

VO (EG) Nr. 561/2006: Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr

Im Zuge der Einführung des digitalen Kontrollgerätes hat der europäische Gesetzgeber in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ¹ gleichzeitig neue Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten erlassen. Diese Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sind zum 11. April 2007 vollständig in Kraft getreten und finden seither in vollem Umfang Geltung.

I. Inhalt der neuen Verordnung

Zu den wichtigsten Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gehören u.a.

- der Einführungstermin für digitale Kontrollgeräte, (s. III)
- die Änderung der Lenk- und Ruhezeitevorschriften (s. IV)
- die Bestimmungen über vom Fahrpersonal mitzuführenden Unterlagen, (s. V)
- die Aufbewahrungs- und Vorlagepflichten für Unternehmen (s. VI)
- neue Regelungen der Haftung im Zusammenhang mit Verstößen (s. VIII)

II. Geltungsbereich

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt grundsätzlich für alle Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem Gütertransport auf öffentlichen Straßen dienen und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt. Im Bereich der Personenbeförderung gelten die Vorschriften beim Einsatz von Fahrzeugen, die zur Beförderung von mehr als 9 Personen einschließlich Fahrer bestimmt sind. Es kommt nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug in leerem oder beladenem Zustand befindet bzw. mit Fahrgästen besetzt ist. Die Verordnung gilt grundsätzlich für alle Beförderungen innerhalb der EG-Mitgliedsstaaten und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten. Darüber hinaus gelten sie auch in den EWR-Mitgliedsstaaten Island, Liechtenstein und Norwegen. Die Verordnung gilt zur Zeit noch nicht für Fahrzeuge, die in der Schweiz zugelassen sind. (Die Umsetzung in der Schweiz ist jedoch zu einem späteren Zeitpunkt geplant.) Jedoch gilt die Verordnung in vollem Umfang für Fahrzeuge, die in der Gemeinschaft zugelassen sind und die Schweiz durchfahren. Findet ein Transport von einem EG-Staat in einen AETR-Staat² statt, der nicht EG-Mitglied ist, gilt auf der gesamten Strecke das AETR. (z.B. Transport von Deutschland in die Türkei)

Hinweis: Innerhalb Deutschlands müssen 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, Aufzeichnungen über die Lenkzeiten, alle sonstigen Arbeitszeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten führen. Liegt das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges nicht über 2,8 Tonnen (einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger), so bestehen keine Aufzeichnungspflichten nach dem Fahrpersonalrecht.

¹ Der offizielle Titel lautet: "Verordnung (EG) NR. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates."

² Mitgliedsstaaten des AETR: alle EG-Staaten und Albanien, Andorra, Aserbaidschan, Bosnien-Herzegowina, Kasachstan, Kroatien, Liechtenstein, Moldawien, Norwegen, Republik Mazedonien, Republik Montenegro, Republik Serbien Russische Föderation, Schweiz, Türkei, Turkmenistan, Usbekistan, Weißrussland.

III. Einführungstermin digitale Kontrollgeräte

Als verbindlichen Einführungstermin für das digitale Kontrollgerät sieht die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 den **1. Mai 2006** vor. Die Ausrüstungspflicht betrifft alle neu zugelassenen Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen und Busse mit mehr als neun Sitzplätzen. Es besteht grundsätzlich keine Nachrüstplicht für bereits zugelassene Fahrzeuge. Vorhandene analoge Kontrollgeräte dürfen so lange weiterbenutzt werden, wie sie funktionsfähig sind oder repariert werden können.

Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegen nicht der Verpflichtung des Einbaus eines Kontrollgerätes. **Wenn jedoch ein Fahrzeug mit mehr als 2,8 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist, so dieses zwingend vom Fahrer zu betreiben!**

