

Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten sowie Dokumentationspflichten im Straßenverkehr nach VO (EG) Nr. 561/2006 und Arbeitszeitgesetz

Im Zuge der Einführung des digitalen Kontrollgerätes hat der europäische Gesetzgeber in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gleichzeitig neue Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten erlassen und im April 2006 veröffentlicht. Während der Teil der neuen Verordnung, der sich mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes befasst, bereits zum 1. Mai 2006 Gesetz wurde, traten die Vorschriften zu den **Lenk- und Ruhezeiten** erst **zum 11. April 2007** in Kraft. Die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) gelten ihrerseits bereits seit dem 1. September 2006. Durch die VO (EG) Nr. 561/2006 wird die VO (EWG) Nr. 3820/85 weitestgehend ersetzt.

I. Inhalt der neuen Verordnung

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

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

II. Geltungsbereich

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt nach Artikel 2, ebenso wie die bestehenden Fahrpersonalvorschriften der EG (VO (EWG) Nr. 3820/85 und VO (EWG) Nr. 3821/85), grundsätzlich für alle Beförderungen innerhalb der Mitgliedsstaaten und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten. Darüber hinaus gelten sie auch in den EWR-Mitgliedsstaaten Island, Liechtenstein und Norwegen. Im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der EG und einem Drittstaat, der nicht Mitglied des AETR, des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehrs beschäftigten Fahrpersonals, ist, gelten die Vorschriften auch, sofern das Fahrzeug in einem EG/EWR-Mitgliedsstaat zugelassen ist – allerdings nur auf dem EG-Streckenanteil. Findet ein Transport von einem EG-Staat in einen AETR-Staat statt, der nicht EG-Mitglied ist, gilt auf der gesamten Strecke das AETR (z. B. bei einem Transport von Deutschland in oder durch die Schweiz). Anwendung finden sie bei Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem gewerblichen **Gütertransport** (gewerblicher Güterkraftverkehr und Werkverkehr) auf öffentlichen Straßen dienen und deren **zulässiges Gesamtgewicht** (zGG) einschließlich An-

hänger oder Sattelanhänger **3,5 Tonnen übersteigt**. Die zulassungsrechtliche Einordnung ist dabei irrelevant, somit können auch Pkw-Gespanne betroffen sein. 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.

Innerhalb Deutschlands müssen auch Fahrer von Fahrzeugen, die der gewerblichen 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** (siehe Spalte „Nationale Vorschriften“ in Kapitel III). Ist ein digitales oder analoges Kontrollgerät im Fahrzeug eingebaut, so muss dieses auch verwendet werden. Ist kein Kontrollgerät vorhanden, müssen die Aufzeichnung auf einem **Kontrollblatt** vorgenommen werden. Liegt das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeuges **unter 2,8 Tonnen** (einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger), bestehen **keine Aufzeichnungspflichten** nach dem Fahrpersonalrecht.

III. Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften nach der EG-Verordnung und dem ArbZG

	Frühere EG-Regelung	EG-Regelung seit dem 11. April 2007	Nationale Vorschriften
	Fahrzeug zur gewerblichen Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger/Sattelanhänger über 3,5 t zGG		Fahrzeug zur Güterbeförderung mit oder ohne Anhänger/Sattelanhänger über 2,8 t bis 3,5 t
Mindestalter Fahrer			
bis 7,5 t zGG	18 Jahre	18 Jahre	18 Jahre
über 7,5 t zGG	21 Jahre	21 Jahre	
Lenkzeit			
täglich	9 Stunden, 2 x wöchentlich 10 Stunden	9 Stunden, 2 x wöchentlich 10 Stunden	9 Stunden
wöchentlich		56 Stunden	
Doppelwoche	90 Stunden	90 Stunden	90 Stunden

