollpersonals, einer Verstärkung der Kontrollen und härteren Sanktionen sollte dieser leidliche Missbrauch auf der Straße bekämpft werden.

Obwohl das „Magnetproblem“ größtenteils in Griff zu bekommen war, blieb der eigentlich große Erfolg leider aus. Neue Manipulationsmöglichkeiten wurden bekannt, so dass die EU jetzt den Schlussstrich zieht. Sie hält nicht mehr länger an dieser digitalen Technik fest und will bereits im Jahre 2019 den intelligenten Fahrtenschreiber Smart-TCO einführen. Für alle erstmals in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge ab einem bestimmten Stichtag soll er kommen: Mit einer Satellitentechnik gekoppelt, manche Daten in der Vorbeifahrt auslesefähig, positionsdatengestützt und mit der Kapazität für ein wesentlich größeres Datenvolumen – der komplett überwachte Fahrer zum einen und eine lückenlose Überwachungstechnik für die Behörden zum anderen.

Bei der Kontrolle kann der Kontrollbeamte dann nicht nur die Aktivitäts- oder technischen Daten des Fahrzeugs auslesen, sondern jederzeit auch eine Fahrwegsrekonstruktion (■ Abb. 2.2), versuchte Datenmanipulationen und vieles mehr nachvollziehen.

Stichwortverzeichnis

Symbols

12-Tage-Regelung

- Siehe Zwölf-Tage-Regelung 18

A

Aberkennung der Zuverlässigkeit 62

AETR 101

Ahndung

- grenzüberschreitende 140

Akkordlohnverbot 24

alternative Antriebe 116

andere Arbeit

- Definition 131

Anhänger

- Definition 130

Arbeitserlaubnis

- Mitführpflicht 83

Arbeitszeit

- Archivierung 41
- Aufzeichnung 41
- Aufzeichnungen 42
- Ausnahmen 40
- Berechnung 41
- Bußgeldvorschriften 41
- Definition 37
- kombiniert mit Lenkzeit 38
- selbstständige Kraftfahrer 42
- Strafbestimmungen 41
- tägliche 38
- ununterbrochene 38

Arbeitszeitgesetz 37

- Ausnahmen 40

Arbeitszeitchweis

- Mitführpflicht 83

Arbeitszeitregelungen 37

ArbZG

- Siehe Arbeitszeitgesetz 41

Archivierung

- Arbeitszeit 42

Archivierungspflicht 77

Aufenthaltserlaubnis

- Mitführpflicht 83

Auftraggeber

- Haftung 95
- Mitverantwortung 95

Ausgleichszeiten 21

Aushilfsfahrer 41

- Unternehmerpflichten 76

Auslieferungsfahrten 123

Ausnahme

- Milchwagen 120

Ausnahmen 106

- alternative Antriebe 116
- Auftragnehmer von Behörden 119
- Autokran 108
- Bagger 108
- Behördenfahrzeug 109, 113
- Büchereifahrzeug 119
- deutschlandweit 113
- europaweit 108
- fahrbare Betonpumpe 108
- Fahrschulfahrzeug 116
- Fahrsicherheitstraining 116
- Fahrzeuge bis 7,5 t 110
- Feuerwehr 109
- Geld- und Werttransport 120
- grundsätzlich 107
- Güterverteilzentrum 120
- Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h 109
- Hubbühnenfahrzeug 108
- humanitäre Hilfe 109
- Inseln 115
- Katastrophenschutz 109
- Kommalfahrzeug 113
- Krankenwagen 109
- Land- und Forstwirtschaft 114
- Linienverkehr bis 50 km 108
- Lohnunternehmen 114
- Mähdrescher 108
- Marktschreier 119
- Materialtransport 108
- Oldtimer 113
- Panenhilfefahrzeug 109
- Pferdetransporter 107
- Polizei 109, 113
- Post-Universaldienstleister 115
- Probefahrt 110
- Radio- und Fernsehsender 119
- Rettungsfahrzeug 109
- Schausteller 119
- Schulungen nach Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz 116
- selbstfahrende Arbeitsmaschinen 108
- Sonder-Kfz 107
- Spielbus 119
- Straßenreinigung 107
- Streitkräfte 109
- tierische Nebenprodukte 120
- Tiertransporte bis 50 km 120
- Vereinsbus 119

