



Christoph Rang

Das digitale Kontrollgerät

Alles was Sie wissen müssen

Christoph Rang

Ministerialrat und Referatsleiter (i.R.)
Bundesverkehrsministerium
Rheinbreitbach

Unter Mitarbeit von Josef Eickholt, ei-digital (Kapitel 11)

Abbildungsverzeichnis:

Abdruck mit freundlicher Genehmigung
folgender Unternehmen und Personen:
Fa. Zauner GmbH & Co KG, S. 144, 145 (re. o.), 146
Josef Eickholt, S. 145
Kraftfahrtbundesamt (KBA), S. 26, 27
VDO Continental Automotive GmbH, S. 42, 150
Alle weiteren: Springer Fachmedien München GmbH

ISBN: 978-3-574-60050-0

© 2006 Verlag Heinrich Vogel, in der Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München

Stand: November 2016

8. Auflage 2017

Lektorat: Johannes tom Dieck

Herstellung: Markus Tröger

Umschlaggestaltung: Bloom Project

Titelbild: Verlag, mit freundlicher Unterstützung der Firma Continental Trading GmbH, Schwalbach

Satz: Datagroup Int., Timisoara

Druck und Bindung: AZ Druck- und Datentechnik GmbH, Heisinger Str. 16, D-87437 Kempten

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Werk ist mit größter Sorgfalt erarbeitet worden. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit der einzelnen Angaben kann jedoch nicht übernommen werden.

Die Haftung für die Inhalte der Internetverweise wird, trotz sorgfältiger inhaltlicher Überprüfung, ausgeschlossen! Für die Seiteninhalte ist ausschließlich der jeweilige Betreiber verantwortlich.

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde im Folgenden die männliche Form (z.B. Fahrer) verwendet. Alle personenbezogenen Aussagen gelten jedoch stets für Männer und Frauen gleichermaßen.

Vorwort zur 8. Auflage

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

seit der letzten Auflage steht die Neuregelung (Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vom 4. Februar 2014) zum Thema Kontrollgerät im Mittelpunkt. Dieses wurde zwar in „Fahrtschreiber“ umgetauft, darf aber auch weiterhin „Kontrollgerät“ genannt werden (siehe Begriffsbestimmungen laut Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a)). Ich behalte die Bezeichnung „Kontrollgerät“ bei, auch um Verwechslungen mit dem „Fahrtschreiber“ nach § 57a StVZO auszuschließen.

Die Neuregelung war zwar am 1. März 2014 in Kraft getreten, ihre Anwendung aber vom Erlass von „Durchführungsrechtsakten“ der Kommission abhängig gemacht worden. Die Zielsetzung 2. März 2016 ist „mit Ach und Krach“ erreicht worden. Die Kommission hat am 18. März 2016 eine 506 Seiten umfassende „Durchführungsverordnung“ erlassen, die rückwirkend ab dem 2. März 2016 anzuwenden ist. Das sieht nach „Trickserei“ aus, ändert aber nichts daran, dass man sich von der in die Jahre gekommenen Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nun endgültig verabschieden muss. Dies allerdings mit einer wichtigen Einschränkung: Anhang I B gilt vorerst weiter. Die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission enthält zwar auch die Nachfolgeregelung zum digitalen Kontrollgerät, den Anhang I C, dieser soll aber erst ab dem 2. März 2019 Anwendung finden.

Wie auch immer, grundsätzlich ist ab dem 2. März 2016 zum Thema Kontrollgerät oder Fahrtschreiber die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 maßgeblich. Die Verordnung entspricht zwar weitgehend der bisherigen Regelung, enthält aber auch einige wichtige und interessante Neuregelungen, insbesondere die Einführung eines „intelligenten Fahrtschreibers“, mit dem Fahrzeuge ausgerüstet sein müssen, die nach dem November 20. Juni 2019 erstmals zugelassen werden.

Auch der nationale Gesetzgeber ist nicht untätig geblieben. Zweimal wurde die Fahrpersonalverordnung geändert, wobei es im Wesentlichen um redaktionelle Anpassungen an die neue EU-Regelung ging. Zu begrüßen ist die Aktualisierung der amtlichen Verlautbarungen des BAG und der Länder zu den Rechtsvorschriften und zu den Kontrollgerätkarten.

Ich habe mich bemüht, die zum Teil komplizierten und komplexen neuen Vorschriften anschaulich darzustellen, möchte aber auch auf die im Anhang abgedruckten Texte verweisen.

Für Fragen und natürlich auch kritische Hinweise stehe ich selbstverständlich weiterhin zur Verfügung, am besten unter meiner E-Mail-Adresse: christoph.rang@web.de.

Mit besten Grüßen
Ihr Christoph Rang
Rheinbreitbach, im November 2016

Inhaltsverzeichnis

1	Regelungen zum digitalen Kontrollgerät	1
1.1	EU-Regelung	2
1.1.1	Neuregelung ab 2. März 2016	2
1.1.2	Aufbau und Systematik der Neuregelung	3
1.1.3	Die wichtigsten Änderungen gegenüber der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85	3
1.1.3.1	Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern (Artikel 34 Abs. 5)	3
1.1.3.2	Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens für die Fahrerschulung (Artikel 33, Absatz 1 Unterabsatz 1)	3
1.1.3.3	Verbesserung der Sicherheit von Fahrtenschreibern (Artikel 20)	4
1.1.3.4	Praxiserprobungen (Artikel 21)	4
1.1.3.5	Regelmäßige Nachprüfung der Fahrtenschreiber (Artikel 23)	4
1.1.3.6	Festlegung von Mindestanforderungen an Einbaubetriebe und Werkstätten (Artikel 24)	4
1.1.3.7	Aus- und Fortbildung der Kontrolleure (Artikel 38 und 39)	5
1.1.3.8	Fahrtenschreiberforum (Artikel 43)	5
1.1.4	Weiter geltende Bestandteile der bisherigen Regelung	5
1.1.4.1	Regionaler Geltungsbereich	5
1.1.4.1.1	Verwendung von digitalen Kontrollgeräten grundsätzlich nur im innereuropäischen Verkehr, einschließlich Verkehr mit EWR-Staaten	5
1.1.4.1.2	Sonderfall Schweiz-Verkehr	5
1.1.4.1.3	EU-Mitgliedstaaten, EWR-Staaten	6
1.1.4.2	Ausrüstung von Fahrzeugen mit EG-Kontrollgeräten	6
1.1.4.3	Ausrüstungspflicht mit digitalen Kontrollgeräten	8
1.1.4.4	Ausnahmen	8
1.1.4.4.1	Ausnahmen, die für die gesamte EU gelten („Legalausnahmen“)	8
1.1.4.4.2	Zusätzliche Ausnahmen für das Hoheitsgebiet der einzelnen Mitgliedstaaten	9
1.1.4.4.3	Änderungen durch VO (EU) Nr. 165/2014	9
1.1.4.5	Nachrüstungspflichten mit digitalen Kontrollgeräten	9
1.1.4.6	Digitale Kontrollgeräte für Linienbusse, die unter die EG-Regelung fallen (Linienlängen von mehr als 50 km)	10
1.1.4.7	Digitale Kontrollgeräte für Busse im Gelegenheitsverkehr	10
1.1.4.8	Weiterverwendbarkeit von herkömmlichen EG-Kontrollgeräten mit Schaublatt	11
1.1.4.9	Freiwillige bzw. vorzeitige Ausrüstung mit digitalen Kontrollgeräten	11
1.1.4.10	Betriebsweise von freiwillig bzw. vorzeitig verwendeten digitalen Kontrollgeräten	12
1.1.4.10.1	Verwendung von digitalen Kontrollgeräten anstelle von herkömmlichen EG-Geräten ..	12
1.1.4.10.2	Verwendung von digitalen Kontrollgeräten in Fahrzeugen, die der Fahrpersonalverordnung oder der Regelung nach § 57a StVZO unterliegen	13
1.1.4.11	Gesamtübersicht Ausrüstung mit herkömmlichen und digitalen Kontrollgeräten (EU) Nr. 165/2014)	13
1.2	Künftige EU-Regelung: Intelligenter Fahrtenschreiber ab 15. Juni 2019	14
1.2.1	Einführungstermine	14
1.2.1.1	Neufahrzeuge (Artikel 11 in Verbindung mit Artikel 8-10)	14