IV. Lenk- und Ruhezeitenvorschriften nach der EG-Verordnung

| | Geltende EG- Regelung seit dem 11. April 2007 |
|---|---|
| tägliche Lenkzeit | Höchstens 9 Stunden Erhöhung 2 mal wöchentlich auf 10 Stunden möglich |
| wöchentliche Lenkzeit | Höchstens 56 Stunden |
| Lenkzeit in zwei aufeinander folgenden Wochen (Doppelwoche) | Höchstens 90 Stunden |
| Lenkzeitunterbrechung (= Fahrtunterbrechung) | Nach spätestens 4 ½ Stunden mindestens 45 Minuten Beliebige Aufteilung nicht möglich, max. 2 Abschnitte: 1. Teil mind. 15 Min., 2. Teil mind. 30 Min. |
| Tagesruhezeit (1 Fahrer) | Mindestens 11 Stunden innerhalb von 24 Stunden nach einer Ruhezeit |
| Aufteilung der Tagesruhezeit (1 Fahrer) | Bei Aufteilung: Erhöhung auf 12 Stunden Tagesruhezeit. Aufteilung nur in 2 Abschnitte möglich: Teil 1 mind. 3 Stunden, Teil 2 mind. 9 Stunden |
| Verkürzung der Tagesruhezeit (1 Fahrer) | Max. 3 x zwischen zwei Wochenruhezeiten auf 9 Stunden ohne Ausgleich möglich |
| Tagesruhezeit (2 Fahrer / Doppelbesetzung ³) | 9 Stunden innerhalb von 30 Stunden nach einer Ruhezeit |
| Wöchentliche Ruhezeit | Mindestens 45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit |
| Verkürzung Wöchentliche Ruhezeit (unterwegs sowie auch am Stand- oder Heimatort d. Fahrers) | 24 Stunden mit Ausgleich bis zum Ende der 3. Folgewoche Es darf nur jede 2. Wochenruhezeit verkürzt werden. |
| Zeitraum vom Ende einer Wochenruhezeit bis zum Beginn der folgenden Wochenruhezeit | Regelung für alle: Es dürfen max. bis zu sechs 24-Stunden-Zeiträume (=144 Std.) aneinander gereiht werden. |
| Mitzuführende Schaublätter (seit 1. Januar 2008) | für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Kalendertage |

³ Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebes muss der zweite (andere) Fahrer noch nicht mit im Fahrzeug sein. Dessen Anwesenheit ist erst ab der zweiten Stunde bis zum Ende vorgeschrieben.

Definitionen / Erläuterungen der Begriffe

Wie bereits weiter oben dargestellt gelten sowohl die Sozialvorschriften aus dem Gemeinschaftsrecht als auch die nationalen Vorschriften des deutschen Arbeitsrechts. Danach ergeben sich u. a. die im Folgenden dargestellten, sich gegenseitig ergänzenden Definitionen.

a) Nach EG-Verordnung:

Arbeitswoche:

Die Arbeitswoche beginnt Montag um 00:00 Uhr und endet am Sonntag um 24:00 Uhr.

Fahrer:

Ein Fahrer ist jede Person, die das Fahrzeug (wenn auch nur kurz) lenkt **oder** sich im Fahrzeug befindet, um es (als Bestandteile seiner Pflichten) gegebenenfalls lenken zu können. Dies können beispielsweise sein: Arbeitnehmer, selbstfahrende Unternehmer, Beifahrer, Auszubildende, Praktikanten.

Lenkzeit / Dauer der Lenktätigkeit:

Lenkzeit ist die Dauer der Lenktätigkeit, die von einem Kontrollgerät nach Anh. 1 oder Anh. Ib der VO(EWG)3821/85 oder von Hand aufgezeichnet wird. Unter Lenkzeit fallen 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. D.h. Wartezeiten an Ampeln, an Bahnschranken, in Staus oder an der Grenze sind ebenfalls der Lenkzeit zuzurechnen. (Hingegen gehören Fahrpausen, dann nicht zur Lenkzeit, wenn sie aus anderen als den vorgenannten Gründen stattfinden und der Fahrer dabei seinen Platz am Lenkrad verlassen kann.)

Fahrtunterbrechung (= Lenkzeitunterbrechung):

Jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird. Lenkzeitunterbrechungen müssen 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:

Ruhezeit ist vorgesehen als tägliche Ruhezeit und wöchentliche Ruhezeit. Die regelmäßige tägliche Ruhezeit beträgt 11 Stunden. Sie darf in der Weise aufgeteilt werden, dass zuerst ein Block von drei Stunden und dann ein Block von 9 Stunden eingelegt wird. Bei einer Aufteilung erhöht sich die tägliche Ruhezeit auf 12 Stunden. Drei Mal zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten ist eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit auf 9 Stunden zulässig.