Unterbrechung der Lenkzeit nach einer Lenkzeit von	4 ½ Stunden	4 ½ Stunden	4 ½ Stunden
Lenkzeitunterbrechung mindestens	45 Minuten, aufteilbar in Teilunterbrechungen von mindestens 15 Minuten Dauer	45 Min., aufteilbar in zwei Unterbrechungen von mindestens 15 Min. (1. Abschnitt) und 30 Min. (2. Abschnitt)	45 Minuten
Ruhezeit			
Tagesruhezeit Ein Fahrer	11. Std. mit Verkürzung auf 3 x wöchentlich 9 Std. oder 12 Std. bei Aufteilung in zwei oder drei Abschnitte, davon einer mindestens 8 Std., jeweils innerhalb jedes Zeitraums von 24 Std.	11 Std. mit Verkürzung zwischen wöchentlichen Ruhezeiten 3 x auf 9 Std. oder 12 Std. bei Aufteilung in zwei Abschnitte von mindestens 3 Std. (1. Abschnitt) und mindestens 9 Std. (2. Abschnitt), jeweils innerhalb von 24 Std. nach einer Ruhezeit. Kein Ausgleich bei Verkürzung	11 Std. mit Verkürzung auf 3 x wöchentlich 9 Std. oder 12 Std. bei Aufteilung in zwei oder drei Abschnitte, davon einer mindestens 8. Std., jeweils innerhalb jedes Zeitraums von 24 Std.
Zwei oder mehr Fahrer	8 Stunden innerhalb jedes Zeitraums von 30 Stunden	9 Stunden innerhalb von 30 Stunden nach einer Ruhezeit	8 Stunden innerhalb jedes Zeitraums von 30 Stunden
Wöchentliche Ruhezeit , bei Verkürzung Ausgleich notwendig	45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit, Verkürzung auf 36 Stunden am Standort bzw. 24 Stunden unterwegs	45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit, Verkürzung auf 24 Stunden , gleich, ob am Standort oder unterwegs	45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit. Verkürzung auf 36 Stunden am Standort bzw. 24 Stunden unterwegs
Arbeitszeit			
täglich	Ø 8 Std., max. 10 Std.	Ø 8 Std., max. 10 Std.	Ø 8 Std., max. 10 Std.
wöchentlich	Ø 48 Std., max. 60 Std.	Ø 48 Std., max. 60 Std.	Ø 48 Std., max. 60 Std.
Arbeitszeitnachweise			
	EG-Kontrollgerät. Ab 1.5.2006 bei Neufahrzeugen digitales Gerät mit Fahrerkarte	EG-Kontrollgerät. Ab 1.5.2006 bei Neufahrzeugen digitales Gerät mit Fahrerkarte	EG-Kontrollgerät oder Fahrschreiber oder handschriftliche Aufzeichnungen (Kontrollblatt)
Rechtliche Grundlagen			
	VO (EWG) Nr. 3820/85	VO (EG) Nr. 561/2006	Fahrpersonalverordnung

	VO (EWG) Nr. 3821/85	VO (EWG) Nr. 3821/85	(FPersV) und ArbZG
	VO (EG) Nr. 2135/98	VO (EG) Nr. 2135/98	
	AETR-Abkommen	2002/15/EG, ArbZG	

Das AETR und die Fahrpersonalverordnung (FPersV) sollen an die EU-Sozialvorschriften angepasst werden. Bei der FPersV soll diese Anpassung zeitnah zur Einführung der VO (EG) Nr. 561/2006 erfolgen, beim AETR wird mit einer Anpassung nicht vor 2009 gerechnet.

Definitionen / Erläuterungen der Begriffe

Im Rahmen der Lenk- und Ruhezeiten gelten sowohl die Sozialvorschriften aus dem Gemeinschaftsrecht als auch die nationalen Vorschriften des deutschen Arbeitsrechts, speziell der § 21a des ArbZG. Das ArbZG gilt gegenüber den Sozialvorschriften jedoch nachrangig und seine Regelungen haben somit nur für die in § 21a ArbZG genannten „sonstige Tätigkeiten“ Relevanz. Aktuell gelten die Arbeitszeitvorschriften nur für abhängig Beschäftigte, also nicht für selbstständige Fahrer. Diese sollen jedoch ab dem Jahr 2009 den Regelungen des ArbZG unterliegen. Wichtig für die Auslegung der Vorschriften sind die jeweils in den Gesetzen enthaltenen Definitionen.

a) Nach Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Arbeitswoche:

Die Arbeitswoche beginnt am Montag um 00:00 Uhr und endet am darauffolgenden 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 ihrer Pflichten) gegebenenfalls lenken zu können. Fahrer können beispielsweise Arbeitnehmer, selbstfahrende Unternehmer, Beifahrer, Auszubildende oder Praktikanten sein.

Lenkzeit:

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. Wartezeiten an Ampeln, an Bahnschranken, in Staus oder an der Grenze sind demnach der Lenkzeit zuzurechnen.

Keine Lenkzeit sind Fahrpausen, wenn sie aus anderen als den vorgenannten Gründen stattfinden und der Fahrer dabei seinen Platz am Lenkrad verlassen kann.