1.2.1.2	Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsstaat betrieben werden (Artikel 3 Nr. 4)	14
1.2.2	Technische Anforderungen an Intelligente Fahrtenschreiber	15
1.2.2.1	Aufzeichnung des Fahrzeugstandortes (Artikel 8)	15
1.2.2.2	Fernkommunikation (Artikel 9 Abs. 1)	15
1.2.2.3	Ausrüstungen der Kontrollbehörden (Artikel 9 Nummer 2)	15
1.2.2.4	Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen (Artikel 10)	15
1.3	AETR-Regelung zum digitalen Kontrollgerät	15
1.3.1	Kontrollgerät nach dem AETR	15
1.3.2	Digitales „AETR-Kontrollgerät“ ab 15. Juni 2010	16
1.3.2.1	Die Regelung	16
1.3.2.2	Kontrollgerätkarten	17
1.3.3	Tolerierung von digitalen EG-Kontrollgeräten im AETR-Verkehr	17
1.3.4	Sachlicher und räumlicher Geltungsbereich des AETR	17
1.3.5	Vertragsstaaten des AETR	18
1.4	Digitale Kontrollgeräte in Fahrzeugen, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen ..	18
1.4.1	Die Regelung	18
1.4.2	Frage der Benutzungspflicht von vorhandenen Kontrollgeräten in Fahrzeugen zur Güterbeförderung	19
1.4.3	Mitführipflichten	20
1.5	Digitale Kontrollgeräte in Fahrschulfahrzeugen	20
1.5.1	Befreiung von der Ausrüstungspflicht nach der EG-Regelung und nach § 57a StVZO ...	20
1.5.2	Ausrüstungspflicht für Ausbildungs- und Prüfungszwecke	21
1.5.3	Verwendung von digitalen Kontrollgeräten	22
2	Kontrollgerätkarten	25
2.1	Was sind Kontrollgerätkarten?	26
2.1.1	Überblick, Definitionen	26
2.1.2	Äußere Gestaltung der Kontrollgerätkarten	27
2.1.3	Datenspeicherung	27
2.1.3.1	Fahrerkarten	27
2.1.3.2	Werkstattkarten	28
2.1.3.3	Kontrollkarten	28
2.1.3.4	Unternehmenskarten	28
2.2	Ausgabeverfahren für Kontrollgerätkarten, insbesondere Fahrerkarten	29
2.2.1	Ausgebende Behörden	29
2.2.2	Fahrerkarten	30
2.2.2.1	Antragsberechtigung	30
2.2.2.2	Antragsunterlagen	31
2.2.2.3	Prüfung des Antrags	32
2.2.2.4	Ausstellung von Fahrerkarten an Fahrer mit Fahrerlaubnis der Klasse B	32
2.2.2.5	Personalisierung und persönlicher Charakter der Fahrerkarte	33
2.2.2.6	Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte	33
2.2.2.7	Gegenseitige Anerkennung von Fahrerkarten durch die EU-Staaten	33

2.2.2.8	Entzug von Fahrerkarten nur in Ausnahmefällen	34
2.2.3	Erneuerung bzw. Ersatz von Fahrerkarten	34
2.2.3.1	Erneuerung wegen Ablaufs der Gültigkeit	34
2.2.3.2	Fahrerkarte und Führerschein	34
2.2.3.3	Erneuerung bzw. Ersatz wegen Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl ...	35
2.2.4	Werkstattkarten	36
2.2.5	Kontrollkarten	36
2.2.6	Unternehmenskarten	37
3	Das digitale Kontrollgerät (Einzelheiten)	39
3.1	Die wichtigsten Bestandteile des digitalen Kontrollgeräts	40
3.1.1	Überblick	40
3.1.2	Elemente der Fahrzeugeinheit	40
3.1.2.1	Der Massenspeicher	40
3.1.2.2	Der Drucker	41
3.1.2.3	Display und optische Warnsignale	41
3.1.2.4	Übertragung von Daten auf andere Datenträger	41
3.1.2.5	Anschlussvorrichtungen für Fahrerkarten	41
3.1.3	Bewegungssensor	42
3.1.4	Adapter für M1- und N1-Fahrzeuge	42
3.2	Funktionen des digitalen Kontrollgeräts	43
3.2.1	Überwachung	43
3.2.1.1	Einstecken und Entnehmen der Karten	43
3.2.1.2	Überwachung der Fahrtaktivitäten	43
3.2.1.3	Überwachung des Fahrstatus	44
3.2.2	Messung	44
3.2.2.1	Geschwindigkeits- und Wegstreckenmessung	44
3.2.2.2	Zeitmessung	44
3.2.3	Datenspeicherung	44
3.2.3.1	Manuelle Dateneingabe durch den Fahrer	44
3.2.3.2	Speicherung von Daten (Massenspeicher)	44
3.2.3.3	Auslesen, Aufzeichnung und Speicherung von Daten (Kontrollgerätkarten)	45
3.2.3.4	Herunterladen von Daten auf betriebliche Datenträger	45
3.2.3.5	Datenausgabe an externe Zusatzgeräte	46
3.2.3.6	Unternehmenssperrern	46
3.2.4	Feststellen von Ereignissen und/oder Störungen	46
3.2.5	Anzeige (Display)	48
3.2.6	Drucken	48
3.2.7	Warnungen	48
3.3	Piktogramme und Ausdrücke	49
3.3.1	Verwendete Piktogramme	49
3.3.2	Arten von Ausdrucken	49
3.3.3	Struktur und Inhalt der Ausdrücke, Papierqualität	50
3.3.4	Wie funktioniert das Ausdrucken?	50