Während der Ruhezeit muss der Fahrer frei über seine Zeit verfügen können. Keine Ruhezeiten sind Zeiten der Arbeit oder Arbeitsbereitschaft sowie die im fahrenden Fahrzeug verbrachten Kabinenzeiten (z.B. als Beifahrer bei Doppelbesetzung, siehe auch Definition 'Fahrer'). 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 bis spätestens Montag um 22.00 Uhr seine vollständige tägliche Ruhezeit eingelegt haben. Das heißt, bei einer 11-stündigen täglichen Ruhezeit muss diese spätestens am Montag um 11:00 Uhr, bei einer 9-stündigen täglichen Ruhezeit spätestens am Montag um 13:00 Uhr beginnen.

Tageslenkzeit: die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit.

Wochenlenkzeit: die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche

b) Nach Arbeitszeitgesetz:

Arbeitszeit:

Arbeitszeit ist die Zeit von Beginn bis zum Ende der Arbeit des Arbeitnehmers. Nicht zu den Arbeitszeiten gehören:

- Ruhepausen
- Ruhezeiten
- Bereitschaftszeiten zur Aufnahme von Fahrtätigkeiten (egal ob zu Hause oder am Arbeitsplatz)
- Zeiten als Fahrer auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine

V. Mitführungspflichten

Neu geregelt wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch die Mitführungspflichten der Fahrerunterlagen (Schaublätter, handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke). Im Hinblick auf die Mitführungspflicht für Aufzeichnungen über die Lenk- und Ruhezeiten gilt:

Seit dem 01.01.2008: Mitführung der Schaublätter für den laufenden Tag sowie der vorangegangenen **28 Tage** (Kalendertage). Das gleiche gilt für handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät.

Überblick über die gesamten mitzuführenden Fahrerunterlagen

- Im Fahrzeug mitzuführende Unterlagen beim Lenken von Fahrzeugen, die mit einem **analogen Kontrollgerät** ausgerüstet sind:
 - Schaublätter für den laufenden Tag sowie der vorangegangenen **28 Tage** (Kalendertage), an denen ein Fahrzeug geführt wurde, welches unter die VO(EG)561/2006 oder § 1 FPersV fällt und
 - Fahrerkarte, falls dem Fahrer eine solche ausgestellt wurde und
 - Alle während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und

- Bescheinigung nach § 20 Fahrpersonalverordnung, falls der Fahrer an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage kein Fahrzeug gelenkt hat,
 - sofern im genannten Zeitraum ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt wurde, ggf. auch alle hierbei zu erstellenden handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die nach VO (EG) Nr. 561/2006 und 3821/85 vorgeschrieben sind (z.B. bei Beschädigung der Fahrerkarte oder bei Defekt des Kontrollgerätes).
- Im Fahrzeug mitzuführende Unterlagen beim Lenken von Fahrzeugen, die mit einem **digitalen Kontrollgerät** ausgerüstet sind (Kontrollgeräte, die mit Fahrerkarte betrieben werden):
- Fahrerkarte und
 - alle während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die nach VO (EG) Nr. 561/2006 und 3821/85 vorgeschrieben sind (z.B. bei Beschädigung der Fahrerkarte oder bei Defekt des Kontrollgerätes) und
 - Bescheinigung nach § 20 Fahrpersonalverordnung, falls der Fahrer an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage kein Fahrzeug gelenkt hat, und
 - (ggf. Schaublätter, sofern im genannten Zeitraum ein Fahrzeug mit einem analogen Kontrollgerät gelenkt wurde).

Auf Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät darf **kein Fahrer ohne Fahrerkarte** eingesetzt werden.

VI. Aufbewahrung- und Vorlagepflichten des Unternehmens

Neu geregelt wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch die Aufbewahrungs- und Vorlagepflichten. So sieht Art. 26 Abs. 3 Satz 1 VO (EG) Nr. 561/2006 nunmehr vor, dass die Unternehmen die Schaublätter und – sofern Ausdrücke erstellt wurden – die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang aufbewahren und den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aushändigen müssen.

Achtung: Nach nationalem Recht hat der Unternehmer die Unterlagen nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist (1 Jahr) bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, wenn erweiterte Aufbewahrungspflichten (z.B. Arbeitszeitgesetz) nicht entgegenstehen.

Werden Fahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät eingesetzt, muss der Unternehmer spätestens alle 3 Monate die Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes kopieren und speichern.