Im Rahmen folgender **Notfälle** kann die maximale Lenkzeit überschritten werden:

- Gefahr (drohender Verderb der Ware, Ausfall der Heizung oder Kühlung bei Thermo-Fahrzeugen)
- Höhere Gewalt (Stau wegen Unfall, Verzögerungen an der Grenze wegen unerwartetem Streik der Zöllner, Naturkatastrophen)
- Panne am Fahrzeug

Bei einer Lenkzeitüberschreitung hat die Sicherheit im Straßenverkehr jedoch oberste Priorität und die Verletzung der Vorschriften wird nur akzeptiert, wenn die Sicherheit des Fahrzeugs oder der Ladung gefährdet ist. Abweichungen, die aus Hilfeleistungen (z.B. Erste-Hilfe-Maßnahmen) resultieren, sind in jedem Fall zulässig. Elementar ist in jedem Fall ein Vermerk auf dem Schaublatt oder dem Ausdruck. Rechtlich sind Überschreitungen von Lenkzeiten in Notfallsituationen oftmals etwas kritisch anzusehen, da ein recht großer Ermessensspielraum besteht.

Auch das ArbZG enthält in § 14 eine Notstandsklausel. Ein Überschreiten der höchstzulässigen Arbeitszeit ist insbesondere bei unaufschiebbaren Vor- und Abschlussarbeiten möglich.

Lenkzeitunterbrechung (= Fahrtunterbrechung):

Jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausübt und keine anderen Arbeiten, die im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit stehen, 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 mindestens 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 nicht der täglichen Ruhezeit zugerechnet werden.

Tageslenkzeit:

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

Wochenlenkzeit:

Wöchentlich darf eine Lenkzeit von 56 Stunden (rechnerisch aus zwei Mal 10 Stunden und vier Mal 9 Stunden Tageslenkzeit) nicht überschritten werden. Durch die Festlegung der maximalen Arbeitszeit auf 60 Stunden in der Woche, bleibt für sons-

tige Arbeiten nur noch ein Zeitraum von 4 Stunden. Die Einhaltung der Kombination dieser beiden Zeitvorgaben wird in der Praxis die größten Schwierigkeiten bereiten und bedarf erhöhter Aufmerksamkeit.

Für die **Doppelwoche** führt eine Ausnutzung der maximalen Lenkzeit in der einen Woche zu einer Reduzierung der maximalen Lenkzeit in der Folgewoche auf 34 Stunden.

Ruhezeit:

Ruhezeit ist jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens einer Stunde, in dem der **Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann**. Keine Ruhezeiten sind Zeiten der Arbeit oder Arbeitsbereitschaft sowie die im fahrenden Fahrzeug verbrachten Kabinenzeiten (z.B. als Beifahrer bei Doppelbesetzung, die Beifahrerzeiten können jedoch Lenkzeitunterbrechungen sein). Die tägliche Ruhezeit kann 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 zu sein. Beginnt der Fahrer die Fahrt am Sonntag um 22.00 Uhr, so muss er spätestens am Montag um 22.00 Uhr seine tägliche Ruhezeit eingelegt haben. Nach der Neuregelung ist es möglich, die tägliche Ruhezeit **zwei Mal kurz zu unterbrechen**, beispielsweise wenn das Fahrzeug mit einer Fähre oder der Eisenbahn transportiert wird. Eine Verlängerung ist dabei nicht notwendig. Tägliche Ruhezeiten können Lenkzeitunterbrechungen ersetzen.

Im **Mehrfahrerbetrieb** muss innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden Dauer genommen worden sein. Mehrfahrerbetrieb liegt vor, wenn während der gesamten Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten mindestens zwei Fahrer zum Lenken des Fahrzeuges an Bord sind. Die Anwesenheit des zweiten Fahrers ist dabei während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebes nicht zwingend vorgeschrieben.

Nach maximal 6 Tageslenkzeiten bzw. 6 Kalendertagen muss eine **wöchentliche Ruhezeit** eingelegt werden. Wird eine Verkürzung in Anspruch genommen, muss diese **Verkürzung bis zum Ende der dritten folgenden Woche ausgeglichen werden**. Der Ausgleich hat durch Verlängerung einer mindestens neunstündigen Ruhezeit zu geschehen. Im Zwei-Wochen-Zeitraum müssen entweder zwei reguläre wöchentliche Ruhezeiten oder eine reguläre und eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden. Kommt es dabei zu wochenbezogenen Überlappungen (Beginn Sonntag 09:00 Uhr, Ende Dienstag 06:00 Uhr), kann die wöchentliche Ruhezeit der einen oder der anderen Woche zugerechnet werden, nicht jedoch beiden.