3.4	Betriebsarten des digitalen Kontrollgeräts, Zugriffsmöglichkeiten mit Kontrollgerätkarten	51
3.4.1	Betriebsarten	51
3.4.2	Zugriffsmöglichkeiten mit Kontrollgerätkarten	51
3.5	Einbau, Prüfung und Reparaturen von digitalen Kontrollgeräten	53
3.5.1	Zu beachtende Vorschriften	53
3.5.2	Einbau von digitalen Kontrollgeräten	53
3.5.3	Reparaturen	54
3.5.4	Prüfungen	54
3.5.4.1	Einbauprüfungen	54
3.5.4.2	Regelmäßige Nachprüfungen	55
4	Zeitgruppeneinstellungen	57
4.1	Regelung nach Anhang I B – Abdruck im Anhang –	58
4.2	Schaltung von Zeitgruppen nach einem Halt (Randnummern 035 und 038) – Abdruck im Anhang –	58
4.3	Möglichkeit der Voreinstellung von Zeitgruppen	58
4.4	Korrekturmöglichkeiten nach ausgeschalteter Zündung	59
4.5	Zusammenfassung Schaltung von Zeitgruppen nach einem Halt	60
4.6	Minutenbezogene Lenkzeitaufzeichnungen	60
4.7	Registrierung von Lenkzeiten bei häufigen Stopps (Leitlinie Nr. 4 der Kommission)	61
4.8	Auswertung der bei einem Halt eingestellten Zeitgruppen	61
5	Nachträgliche manuelle Eingaben von Fahreraktivitäten	63
5.1	Regelung für Fahrer, die der EG- und der AETR-Regelung unterliegen	64
5.1.1	Regelung nach Artikel 34 Abs. 5 Buchstabe b VO (EU) Nr. 165/2014 bzw. § 2 Abs. 2 FPersV	64
5.1.2	Regelung nach Artikel 6 Abs. 5 VO (EG) Nr. 561/2006 bzw. Artikel 6 Abs. 5 des AETR ...	64
5.2	Regelung für Fahrer, die unter die Fahrpersonalverordnung fallen	65
5.3	Welche zurückliegenden Aktivitäten müssen nachgetragen werden?	66
5.4	Nachtrag zurückliegender Aktivitäten von selbständigen Kraftfahrern	67
5.5	Nachtrag von Zeiten bei Einstellung „Out of scope“?	67
5.6	Entbehrlichkeit von Nachträgen in bestimmten Fällen?	68
5.7	Schwierigkeiten mit Kontrollgeräten bestimmter Hersteller	68
5.8	Ablauf der manuellen Nachträge	69
5.9	Folgen bei unterlassenen manuellen Nachträgen	69
6	Digitales Kontrollgerät mit Kontrollgerätkarten in der Fahrpraxis	71
6.1	Was ist vom Fahrer vor Fahrtbeginn bzw. Beginn des Arbeitstages zu veranlassen?	72
6.1.1	Stecken der Fahrerkarte	72
6.1.2	Manuelle Eingabe von Ort und Beginn des Arbeitstages	72
6.1.3	Manuelle Eingabe von zurückliegenden Aktivitäten des Fahrers	72

6.1.4	Was hat ein zweiter Fahrer zu beachten?	72
6.1.5	Manuelle Zeiteingaben nur in UTC-Zeit	73
6.2	Während und am Ende der Fahrt	74
6.2.1	„Service-Leistungen“ des Gerätes	74
6.2.2	Entnahme der Fahrerkarte	75
6.2.2.1	Entnahme der Fahrerkarte während des Arbeitstages	75
6.2.2.2	Entnahme am Ende des Arbeitstages und bei mehrtägigen Fahrten	76
6.2.2.3	Entnahme der Fahrerkarte bei Einstellung „out of scope“	77
6.3	Beispiele für Fahrtabläufe	77
6.3.1	Ein-Fahrer-Besatzung	77
6.3.2	Zwei-Fahrer-Besatzung	78
6.4	Mischbetrieb	79
6.5	Transport des Fahrzeugs auf Fähren und Zügen	80
6.5.1	Regelung nach VO (EG) Nr. 561/2006	80
6.5.2	Digitales Kontrollgerät im Fährverkehr	80
6.6	Problemfälle	82
6.6.1	Probleme mit dem Gerät („Ereignisse“ und Störungen)	82
6.6.2	Probleme mit Fahrerkarten (Beschädigung, Fehlfunktionen, Diebstahl, Verlust etc.)	83
7	Fahren „out of scope“ („Ausgeschaltetes“ Kontrollgerät)	85
7.1	Regelung nach Anhang I B	86
7.2	Unter welchen Voraussetzungen ist Fahren „out of scope“ zulässig?	86
7.3	Anwendungsfälle	87
7.3.1	Fahrten auf privatem Gelände, insbesondere Werksgelände	87
7.3.2	Fahrten mit Fahrzeugen nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 FPersV (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 Tonnen bis zu 3,5 Tonnen)	88
7.3.3	Fahrten mit Linienbussen bei Linienlängen bis zu 50 km (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV)	89
7.3.4	Fahrten mit Fahrzeugen, für die die Verwendung von Kontrollgeräten nicht vorgeschrieben ist	89
7.3.5	Privatfahrten	89
7.3.6	Fahrten mit Fahrschulfahrzeugen	90
7.4	Neu-Einchecken nach Beendigung „out of scope“, wenn die Fahrerkarte nicht gesteckt war	90
7.5	Alternativen zur Einstellung „out of scope“	90
8	Kontrollen	93
8.1	Vorbemerkungen	94
8.2	Straßenkontrollen und Mitführipflichten	94
8.2.1	Laufender Tag und vorangegangene 28 Tage	94
8.2.2	Mitführipflichten für Schaublätter und Ausdrucke	95
8.2.3	Mitführipflichten für ungültig gewordene oder umgetauschte Fahrerkarten (§ 6 FPersV)	97
8.3	Bescheinigung nach § 20 FPersV	97

8.3.1	Begründung der Bescheinigungspflicht	97
8.3.2	Die Grundregelung	97
8.3.3	Entbehrlichkeit von Bescheinigungen bei Arbeitszeitznachweisen durch manuelle Nachträge	98
8.3.4	Weitere Einzelheiten	99
8.3.4.1	Anforderungen an die Bescheinigung	99
8.3.4.2	Verwendung von Bescheinigungsmustern, EU-einheitliches Muster	99
8.3.4.3	Übermittlung durch Telefax oder digitalisierte Kopie	99
8.3.4.4	Nachträgliche Ausstellung	99
8.3.4.5	Rückgabe der Bescheinigung, Aufbewahrung	99
8.3.5	Bescheinigungsregelung nach § 20 FPersV mit EU-Recht nicht vereinbar?	99
8.4	Zusammenfassung Mitführflichten des Fahrers	101
8.5	Betriebskontrollen	102
8.6	Kontrollen bei AETR-Fahrten	103
8.6.1	Mitführflichten bei AETR-Fahrten	103
9	Unternehmerpflichten, Sicherheit und Datenschutz, Ahndung von Verstößen	105
9.1	Unternehmerpflichten und Möglichkeiten	106
9.1.1	Schulung und Überwachung der Fahrer	106
9.1.2	Auswertung bzw. Auslesen der Daten von Fahrerkarten durch den Unternehmer	106
9.1.3	Verantwortung für Kontrollgerät und Karten	107
9.1.4	Speicherung und Archivierung der Daten aus Massenspeichern und Fahrerkarten	108
9.1.4.1	Daten aus eigenen Fahrzeugen	108
9.1.4.2	Daten aus Mietfahrzeugen (§ 2 Abs. 4 FPersV)	109
9.1.4.3	Pflichten des Fahrzeugvermieters (§ 2 Abs. 6 FPersV)	109
9.1.5	Löschen von kopierten Daten und Ausdrucken aus Massenspeichern und Fahrerkarten (§ 4 Abs. 3 Satz 8 FPersG)	110
9.1.6	Bescheinigungen über berücksichtigungsfreie Tage (§ 20 FPersV)	110
9.1.7	Auskunftspflichten	110
9.1.8	Aufbewahrung von Kontrollunterlagen (§ 2 a FPersV)	110
9.1.9	Aufzeichnungspflichten des Unternehmers als selbständiger Fahrer (§ 6 des Gesetzes vom 11. Juli 2012)	110
9.1.10	Zusammenfassung Unternehmerpflichten	110
9.2	Sicherheit und Datenschutz	112
9.3	Ahndung von Verstößen	113
9.3.1	Verhängung von Bußgeldern	113
9.3.2	Sonstige Maßnahmen	114
9.3.2.1	Untersagung der Weiterfahrt, Zurückweisung an der Grenze	114
9.3.2.2	Zeitweilige Stilllegung	114
9.3.2.3	Meldungen an die Konzessionsbehörden	114
9.3.2.4	Entziehung, Aussetzung oder Einschränkungen von Fahrerlaubnissen	115