Die Fahrer können von ihren Unternehmen darüber hinaus verlangen, dass sie eine Kopie der von den Fahrerkarten herunter geladenen Daten sowie Ausdrücke davon ausgehändigt bekommen.

Bei Kontrollen in Unternehmen sind neben den Schaublättern auch vorhandene Ausdrücke und herunter geladene Daten vorzulegen oder auszuhändigen.

VII. Bescheinigung über arbeitsfreie Tage bzw. nachweisbefreite Fahrzeuge (s. Anlage 2)

Sofern Schaublätter oder die entsprechenden Aufzeichnungen für einzelne, vorlegungspflichtige Tage nicht vorgelegt werden können, weil der Fahrer an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage kein Fahrzeug oder nur solche Fahrzeuge gelenkt hat, für deren Führen keine Nachweispflicht besteht, ist bei einer Kontrolle auf Verlangen eine entsprechende Bescheinigung des Unternehmers vorzulegen. Für Sonn- und Feiertage ist eine solche Bescheinigung i.d.R. nicht nötig.⁴ Als Gründe dafür, warum die vorgeschriebenen Nachweise nicht vollständig vorgelegt werden können, können folgende Ursachen genannt werden:

1. der Fahrer hat ein Fahrzeug gelenkt, für dessen Führen keine Nachweispflicht besteht
2. der Fahrer war krank
3. der Fahrer war in Urlaub oder
4. der Fahrer hat aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt

Der Unternehmer hat den betroffenen Fahrern eine solche Bescheinigung vor Fahrtantritt unter Angabe der Gründe für das Fehlen von Arbeitszeitnachweisen auszustellen und auszuhändigen. Diese Bescheinigung darf **nicht handschriftlich** ausgefüllt sein und muss vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person, die nicht der Fahrer selbst sein darf, und vom Fahrer **unterscriben** werden. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat hierzu ein Musterformblatt erstellt, das zur Verwendung empfohlen wird.⁵

Auch wenn dieses Formblatt in Deutschland nicht verbindlich vorgeschrieben ist, empfehlen wir dessen Verwendung besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, um Schwierigkeiten bei etwaigen Kontrollen im EU-/EWR-Ausland zu vermeiden. In einigen europäischen Staaten ist dieses Formblatt zum Teil vorgeschrieben. Die EU-Kommission hat das entsprechende Formular auch als Word-dokument in 21 Sprachen im Internet eingestellt, damit ein Ausfüllen und Ausdrucken per Computer möglich ist. Das Formular kann zur eigenen Verwendung unter folgendem Link heruntergeladen werden: http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm

In den Fällen, in denen eine solche Bescheinigung nicht ausgestellt werden kann, weil die berücksichtigungsfreien Tage unterwegs angefallen sind, hat der Unternehmer eine solche Bescheinigung nachträglich auszustellen und vorzulegen.

VIII. Verantwortung für Verstöße/ Geldbußen

Für begangene Verstöße sollen ab sofort alle an einer Transportkette Beteiligten zur Verantwortung gezogen werden, also nicht allein der Fahrer, sondern auch der Arbeitgeber und der Auftraggeber, vgl. Art. 10 VO (EG) 561/2006. Ein klassisches Mitverschulden z.B. des Verladers wäre gegeben, wenn der Verloader von einem Frachtführer verlangt, dass seine Ware bis zum Zeitpunkt X ausgeliefert werden soll, obwohl offensichtlich ist, dass der genannte Termin nur bei einer Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden kann.

⁴ Für Sonn- und Feiertage wird eine Bescheinigung bei Straßenkontrollen des BAG nicht verlangt, außer es liegen Anhaltspunkte vor, dass der Fahrer an einem Sonn- oder Feiertag ein nachweispflichtiges Fahrzeug gelenkt haben könnte. Solche Anhaltspunkte sind grundsätzlich im Personenverkehr bzw. dann gegeben, wenn es sich um eine Beförderung handelt, die gemäß § 30 StVO vom Sonntagsfahrverbot ausgenommen ist.