Die bisher bestehende Möglichkeit im **grenzüberschreitenden Personenverkehr**, erst nach zwölf Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen, wird ersatzlos gestrichen.

b) Nach Arbeitszeitgesetz:

Arbeitszeit:

Arbeitszeit ist die Zeit von Beginn bis zum Ende der Arbeit des Arbeitnehmers. Hierzu zählt neben dem reinen Fahren auch eine mitunter vorkommende Wartezeit beim Be- und Entladen des Fahrzeugs, die Pflege und Wartung des Fahrzeugs, berufsbedingte administrative Tätigkeiten wie die Erledigung von Zollformalitäten oder Hilfeleistungen beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen.

Im **Vier-Monats-Zeitraum** darf die **durchschnittliche Arbeitszeit des Fahrpersonals 48 Wochenstunden nicht überschreiten**. Es ist also möglich, mehrere Wochen jeweils 60 Stunden zu arbeiten und durch entsprechenden Freizeitausgleich im jeweiligen Zeitraum den 48-Stunden-Durchschnitt einzuhalten. Bestehen tarifvertragliche Regelungen, kann sich der Bezugszeitraum auch auf sechs Monate verlängern.

Nicht zu den Arbeitszeiten gehören:

- Ruhepausen
- Ruhezeiten
- Bereitschaftszeiten (wenn der **Zeitraum und dessen Dauer im Voraus**, spätestens unmittelbar **vor Beginn** des betreffenden Zeitraums **bekannt ist**)
 - während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz aufhalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen (ist aber keine Ruhezeit und keine Ruhepause!),
 - während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen (ist aber keine Ruhezeit und keine Ruhepause!).
- Zeiten als Fahrer auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine im fahrenden Fahrzeug

Durch die Regelung zu den Bereitschaftszeiten ergibt sich eine **neue Gestaltungsvariante bezüglich der Wartezeiten beim Be- und Entladen**. Erkundigt sich der Fahrer bei der Ankunft ausdrücklich nach der voraussichtlichen Warte- und Lade- oder Entladezeit und verlässt er daraufhin das Fahrzeug, um die Wartezeit in einem Aufenthaltsraum zu verbringen, fällt dafür keine Arbeitszeit an. Die Information zu Verzögerungszeiten kann auch bereits durch den Disponenten des Frachtführers eingeholt werden. Eine Weitergabe der Information an den Fahrer muss dann jedoch sichergestellt sein – ein schriftlicher Aktenvermerk allein reicht nicht aus.

„Andere Arbeiten“ (die im Arbeitszeitgesetz genannten Tätigkeiten) und Bereitschaftszeiten müssen entweder **handschriftlich** auf dem Schaublatt oder Ausdruck **aufgezeichnet** werden **oder manuell in das digitale Kontrollgerät eingegeben werden**, vgl. Artikel 6 Absatz 5 der VO (EG) Nr. 561/2006.

IV. Bescheinigung über arbeitsfreie Tage bzw. für nachweisbefreite Fahrzeuge

Sofern Schaublätter, handschriftliche Aufzeichnungen oder Ausdrücke für einzelne, dokumentationspflichtige Tage nicht vorgelegt werden können, weil der Fahrer an diesen Tagen kein Fahrzeug oder nur solche Fahrzeuge gelenkt hat, für deren Führen keine Nachweispflicht besteht, er Urlaub hatte oder krank war, ist dem Fahrer vom Unternehmen eine Bescheinigung nach § 20 FPersV auszustellen. 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 auszuhändigen. **Für Sonn- und Feiertage ist eine solche Bescheinigung nicht nötig.**

Die Einhaltung einer speziellen Form ist dabei nicht vorgeschrieben.

V. Verantwortung für Verstöße/ Geldbußen

Durch die Einführung des digitalen Kontrollgerätes wird die Aufdeckung von Verstößen auf "Knopfdruck" möglich. In den nächsten Jahren wird der Großteil der im Transportgewerbe eingesetzten Fahrzeuge durch Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen mit einem solchen Kontrollgerät ausgerüstet sein. Darüber hinaus wird die **Häufigkeit der Straßen- und Betriebskontrollen** durch die Richtlinie 2006/22/EG **stark zunehmen** - die Vorschriften zu den Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten sollten demnach von Unternehmen, Fahrer und Disponenten penibel eingehalten werden. Außerdem wird der **Kreis der Verantwortlichen bei Verstößen** durch Artikel 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 **wesentlich erweitert**. Nunmehr sind Unternehmer, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftraggeber, Unterauftraggeber und Fahrvermittlungsgesellschaften haftungsrechtlich an die Einhaltung der Sozialvorschriften gebunden. Sie müssen sicherstellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Bestimmungen verstoßen.