- Verkaufswagen 115

- Weiterbildung 118

- Werkstattfahrt 110

- Werkstattwagen 107

- Winterdienst 119

- Wohnmobil 107

- Zirkus 119

- Zoll 113

Autokran 108

B

Bagger 108

Bahnverladung

- Siehe Fährnregelung 33

Beförderung von Gebrauchtfahrzeugen 109

Begriffsbestimmungen 129

Behördenfahrzeuge 109

Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz 116

Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage 88

- Anwendungsmöglichkeit 89

- Fahrerpflichten 89

Betriebskontrollen

- Mitwirkungspflicht 78

BKrFQG

- Siehe Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz 116

Büchereifahrzeuge 119

Bußgeld

- Archivierungspflicht 90

Bußgelder 135

- beschädigte Fahrerkarte 82

- beschädigte Schaublätter 82

- Erhöhung 137

- Frankreich 138

- Lenkzeitüberschreitung 7, 9

- Manipulation des Kontrollgeräts 82

- manueller Nachtrag 82, 90

- Nichtnutzung des Kontrollgeräts 82

- Obergrenzen 142

- Reduzierung 137

- Tagesruhezeit 31

- Überschreitung Lenkzeit (Doppelwoche) 17

- Überschreitung Wochenlenkzeit 15, 23

- Unterschreitung tägl. Ruhezeit 12

- Verjährungsfrist 138
- Verstoß gegen Akkordlohnverbot 25
- Bußgeldkatalog 7, 9, 15, 17, 23, 25, 31, 82, 90
- LV 48 3
- Bußgeldvorschriften
- Arbeitszeit 41

C

- Chauffeursverordnung 101
- Clarification Notes 26

D

- Digitales Kontrollgerät
- Basiswissen 57
- Bedienung 63
- Druckerpapier 76
- Einbaupflicht 74
- Fahrerschulungspflicht 75
- Funktionsweise 58
- Prüfungspflicht 74
- Rechtsgrundlagen 45
- Schulung 47
- Schulungen 46
- Unternehmerpflichten 74
- Unterweisung 47
- Dokumentationspflicht 83
- Dokumente
- Mitführpflicht 83
- Doppelwoche
- Lenkzeit 16
- Ruhezeit 20
- Download
- unterwegs 67
- Drittstaaten 102
- Druckerpapier 76

E

- Ein-Minuten-Regel 71
- Eisenbahn
- Siehe Fährregelung 30
- Entzug der Transportlizenz 62
- ERRU
- Siehe European Register of Road Transport Undertakings 62
- Ersatzrollen 65, 76
- European Register of Road Transport Undertakings 62

F

- fahrbare Betonpumpe 108
- Fahrdatenprüfung 77
- Fährregelung 30
- Bahnverkehr 33
- Beispiel 31
- Fahrer
- Definition 130
- Fahrerbescheinigung
- Mitführpflicht 83
- Fahrerkarte 49
- Antragstellung 51
- Defekt/Verlust 50
- Downloadpflicht 64, 76
- Einsatzpflicht 76
- Mitführpflicht 83
- Fahrermappe 84
- Fahrgeschwindigkeitsdaten 71
- Fährschiff
- Siehe Fährregelung 30
- Fahrschulfahrzeug 116
- Fahrsicherheitstraining 116
- Fahrtunterbrechung 8
- Definition 131
- Fahrzeug
- Definition 130
- Fahrzeugwechsel 70
- Feuerwehr 109
- Freibescheinigung
- Siehe Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage 88
- Führerschein
- Mitführpflicht 83

G

- Geld- und Werttransport 120
- Geltungsbereich 97
- außerhalb der Europäischen Union 100
- innerhalb der Europäischen Union 99
- Schweiz 101
- Gerätewechsel 70
- Geschwindigkeitsaufzeichnungen 70
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Manipulation 74
- Geschwindigkeitsmessbereich 85
- Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern 42
- Gewinnabschöpfung 136
- grenzüberschreitende Ahndung 140
- Güterverteilzentrum 120

H

- Haftung 93
- Unternehmer 94
- handschriftliche Aufzeichnungen 85
- Handwerkerregelung 109, 121, 132
- Hubbühnenfahrzeug 108
- Humanitäre Hilfe 109

I

- Inseln 115

K

- Karussell
- Siehe Schaustellergewerbe 119
- Katastrophenschutz 109
- Kombinationsregelung 40
- Kommunalfahrzeug 113
- Kontrollen 56
- Kontrollgerätkarte 48
- Kontrollkarte 55
- Kraftfahrzeug
- Definition 130
- Krankenwagen 109

L

- Land- und Forstwirtschaft 114
- Langzeitmiete 79
- Leitlinien 25
- Lenkdauer
- Definition 131
- Lenk- und Ruhezeiten
- Sonderregelungen 25
- Lenkzeit
- Definition 5
- Doppelwoche 16
- kombiniert mit Arbeitszeit 38
- Reihenfolge der Unterbrechungen 9
- schwerste Verstöße 139
- ununterbrochene 7
- Linienverkehr
- Definition 132
- Lohnunternehmen 114