10	Fragen aus der Praxis	117
10.1	Fragen zu den Ausrüstungspflichten mit digitalen Kontrollgeräten	118
10.2	Fragen zur Neuregelung (Verordnung (EU) Nr. 165/2014)	119
10.3	Fragen zum regionalen Geltungsbereich der I-B-Regelung	120
10.4	Fragen zum digitalen Kontrollgerät	120
10.5	Fragen zu den Kontrollgerätkarten (Allgemeines)	121
10.6	Fragen zu den Fahrerkarten	122
10.7	Fragen zu den Unternehmenskarten	125
10.8	Fragen zu den Kontrollkarten	126
10.9	Fragen zu den Werkstattkarten	126
10.10	Fragen zum Umgang mit Kontrollgerät und Fahrerkarte zu Beginn, während und am Ende der Fahrt	127
10.11	Fragen zu unterwegs auftretenden Schwierigkeiten	130
10.12	Fragen zum Mischbetrieb	131
10.13	Fragen zu Kontrollen und Mitführipflichten	131
10.14	Was sind die Unternehmerpflichten?	133
10.15	Kann der Unternehmer die Unterschrift seines Fahrers unter einer „Verstoßauswertung“ verlangen?	133
10.16	Fragen zur Ahndung von Verstößen	133
11	Software und Hardware zum digitalen Fahrtenschreiber	135
11.1	Einleitung	136
11.2	Hersteller- und Lieferantenauswahl	136
11.2.1	Hersteller	136
11.2.2	Vertriebsorganisationen	137
11.2.3	Auswahl der Vertriebsorganisation	137
11.3	Technische Anforderungen an die innerbetriebliche Leistungsfähigkeit der EDV ..	137
11.4	Mieten, Kaufen und Wartungsverträge	138
11.5	PC/Netzwerk, Online oder Dienstleister	138
11.6	Preise und Preisfallen	139
11.7	Grundlegende Planung der betrieblichen Umsetzung	139
11.7.1	Auslesen der Fahrerkarten	140
11.7.1.1	Lösungsansätze	141
11.7.1.2	Hinweise zu „selbsttätigen Kartenlesern“	142
11.7.2	Auslesen des Massenspeichers des „digitalen Fahrtenschreibers“	143
11.7.3	Entscheidungsgrundlage für eine Softwarelösung	147
11.7.3.1	Serverlösungen	147
11.7.3.2	Mandantenfähigkeit	147
11.7.3.3	Verstoßauswertung (Lenk- und Ruhezeiten)	147
11.7.3.4	Module zur Lohnabrechnung	148
11.7.3.5	Lösungen für analoge Schaublätter	148
11.8	Praxistipp	148
11.8.1	Konfigurieren der Hard- und Software	148
11.9	Adapterlösung	149

11.10	Fazit	150
11.11	Marktübersicht	151
12	Anhang: Rechtsgrundlagen	153
12.1	Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014	155
12.2	DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/799 DER KOMMISSION	187
12.3	Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 (Digitales Kontrollgerät)	192
12.4	Anhang I B zur VO (EWG) Nr. 3821/85 (Digitales Kontrollgerät)	193
12.5	Verordnung (EG) Nr. 68/2009 der Kommission (Adapterregelung)	201
12.6	VERORDNUNG (EU) 2016/130 DER KOMMISSION (Adapterregelung)	203
12.7	Anlage 16 (Adapterregelung) zu Anhang I C	204
12.8	Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 (Definition M ₁ - und N ₂ -Fahrzeuge)	211
12.9	Muster 1 der Anlage 8 zur Fahrerlaubnis-Verordnung	213
12.10	Leitlinie Nr. 4 der EU-Kommission zur Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG, Verordnung Nr. 3821/85	214
12.11	Leitlinie Nr. 3 der Kommission zur Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85	215
12.12	Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006	216
12.13	Beschluss Nr. 1/2010 des gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz	225
12.14	Verordnung (EU) Nr. 581/2010 der Kommission	227
12.15	Richtlinie 2002/15/EG vom 11. März 2002	228
12.16	Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970	230
12.17	Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern vom 11. Juli 2012 (BGBl. I. S. 1479)	232
12.18	Fahrpersonalgesetz (Auszug)	233
12.19	Fahrpersonalverordnung	238
12.20	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung	259
12.21	Verkehrsblattverlautbarungen zu Art und Umfang der Kontrollen	266
12.22	Amtliche Verlautbarung zu den Kontrollgerätkarten	272
12.23	Amtliche Verlautbarung zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr	276
12.24	EU-Bescheinigungsmuster für berücksichtigungsfreie Tage (§ 20 FPersV)	282
12.25	Amtliches deutsches Bescheinigungsmuster (§ 20 FPersV)	285
12.26	Leitlinie Nr. 8 der Kommission zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr	286
12.27	Commission clarification 7 zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr	287

und Fahrzeughersteller), 34 (Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern) und 45 (Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 betreffend Ausnahmetatbestände) bereits seit dem 2. März 2015 anzuwenden.

1.1.2 Aufbau und Systematik der Neuregelung

Kapitel I: Grundsätze, Geltungsbereich und Anforderungen,
 Kapitel II: Intelligenter Fahrtenschreiber,
 Kapitel III: Typgenehmigung,
 Kapitel IV: Einbau und Prüfung,
 Kapitel V: Fahrerkarten,
 Kapitel VI: Benutzungsvorschriften,
 Kapitel VII: Durchsetzung und Sanktionen,
 Kapitel VIII: Schlussbestimmungen.

Die gegenüber der VO (EWG) Nr. 3821/85 geänderte bzw. erweiterte Systematik ergibt sich insbesondere durch die stärkere Einbeziehung von Vorschriften zum digitalen Fahrtenschreiber bzw. zum intelligenten Fahrtenschreiber.