⁵ Die Veröffentlichung erfolgte im Amtsblatt der Europäischen Union 2007, L 99 S. 14 und kann unter folgendem Link abgerufen werden: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2007/l_099/l_09920070414de00140015.pdf

Begangene Verstöße können künftig länderübergreifend sanktioniert und weiterverfolgt werden. Das heißt, Kontrollbeamte erhalten die Befugnis, auch Verstöße, die in einem anderen Mitgliedstaat begangen wurden, sofort zu ahnden. Zudem soll ab 2008 die Kontrolldichte verschärft und die straßenseitigen Kontrollen ausgeweitet werden. Während zurzeit etwa ein Prozent der Fahrerarbeitstage überprüft werden, sollen dann zwei Prozent der Arbeitstage kontrolliert werden. Ab 2010 soll die Kontrolldichte sogar auf drei Prozent angehoben werden.

Geringfügige Ordnungswidrigkeiten können bei Kontrollen mit einem Verwarnungsgeld zwischen 5 und 35 Euro geahndet werden. (Es handelt sich hierbei um Orientierungswerte des Bundesamtes für Güterverkehr).

Die Verwarnungsgeldsätze im Fahrpersonalrecht betragen in der Regel **15 Euro** beispielsweise für

- eine Unterschreitung der täglichen Ruhezeit bis zu 30 Minuten,
- 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 5.000 Euro, für den Unternehmer bis zu 15.000 Euro betragen. Hinzu kommen weitere Gebühren (5% auf die Summe der Geldbuße, mindestens jedoch 20 Euro) sowie die Auslagen der Verwaltungsbehörde.

IX. Ausnahmen

Der Gesetz- und Ordnungsgeber sieht eine ganze Reihe von Ausnahmetatbeständen von den Fahrpersonalvorschriften vor. Die aktuell gültigen Ausnahmen sind im europäischen Recht in Artikeln 3 und 13 VO (EG) Nr. 561/2006 aufgelistet. Im nationalen Recht sind die Ausnahmen in § 1 Absatz 2 und § 18 der Fahrpersonalverordnung (FPersV) aufgeführt.

Bei der Suche nach einem geeigneten Halteplatz kann in Ausnahmefällen von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten abgewichen werden, wenn dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Dann muss jedoch der Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen eines Halteplatzes auf dem Schaublatt oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät notiert werden.

Besonders hervorzuheben ist, dass bei **nichtgewerblichen Güterbeförderungen für private Zwecke** bis zu einer Gesamtmasse von 7,5 t des Fahrzeuges bzw. der Fahrzeugeinheit die Fahrpersonalvorschriften keine Anwendung finden. Darüber hinaus gelten die Bestimmungen der VO(EG)561/2006 sowie VO(EWG)3821/85 im vollem Umfang, das heißt, es müssen die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten, sowie ein EG-Kontrollgerät betrieben werden.



X. Literaturhinweise

Die folgende Literaturlauswahl zum dem Thema Lenk- und Ruhezeiten, erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

- Christoph Rang, Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, Recht & Praxis Verkehr, Verlag Heinrich Vogel GmbH, München, 18. Aufl. 2008; 256 Seiten DIN A5, ISBN: 978-3-574-23013-3
- Lenk- und Ruhezeiten - Der Leitfaden für die Praxis, Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG, Wegberg, 8. Auflage 2007, 296 Seiten, ISBN: 978-3-938255-36-0
- Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. (Hrsg.), Leporello 8 Seiten, 2006, Bezug z.B. unter: www.bgl-ev.de
- Fahreranleitung Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, Verlag Heinrich Vogel GmbH, München, 2007, 12 Seiten, DIN A4, Bestell-Nr.:13981
- Reinhard Leuker/Anja Daniel, Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr - bereits mit geändertem Arbeitszeitgesetz (ArbZG), Verkehrsverlag J. Fischer GmbH & Co. KG, Düsseldorf, 5. Aufl. 2008, ISBN: 978-3-87841-324-0

Stand: September 2015

Anlagen:

Anlage 1: Muster Tageskontrollblatt

Anlage 2: EU-Musterformular - Bescheinigung über arbeitsfreie Tage gemäß § 20 FPersV

Ihre Ansprechpartner:

Dipl.-Geogr. Christian Bruch

Tel. 02 02 / 24 90 - 605

Fax 02 02 / 24 90 - 699

E-Mail: c.bruch@wuppertal.ihk.de

Wolfgang Westermann

Tel. 02 02 / 24 90 – 606

Fax 02 02 / 24 90 – 699

E-Mail: w.westermann@wuppertal.ihk.de

Industrie- und Handelskammer

Wuppertal-Solingen-Remscheid

Heinrich-Kamp-Platz 2

42103 Wuppertal

www.wuppertal.ihk24.de