M

- Mähdrescher 108
- manueller Nachtrag
- Bußgeld 82

Marktschreier 119
 Maschinenring 114
 Massenspeicher
 – Downloadpflicht 77
 Mehrfahrerbesatzung 27
 – Definition 27
 Mehrfahrerbetrieb
 – Definition 133
 – Siehe Mehrfahrerbesatzung 27
 Mietfahrzeuge 78
 Mietwagen 53
 Mietwagenüberführung 109
 Milchwagen 120
 Mindestalter 126
 Mitführpflicht 83
 – Dokumente 83
 Mitführpflichten
 – Erweiterung 82
 Mitwirkungspflicht 76
 Möbelumzug (privat) 111

N

Nachweispflicht 83
 Neuwagentransport 109
 Notstandsregelung 34
 – Beispiel 34
 – Eintragungen 34
 – medizinischer Notfall 36
 – technische Probleme 36
 – Witterung 36

O

Oldtimer 113
 Ordnungswidrigkeitengesetz
 – § 31 138

P

Pannenhilfefahrzeuge 109
 Papierrollen
 – Siehe Druckerpapier 76
 Personenlinienverkehr
 – Definition 132
 Pferdetransporter 107
 Polizei 109, 113
 Postdienstleister 115
 Probefahrt 110

R

Radio- und Fernsehsender 119
 Räumfahrzeuge
 – Siehe Winterdienst 119

Rettungsfahrzeuge 109
 Risikobewertung 137
 Ruhepause
 – Definition 131
 Ruhezeit
 – Definition 10

S

Sattelanhänger 112
 – Definition 130
 Schaublatt 85
 – Beschriftung 85
 – Fahrzeugwechsel 85
 – Zulassungsnummer 85
 Schausteller 119
 Schulung 47
 Schweiz 101
 selbstfahrende Arbeitsmaschi-
 nen 108
 selbstständige Kraftfahrer
 – Arbeitszeit 42
 Sieben Todsünden
 – Siehe Verstöße: schwerste 138
 Smart-TCO 44, 45
 SMART-TCO 4
 Sonderregelungen 25
 – Leitlinien 25
 Sozialversicherungsausweis
 – Mitführpflicht 83
 Spielbus 119
 Splitt-Regelung 9
 Strafbestimmungen
 – Arbeitszeit 41
 Straßenreinigung 107
 Streitkräfte 109

T

Tachoscheibe
 – Siehe Schaublatt 85
 Tageskontrollblatt 86
 Tageslenkzeit
 – Siehe Tägliche Lenkzeit 5
 Tagesruhezeit
 – Siehe Tägliche Ruhezeit 10
 tägliche Lenkzeit 5
 tägliche Ruhezeit
 – Definition 10, 131
 – Reduzierung 11
 – regelmäßige 11
 Tatmehrheit 74
 tierische Nebenprodukte 120
 Tiertransporte bis 50 km 120
 Todsünden 46
 Todsündenliste 46

U

Unfallursachen 15
 Unternehmenskarte 53
 Unternehmer
 – Haftung 94
 Unternehmerhaftung 140
 Unternehmerpflichten 74
 Unterweisung 47

V

V-Diagramm 70
 Vereinsbus 119
 Verkaufswagen 115
 Verkehrsunfallstatistik 15
 Verkehrsunternehmen
 – Definition 133
 Verordnung (EG) Nr. 561/2006
 – Artikel 2 106
 Verstöße 138
 – Höchstbetrag 140
 – schwere 138
 – schwerste 139
 – Summierung 140
 Vertragsstaaten 99
 VO (EG) Nr. 561/2006
 – Artikel 2 49
 – Artikel 3 108
 – Artikel 6 88
 – Artikel 8 20
 – Artikel 12 4
 VO (EG) Nr. 1071/2009 46
 VO (EG) Nr. 1266/2009 45, 59, 71
 VO (EU) 2016/480 62
 VO (EU) Nr. 165/2014 46, 49
 – Artikel 32 47
 – Artikel 33 47, 75, 83
 – Artikel 34 46
 – Artikel 38 46
 – Artikel 39 46
 VO (EU) Nr. 216/403 4
 VO (EU) Nr. 2016/430 47
 VO (EU) Nr. 2016/480 4, 75
 Vorführwagen 53

W

Werkstattfahrt 110
 Werkstattkarte 54
 Werkstattwagen 107
 Winterdienst 119
 Woche
 – Definition 131
 Wochenlenkzeit
 – wöchentliche Lenkzeit 13

Wochenruhezeit

- Reihenfolge 21
- Siehe wöchentliche Ruhezeit 20

wöchentliche Lenkzeit 13

wöchentliche Ruhezeit 20

- Definition 131

Wohnmobil 107

Z

Zirkus 119

Zoll 113

Zulässige Höchstmasse

- Definition 132

Zwölf-Tage-Regelung 18