1.1.3 Die wichtigsten Änderungen gegenüber der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Bei grundsätzlicher Übereinstimmung mit der bisherigen Regelung bringt die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 doch einige bedeutende Neuerungen:

1.1.3.1 Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern (Artikel 34 Abs. 5)

Hier gibt es wichtige Neuerungen gegenüber der bisherigen Regelung nach Artikel 15 Abs. 5 VO (EWG) Nr. 3821/85:

***Unter dem Bettsymbol sind nunmehr außer Arbeitsunterbrechungen nicht nur Tagesruhezeiten aufzuzeichnen, sondern Ruhezeiten überhaupt, also auch wöchentliche Ruhezeiten.**

***Präzisierung** der bisherigen Bestimmung, dass, wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den Fahrtenschreiber zu betätigen, er die in Artikel 15 Abs. 3 VO (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeiten (außer Lenkzeiten) nachtragen muss (Artikel 15 Abs. 2, nunmehr Artikel 34 Abs. 2 VO (EU) Nr. 165/2016). Demnach ist es den Mitgliedstaaten nicht (mehr?) gestattet, von den Fahrern die Vorlage von Formularen zu verlangen, mit denen die Tätigkeiten, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhielten, bescheinigt werden. Entgegen der Auffassung von einigen deutschen Kontrollbehörden bedeutet das aber keineswegs die „Abschaffung des „Bescheinigungswesens“ (Siehe hierzu auch ► Kapitel 8.3).

1.1.3.2 Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens für die Fahrerschulung (Artikel 33, Absatz 1 Unterabsatz 1)

Hier wird den Verkehrsunternehmen die Verantwortung dafür auferlegt, dass die Fahrer für den Umgang mit Fahrtenschreibern angemessen geschult und unterwiesen werden. Zusätzlich müssen die Verkehrsunternehmen regelmäßige Überprüfungen durchführen, um sicherzustellen, dass die Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden. Außerdem wird bestimmt, dass die Verkehrsunternehmen ihren Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize geben, die zu einem Missbrauch anregen könnten.

Anwendung ab 2. März 2016

1.3 • AETR-Regelung zum digitalen Kontrollgerät

erforderlich, zu dem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Intelligenten Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen.

1.2.2 Technische Anforderungen an Intelligente Fahrtschreiber

1.2.2.1 Aufzeichnung des Fahrzeugstandortes (Artikel 8)

Fahrtschreiber von Fahrzeugen, nach dem 15. Juni 2019 erstmals zugelassen werden, müssen an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems angebunden sein. Dadurch wird eine automatische Aufzeichnung des Standorts des Fahrzeugs ermöglicht:

- Standort zu Beginn der täglichen Arbeitszeit,
- Standort nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit,
- Standort am Ende der täglichen Arbeitszeit.

1.2.2.2 Fernkommunikation (Artikel 9 Abs. 1)

Fahrtschreiber von Fahrzeugen, die nach dem 15. Juni 2019 erstmals zugelassen werden, müssen fähig sein, mit den zuständigen Kontrollbehörden zu kommunizieren, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet. Die Kommunikation darf nur auf Veranlassung des Prüfgeräts der Kontrollbehörde aufgenommen werden.

Hinweis:

Die Fernkommunikation führt bei Feststellung von Verstößen nicht automatisch zu Geldbußen, ermöglicht aber eine Überprüfung des Fahrzeugs und des Fahrtschreibers.

1.2.2.3 Ausrüstungen der Kontrollbehörden (Artikel 9 Nummer 2)

Spätestens 15 Jahre, nachdem Fahrzeuge mit Fahrtschreibern, die den Anforderungen nach Artikel 8 bis 10 entsprechen, ausgerüstet sind, sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre Kontrollbehörden in angemessenem Umfang mit den Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation auszustatten. Bis dahin steht dies den Mitgliedstaaten frei.

1.2.2.4 Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen (Artikel 10)

Fahrtschreiber von Fahrzeugen, die nach dem 15. Juni 2019 erstmals zugelassen werden, können mit genormten Schnittstellen ausgerüstet werden, die die Nutzung der Aufzeichnungen durch externe Geräte ermöglichen, sofern der Fahrer damit einverstanden ist.

1.3 AETR-Regelung zum digitalen Kontrollgerät

1.3.1 Kontrollgerät nach dem AETR

Nach den am 16. Juni 2006 völkerrechtlich wirksam gewordenen Änderungen ist auch im Rahmen des AETR das Kontrollgerät entweder ein herkömmliches analoges Gerät mit Schaublattverwendung oder ein digitales Gerät (Artikel 10 des AETR). Das analoge Gerät entspricht dem herkömmlichen EG-Kontrollgerät nach Anhang I der VO (EWG) Nr. 3821/85, das digitale Gerät dem digitalen EG-Kontrollgerät nach Anhang I B der VO (EWG) Nr. 3821/85. Die Einbeziehung des digitalen Geräts ergibt sich aus der Neufassung des Anhangs und insbesondere der Aufnahme einer zusätzlichen Anlage I B.

**Wichtig**

Ausdrucke können nur bei stehendem Fahrzeug und eingeschalteter Zündung erstellt werden.

Geht das Papier während des Ausdrucks zu Ende, muss eine neue Rolle eingelegt werden; anschließend setzt sich der Ausdruck automatisch fort. Zum Auswechseln muss die Druckerschublade geöffnet und die neue Rolle so eingelegt werden, dass das Ende des Papiers über die Kante ein Stückchen herausragt. Nach Schließen der Schublade wird der Druckvorgang automatisch fortgesetzt. Es gehen keine Informationen verloren.

Manchmal gibt es einen Papierstau (z.B. als Folge zu hastigen Abreißens). Notwendig ist dann das Öffnen der Schublade, Entfernen des zerknitterten Papiers, ggf. Neueinlegen der Rolle und Schließen der Schublade.

Hinweis

Der Ausdruck kann jederzeit abgebrochen werden. (Das Motiv könnte zum Beispiel sein, dass es dem Fahrer „unheimlich“ wird, weil der ausgedruckte Papierstreifen schon über einen Meter lang ist und noch kein Ende abzusehen ist – je nach Situation können Ausdrucke mehrere Meter lang werden!) Zum Abbrechen braucht nur die OK-Taste betätigt zu werden.

3.4 Betriebsarten des digitalen Kontrollgeräts, Zugriffsmöglichkeiten mit Kontrollgerätkarten

3.4.1 Betriebsarten

Das Kontrollgerät schaltet, je nachdem, welche gültigen Kontrollgerätkarten eingesteckt sind, auf folgende Betriebsarten: „Betrieb“,

„Kontrolle“, „Kalibrierung“ oder „Unternehmen“. Der Fahrer braucht keine Betriebsart einzustellen – dies erfolgt automatisch.

Anhang I B enthält nachstehende Übersicht.

Hinweis

Gewissermaßen eine weitere Betriebsart ist das Fahren bei der Einstellung „out of scope“ (Näheres hierzu siehe ► Kapitel 7).

3.4.2 Zugriffsmöglichkeiten mit Kontrollgerätkarten

Grundsätzlich sind die Funktionen des Kontrollgeräts in allen Betriebsarten verfügbar.