Ein klassisches Mitverschulden z. B. des Verladers wäre gegeben, wenn dieser vom 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.

Wie weit diese Mitverantwortung in der Praxis geht, kann momentan noch nicht abgeschätzt werden. Klare vertragliche Regelungen analog zur Praxis im Zusammenhang mit den Kontrollpflichten nach § 7 c GüKG könnten zumindest zivilrechtlich die Pflicht zur Einhaltung der Sozialvorschriften auf den Frachtführer/Busunternehmer übertragen. Ordnungsrechtlich wäre eine solche Vereinbarung zwar ohne Bedeutung, im Innenverhältnis könnten darauf jedoch Regressansprüche aufbauen. Auch die Pflicht zur Überwachung des Frachtführers/Busunternehmers durch die im Zweifel Haftenden wäre eine denkbare Folge. Bislang ergibt sich aus der Verordnung jedoch noch nicht einmal das Recht, Kontrollen durchzuführen, bzw. auf die Aushängung von Unterlagen zu bestehen.

Erst wenn durch Rechtsprechung und Gesetzeskommentierung die tatsächlichen Kontrollaufgaben der Unternehmen näher bestimmt sind, lässt sich das tatsächliche

Ausmaß dieser Verlagerung originär staatlicher Aufgaben abschätzen.

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.

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
- für eine fehlende Eintragung auf dem Schaublatt.

oder **30 Euro** für

- eine Verkürzung der Lenkzeitunterbrechung bis zu 15 Minuten,
- eine Überschreitung des vorgeschriebenen Zeitpunktes der Lenkzeitunterbrechung bis zu 60 Minuten oder
- eine 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.

Neben den zum Teil empfindlichen Bußgeldern droht den betroffenen Unternehmen nach § 149 Absatz 2 der Gewerbeordnung ein **Eintrag ins Gewerbezentralregister**, der sich bei zukünftigen Verstößen zudem noch bußgelderhöhend auswirken kann. Ebenso erfolgt nach § 10 Absatz 2 a des Fahrpersonalgesetzes eine **Meldung an die Erlaubnisbehörde**. Bei gehäuften Verstößen kann von der Behörde an der Zuverlässigkeit des Unternehmers gezweifelt werden, mit der Folge, dass bei Wiedererteilung die Erlaubnis unter Bedingungen, Auflagen, Beschränkungen oder mit einer kürzeren Geltungsdauer erteilt wird. Auch die Zurückweisung eines Antrags ist möglich.

Ein weiterer Aspekt in diesem Zusammenhang ist die Nebenfolge der Verfallsanordnung gemäß § 29 a des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG), von der die Bußgeldbehörden immer häufiger Gebrauch machen. **Danach ist der durch die Ordnungswidrigkeit erlangte Vermögensvorteil an die Behörde abzuführen.** Da hier der Vorteil in einer (Transport-) Dienstleistung besteht, die nicht zurückgefordert werden kann, wird der Auftraggeber unter Umständen doppelt belastet.

VI. Ausnahmen

Der Gesetz- und Verordnungsgeber sieht eine ganze Reihe von Ausnahmetatbeständen von den Fahrpersonalvorschriften vor. Die VO (EG) Nr. 561/2006 nennt in Artikel 3 Fahrzeuge, bei deren Einsatz keine Pflicht zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten besteht. Darüber hinaus werden die Mitgliedsstaaten durch die Artikel 11 bis 15 ermächtigt, für ihr Hoheitsgebiet zusätzliche Freigaben einzuräumen bzw. die Vorgaben der EU zu konkretisieren. Dies geschieht in Deutschland über die FPersV, speziell durch den § 18. Durch die eingangs angesprochene Neuregelung der FPersV stehen unter Umständen geringfügige Änderungen des Ausnahmekataloges an.

Die zwei wichtigsten Ausnahmen sind nach VO (EG) Nr. 561/2006 die **private Güterbeförderung mit Fahrzeugen unter 7,5 t zGG** (oberhalb dieser Gewichtsgrenze unterliegen diese Transporte in Zukunft jedoch auch den Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten) und nach § 18 Absatz 7 der FPersV **gewerbliche Transporte im Rahmen der so genannten „Handwerkerklausel“**. Danach sind Beförderungen von Material und Ausrüstung, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, im Umkreis von 50 Kilometer um den Standort des Fahrzeugs von der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten befreit. Hinzu kommt, dass das Führen des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit darstellen darf.

Ansprechpartner

Geschäftsbereich Standortpolitik

Frank Achenbach

Telefon 069 8207-247

E-Mail achenbach@offenbach.ihk.de