Das Kontrollgerät kann sämtliche gespeicherten Daten an die Anzeiger-, Drucker- oder externen Schnittstellen ausgeben, jedoch mit folgenden Einschränkungen:

a) In der **Betriebsart „Betrieb“** (wenn also entweder gar keine oder mindestens eine Fahrerkarte und keine andere Karte gesteckt ist) werden persönliche Daten, die nicht zu einer eingesteckten Kontrollgerätkarte gehören, ausgeblendet. Der Fahrer kann also mit seiner Fahrerkarte immer nur ihn betreffende Daten sichtbar machen oder ausdrucken.

Ein Herunterladen von Daten aus dem Massenspeicher oder von der Fahrerkarte ist mittels Fahrerkarte allein nicht möglich.

b) In der **Betriebsart „Unternehmen“** lassen sich mittels der Unternehmenskarte Fahrerdaten nur für Zeiträume sichtbar ausgeben (sei es Sichtbarmachen im Display, sei es Ausdrucken, sei es Herunterladen auf Datenträger), die nicht von einem anderen Unternehmen gesperrt

4.1 Regelung nach Anhang I B – Abdruck im Anhang –

Maßgeblich sind die Bestimmungen des Kapitels III Abschnitt 4, Randnummern 033 bis 043 „Überwachung der Fahrertätigkeiten“ des Anhangs I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 (abgedruckt ► Anhang 12.4). Demnach schaltet das digitale Kontrollgerät bei jedem Beginn einer Fahrtätigkeit automatisch auf LENKEN bzw. für einen zweiten Fahrer auf BEREITSCHAFT. Bei jedem Halt schaltet das Gerät automatisch auf ARBEIT. Die Möglichkeit einer Voreinstellung von Zeitgruppen für den Fall eines Halts ist nicht ausdrücklich vorgesehen, wird aber von den Kontrollinstanzen wie auch der EU-Kommission toleriert (vgl. ► Kapitel 4.3).

► Wichtig

Das Gerät schaltet zwar automatisch auf ARBEIT bzw. die voreingestellte Zeitgruppe, der Fahrer kann die Einstellung aber manuell korrigieren, indem er auf eine andere Zeitgruppe schaltet. Die Korrektur setzt aber voraus, dass die Fahrerkarte nicht entnommen wird. Einzelheiten:

4.2 Schaltung von Zeitgruppen nach einem Halt (Randnummern 035 und 038) – Abdruck im Anhang –

Das Gerät registriert Zeitgruppen, auf die der Fahrer nach einem Halt geschaltet hatte, bei Weiterfahrt innerhalb von 120 Sekunden rückwirkend für den gesamten Halt, wenn der Fahrer auf BEREITSCHAFT oder UNTERBRECHUNG/RUHE geschaltet hatte.

Daraus folgt, dass nach Weiterfahrt innerhalb von 120 Sekunden LENKEN nur ab dem Zeitpunkt des Weiterfahrens registriert wird, also nicht wie nach der früheren Regelung,

die bis zum 30. September 2011 galt, ab dem Zeitpunkt des Halts.

4.3 Möglichkeit der Voreinstellung von Zeitgruppen

Digitale Kontrollgeräte der „neuen Generation“ verfügen über die Möglichkeit der „Voreinstellung“ von Zeitgruppen für den Fall eines Halts, so insbesondere die Voreinstellung der Zeitgruppe UNTERBRECHUNG/RUHE.

Hinweis

Die EU-Kommission toleriert die Möglichkeit der Voreinstellung, hat sie allerdings bisher nicht in Anhang I B mit aufgenommen. Nach Auskunft eines namhaften deutschen Herstellers hat das Kraftfahrtbundesamt bestätigt, dass die Möglichkeit der Voreinstellung bzw. das Ausschalten der Zündung und ein damit verbundenes Umschalten auf die Aktivität RUHE als eine vom Fahrer getätigte Schalthandlung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, Anhang I B, ausgelegt werden könnte und somit nicht gegen die EG-Regelung verstößt. Das KBA wies aber auch darauf hin, dass bei Voreinstellung auf RUHE im täglichen Betrieb der Fahrer zu zusätzlichen Schalthandlungen gezwungen sein könnte, da nach Abstellen des Motors in vielen Fällen nicht sofort eine Ruhezeit beginnt.

Nach Artikel 32 Abs. 2 VO (EU) Nr. 165/2014 ist die Voreinstellung von Tätigkeitskategorien bzw. die entsprechende automatische Umschaltung nur zulässig, wenn der Fahrer die jeweiligen Tätigkeitskategorien weiterhin manuell eingeben kann. Die Voreinstel-

(Es handelt sich um sogenannte technische Verweisungen auf an sich aufgehobene Vorschriften.)

Außerdem sind nach § 1 Abs. 7 FPersV folgende Vorschriften der VO (EU)

Nr. 165/2014 anzuwenden:

- Artikel 34 Absätze 1, 2, 3 Unterabsatz 1,
- Absätze 4 bis 6 und
- Abs. 7 Unterabsatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014.

Dies bedeutet, dass auch die Vorschriften des Anhangs I B Anwendung finden (Artikel 13 VO (EWG) Nr. 3821/85) bzw. die Vorschriften über manuelle Nachträge (Artikel 34 Abs. 3 Unterabsatz 1 VO (EU) Nr. 165/2014 sowie § 2 Abs. 2 FPersV).

Bei Fahrzeugen ohne Kontrollgerät erfolgt der Nachtrag von Ruhezeiten vor Fahrtantritt auf dem Tageskontrollblatt (Ziffer 8.5 der amtlichen Verlautbarung, Stand November 2015).

Wird ein vorhandenes Kontrollgerät anstelle von handschriftlichen Aufzeichnungen benutzt, erfolgt der Nachtrag nach den EG-Vorschriften. (Zur Frage der Benutzungspflicht vorhandener Kontrollgeräte vgl. ► Kapitel 1.4.2).

Zu b)

Grundsätzlich sind für Fahrer von Linienbussen bei Linienlängen bis zu 50 km ebenfalls die Vorschriften der VO (EWG) Nr. 3821/85 entsprechend anzuwenden (§ 2 Abs. 1 FPersV). Das schließt die Verpflichtung mit ein, bei Verwendung von digitalen Kontrollgeräten bei Übernahme des Fahrzeugs etwaige Zeiten nach Artikel 15 Abs. 3 VO (EWG) Nr. 3821/85 manuell nachzutragen. Dazu steht allerdings die Regelung nach § 57a Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung in einem gewissen Widerspruch. Dort heißt es, dass bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes (anstelle eines Fahrtsschreibers nach § 57a

Abs. 1 StVZO) die Fahrerkarte nicht gesteckt zu werden braucht. In diesem Falle würde das Gerät nicht fahrerbezogen, sondern nur fahrzeugbezogen betrieben. Die Fahreraktivitäten würden dann ausschließlich im Massenspeicher erfasst, nicht aber auch auf der Fahrerkarte. Damit entfele natürlich auch die nachträgliche Eingabe von Fahreraktivitäten auf der Fahrerkarte.

Die Nachtragspflichten des Fahrers nach § 2 Absätze 1 und 2 FPersV kommen im Falle von Linienbussen bei Linienlängen bis zum 50 km daher nur zum Zuge, wenn der Fahrer die Fahrerkarte steckt (was ja zulässig bleibt) mit der Folge, daß das Gerät gemäß den EG-Vorschriften fahrerbezogen betrieben wird.

5.3 Welche zurückliegenden Aktivitäten müssen nachgetragen werden?

Entsprechend dem Erfordernis der lückenlosen Dokumentation von Fahreraktivitäten müssen grundsätzlich sämtliche Fahreraktivitäten seit der letzten Kartenentnahme nachgetragen werden, also

- Andere Arbeiten (wozu, wie gesagt, ausnahmsweise auch Lenkzeiten mit Fahrzeugen gehören, die nicht unter den Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 bzw. des AETR fallen); **Wichtig:** andere Arbeiten können auch im Anschluss an eine Lenkzeit anfallen (z.B. Entladen des Fahrzeuges) wie auch vor Wiederaufnahme der Fahrt (z.B. Beladen des Fahrzeuges, Einchecken von Fahrgästen),
- Bereitschaftszeiten,
- **Ruhezeiten**

Neu:

Nach der bisherigen Regelung (Artikel 15 Abs. 3 VO (EWG) Nr. 3821/85) waren nur

Zu c)

Beispiel:

Der Fahrer Müller fährt zu Beginn einer Woche bis einschließlich Dienstag ein Fahrzeug mit herkömmlichem Kontrollgerät. Am Mittwoch übernimmt er ein Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät.

Wie in Kapitel 5, Abschnitte 3 und 4, dargelegt, empfiehlt es sich zumindest, die auf den Schaublättern des analogen Geräts aufgezeichneten Unterbrechungs- und Ruhezeiten in das digitale Gerät einzugeben, auch wenn dies zu einer „Doppeldokumentation“ führt. Dagegen können bzw. dürfen die auf Schaublättern aufgezeichneten Lenkzeiten nicht in das digitale Gerät eingegeben werden. Hier ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Schaublätter mitzuführen sind.

6.5.2 Digitales Kontrollgerät im Fährverkehr

(Regelung nach Anhang I B Kapitel 3 Abschnitt 4 Randnummer 050 b VO (EWG) Nr. 3821/85)

Bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes hat der Fahrer die Möglichkeit, den Modus „Fährüberfahrt/Zugfahrt“ in Echtzeit einzuschalten. Macht er von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch, geht er das Risiko ein, dass bei der Auswertung der gespeicherten Aktivitäten die an sich unzulässigen Unterbrechungen der Ruhezeit nicht als zulässige Unterbrechungen im Sinne von Artikel 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 anerkannt werden. Letztlich kann also die Fährregelung nur in Anspruch genommen werden, wenn korrekt auf „Fährüberfahrt/Zugfahrt“ geschaltet wird.

In welchem Moment auf „Fährüberfahrt/Zugfahrt“ geschaltet werden muss und welche sonstigen Schaltungen erforderlich sind, ist (leider) nicht geregelt. Zu beachten ist aber auf jeden Fall, dass das Gerät bei jeder Fahrzeugbewegung wieder auf LENKEN schaltet und dass anschließend erneut auf „Fährüberfahrt/Zugfahrt“ geschaltet werden muss, falls die Unterbrechung der Ruhezeit noch nicht beendet ist bzw. fortgesetzt werden soll. Dies bedeutet, dass insbesondere auch nach Rangiervorgängen wieder neu auf „Fährüberfahrt/Zugfahrt“ geschaltet werden muss. Wenn das nicht geschieht, müsste im Rahmen der Auswertung geklärt werden, ob es sich bei den gespeicherten Fahrzeugbewegungen um Rangiervorgänge handelt, die als Unterbrechung einer Ruhezeit auf einem Fährschiff im Sinne von Artikel 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 zu verstehen sind. Wenn eine Klärung nicht möglich wäre, würde wohl angenommen werden, dass die fehlende Schaltung auf „Fährüberfahrt/Zugfahrt“ bedeutet, dass es sich in der Tat um keine Rangiervorgänge bei einer

6.5 Transport des Fahrzeugs auf Fahren und Zügen

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

6.5.1 Regelung nach VO (EG) Nr. 561/2006

Nach Artikel 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 kann ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige Ruhezeit (also eine Ruhezeit von mindestens 11 Stunden) höchstens zwei Mal am Tag durch andere Tätigkeiten unterbrechen, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf.

► WICHTIG

Voraussetzung ist, dass dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung steht.

9.3.2 Sonstige Maßnahmen

9.3.2.1 Untersagung der Weiterfahrt, Zurückweisung an der Grenze

Nach § 5 Abs. 1 FPersG kann die **Weiterfahrt** u.a. **untersagt werden**, wenn dem Kontrollbeamten „keine oder nicht vorschriftsmäßig geführte Tätigkeitsnachweise“ vorgelegt werden. Dies gilt natürlich auch für fehlende oder fehlerhafte Tätigkeitsnachweise nach den Vorschriften für digitale Kontrollgeräte.

Im **grenzüberschreitenden Verkehr** können **Fahrzeuge**, die nicht in einem EU/EWR-Staat bzw. in einem sonstigen AETR-Staat zugelassen sind, in den vorgenannten Fällen **zurückgewiesen werden**.

Hinweis

Dies kann natürlich auch einem deutschen Fuhrunternehmer passieren, wenn sein Fahrzeug in einem solchen Drittstaat zugelassen ist.

9.3.2.2 Zeitweilige Stilllegung

Nach Artikel 21 VO (EG) Nr. 561/2006 sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, die zuständigen Behörden zu ermächtigen, bei Verstößen gegen die Vorschriften der VO (EG) Nr. 561/2006 Fahrzeuge vorerst stillzulegen. Eine entsprechende EU-Ermächtigung für Verstöße gegen die Vorschriften der VO (EU) Nr. 165/2014, also auch gegen Vorschriften über das digitale Kontrollgerät, **ist nicht ersichtlich**.

Auch die Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung wie auch das Fahrpersonalgesetz enthalten keine entsprechenden Regelungen. Die Behörden der EU-Staaten sind also jedenfalls von der EU-Regelung her nicht ermächtigt, ein Fahrzeug stillzulegen, weil ein digitales Kontrollgerät nicht in Ordnung war.

9.3.2.3 Meldungen an die Konzessionsbehörden

Nach § 21 VO (EG) Nr. 561/2006 können die Mitgliedstaaten bei Verstößen gegen die VO (EG) Nr. 561/2006 die Zulassung eines Unternehmens entziehen, aussetzen oder einschränken. § 10 Abs. 2a des Fahrpersonalgesetzes enthält – in etwa – eine entsprechende deutsche Regelung. Demnach haben die für Sozialvorschriften zuständigen Kontrollbehörden **Zuwiderhandlungen**, die Anlass geben, an der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der zur Führung der Kraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen zu zweifeln, der für das Unternehmen zuständigen Erlaubnisbehörde nach § 3 Abs. 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder der Genehmigungsbehörde nach § 11 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes **mitzuteilen**.

Zur Feststellung von Wiederholungsfällen haben sie die Zuwiderhandlungen der Angehörigen desselben Unternehmens zusammenzuführen.

Es ist davon auszugehen, dass von dieser (neuen) Vorschrift nur in besonders gravierenden Fällen Gebrauch gemacht wird, es sei denn, es handelt sich zwar um weniger gravierende, dafür aber sich häufende Verstöße.

Im Übrigen ist die Regelung nach § 10 Abs. 2a nicht auf Verstöße gegen die VO (EG) Nr. 561/2006 beschränkt. § 10 Abs. 2a FPersG ist also auch anwendbar bei Kontrollmittelverstößen und damit auch bei Verstößen gegen Vorschriften über das digitale Kontrollgerät.

Die Mitteilungen an die Erlaubnisbehörden können – was ja der Zweck der Mitteilungen ist – zur Entziehung, Aussetzung oder Einschränkung von Konzessionen führen.

dere bei Aufsuchen einer Raststätte. Diese Haltung von Kontrollbehörden steht in Widerspruch zu ihrer Empfehlung, Fahrerkarten zur Vermeidung von Missbräuchen nach Beendigung der Arbeitsschicht zu entnehmen (Ziffer 8.5 der amtlichen Verlautbarung). Die Missbrauchsgefahr besteht auch, wenn der Fahrer bei einem Raststättenaufenthalt seine Fahrerkarte im Fahrzeug zurücklässt. Bei Entnahme der Karte ist allerdings bei Wiederaufnahme der Fahrt ein erneutes Einchecken erforderlich. Deswegen und wegen der Haltung der Kontrollbehörden empfiehlt sich letztlich doch, bei einem Raststättenaufenthalt die Karte stecken zu lassen (aber nicht zu vergessen, das Fahrzeug abzuschließen).

? Was ist nach Ende der Tagesfahrt zu beachten?

Der umgekehrte Vorgang wie zu Tagesbeginn: Manuelle Eingabe des Orts. Einstellen des Geräts auf *Ruhe*. Entnahme der Fahrerkarte.

? Darf die Fahrerkarte am Ende des Tages steckengelassen werden?

- ✓ Das ist zwar zulässig (jedenfalls bei mehrtägigen Fahrten), aber nicht ratsam.

Das Steckenlassen der Fahrerkarte halten die Kontrollbehörden nur für vertretbar, wenn sichergestellt ist, dass es zu keinen Missbräuchen kommt (Abschnitt 8.5 der amtlichen Verlautbarung, siehe auch

► Kapitel 6.2.2).

10.11 Fragen zu unterwegs auftretenden Schwierigkeiten

? Was ist zu tun, wenn das Kontrollgerät nicht mehr richtig funktioniert?

- ✓ Wenn nicht sofortige Abhilfe möglich ist (z.B. bei Betriebsstörung durch versehentlich falsch gesteckte Karten) muss der Fahrer seinen Chef sofort unterrichten. Dieser hat, „so bald es die Umstände gestatten“, die Reparatur zu veranlassen.

? Wie lange kann mit der Reparatur gewartet werden?

- ✓ Wenn das Fahrzeug nach Eintritt der Betriebsstörung noch länger als sieben Tage unterwegs ist, muss die Reparatur unterwegs durchgeführt werden.

? Kann der Fahrer das Fahrzeug bei defektem Kontrollgerät noch 15 Tage weiterfahren wie bei nicht funktionierender oder nicht mehr vorhandener Fahrerkarte?

- ✓ Nicht ohne weiteres. Es kommt darauf an, wann die Reparatur des Geräts, ggf. Unterwegsreparatur, möglich ist. In der Regel muss das vor Ablauf von 15 Tagen der Fall sein.

? Was ist mit der Aufzeichnung der Fahreraktivitäten bei defektem Kontrollgerät?

- ✓ In diesem Fall bestehen für den Fahrer zusätzliche handschriftliche Aufzeichnungspflichten: Ggf. muss er auf einem besonderen, der Fahrerkarte beizufügenden Blatt die vom Kontrollgerät nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten oder

Unternehmen spart dadurch Kosten und vermeidet eine schlechte Einstufung bei der behördlichen Risikobewertung und damit erhebliche Konsequenzen für das Unternehmen, bis hin zur Verweigerung bzw. Entzug der Genehmigungen oder einem Tätigkeitsverbot für den Verkehrsleiter.

11.7.3.4 Module zur Lohnabrechnung

Einige Hersteller bieten Module zur Ermittlung der Spesen und Löhne an, mit deren Hilfe die Unternehmen ihre Abrechnung beschleunigen können.

Eine interessante und zeitsparende Lösung bietet z.B. die Fa. Zauner bei der Ermittlung der Mindestlohnberechnung an. Bei der Archivierungssoftware „ZA-ARC“ ab Version 4.0 werden die Daten der Fahrerkartendatei für die Berechnung des Mindestlohnes genutzt. Hier ist allerdings die richtige Bedienung und Einstellung der Tätigkeiten am Fahrtenschreiber durch den Fahrer eine wichtige Voraussetzung. Ebenso können bezahlbare Urlaubstage sowie Krankheitstage entsprechend der Stundenzahl nachträglich eingetragen werden, um eine einwandfreie Berechnung des Mindestlohnes zu ermöglichen.

Auch die Spesenberechnung aufgrund der Fahrerkartendatei wird sicherlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers ab 2019 vereinfacht, da hier dann die GPS-Daten bei Beginn oder Ende der Tages-/Wochenruhezeit zur Verfügung stehen und so die wichtige Standortbestimmung für die Berechnung der Spesen erleichtert wird.

11.7.3.5 Lösungen für analoge Schaublätter

Hard- und Softwarelösungen für analoge Schaublätter verlieren zunehmend an Bedeutung. Sie sind keine Investition mehr in die Zukunft. Für Unternehmen, deren Fuhrpark

noch überwiegend aus Fahrzeugen mit analogen Fahrtenschreibern besteht, sollte aber eine ergänzende Lösung vorhanden sein.

Eine sinnvolle Alternative ist das Einscannen von Schaublättern beispielsweise durch einen Flachbettscanner. Hierbei werden sechs Schaublätter eingescannt. Neuere Einzugsscanner bieten die Möglichkeit, bis zu 25 Schaublätter hintereinander zu digitalisieren. Die Geräte bzw. die Funktionen sind teilweise so konzipiert, dass die Fahrer die Schaublätter selbständig einscannen und sofort wieder mitnehmen können.

Datum, Name des Fahrers, Kennzeichen des Fahrzeugs und Kilometerstände müssen manuell in der Software ergänzt werden. Wenn die Daten für Fahrer und Fahrzeug in der Software angelegt sind, sind die übrigen Informationen schnell ergänzt. Die ausgewerteten Daten können mit den Daten des digitalen Fahrtenschreibers bzw. der Fahrerkarte zusammengeführt werden, so dass eine lückenlose Gesamtübersicht über alle Aktivitäten entsteht.

11.8 Praxistipp

11.8.1 Konfigurieren der Hard- und Software

Verschiedene Produkte können durch den Anwender individuell konfiguriert werden. So lässt sich beispielsweise bei VDO der Downloadkey über die mitgelieferte Software individuell einstellen. Eine ähnliche Funktion bietet auch der Downloadkey von Dako oder die D-Box II von ACTIA. Dabei kann z.B. festgelegt werden, ob nur der Massenspeicher oder auch Daten der Fahrerkarte ausgelesen werden sollen.

Auch ist in der Regel wählbar, ob alle Daten oder die seit dem letzten Download aufgezeichneten Daten oder die in einem