

Sozialvorschriften im Straßenverkehr – Leitlinien

**Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG, Verordnung (EWG)
Nr. 3821/85, Verordnung (EU) Nr. 165/2014, Europäisches Übereinkommen über die
Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)**



Frankfurt am Main, den 29. März 2018



Leitlinie Nr. 1

Sachverhalt

Ausnahmsweise Abweichung von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes.

Artikel

Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Leitlinien

Gemäß den Bestimmungen von Artikel 12 darf ein Fahrer von den in den Artikeln 6 bis 9 festgelegten Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten abweichen, um nach einem geeigneten Halteplatz zu suchen. Artikel 12 erlaubt es einem Fahrer jedoch nicht, von den Bestimmungen der Verordnung aus Gründen abzuweichen, die bereits vor Fahrtantritt bekannt waren. Die Bestimmungen dieses Artikels sollen den Fahrern ermöglichen, auf Situationen zu reagieren, die unerwartet während der Fahrt eintreten und es unmöglich machen, die Vorschriften der Verordnung einzuhalten, also auf Situationen, in denen der Fahrer sich mit außergewöhnlichen Schwierigkeiten konfrontiert sieht, die von seinem Willen unabhängig, anscheinend unvermeidbar und selbst bei gebotener Sorgfalt unvorhersehbar sind. Mit der Ausnahmeregelung soll darüber hinaus die Sicherheit von Personen, Fahrzeug und Ladung gewährleistet und der Auflage nachgekommen werden, in jedem Fall die Erfordernisse der Straßenverkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Drei Parteien unterliegen in derartigen Situationen bestimmten Verpflichtungen:

- 1) Ein Verkehrsunternehmen hat den Einsatz eines Fahrers so sorgfältig zu planen, dass die Sicherheit gewährleistet ist, indem beispielsweise regelmäßig auftretende Verkehrsstaus, die Wetterbedingungen und die Verfügbarkeit angemessener Parkplätze bedacht werden. Das bedeutet, dass das Unternehmen die Arbeit so organisieren muss, dass es dem Fahrer möglich ist, die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass den Anforderungen von Speditionen und Versicherungsunternehmen in Bezug auf ein sicheres Parken nachgekommen wird.



- 2) Ein Fahrer muss sich strikt an die Vorschriften halten und darf nicht von den maximal zulässigen Lenkzeiten abweichen, es sei denn, es wird aufgrund unerwartet eintretender außergewöhnlicher Umstände unmöglich, die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten, ohne die Straßenverkehrssicherheit oder die Sicherheit von Personen, Fahrzeug oder Ladung zu gefährden. Gelangt ein Fahrer zu dem Schluss, dass eine Abweichung von den Bestimmungen der Verordnung erforderlich ist und dass dadurch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, hat er, sobald er anhält, handschriftlich Art und Grund der Abweichung zu vermerken (in einer beliebigen Gemeinschaftssprache auf dem Schaublatt oder auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan).
- 3) Es liegt im pflichtgemäßen Ermessen der für die Durchsetzung zuständigen Stellen, bei der Kontrolle eines Fahrers zu bewerten, ob die Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten gerechtfertigt ist. Bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Abweichung auf der Grundlage von Artikel 12 hat die zuständige Stelle sämtliche Umstände des Einzelfalls sorgfältig zu prüfen. Insbesondere ist Folgendes zu beachten:
 - (a) Es sind die früheren Aufzeichnungen über die Lenkzeiten des betreffenden Fahrers zu prüfen, um dessen üblichen Arbeitsrhythmus zu ermitteln und festzustellen, ob er in der Regel die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhält und ob die Abweichung tatsächlich eine Ausnahme darstellt.
 - (b) Bei der Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten darf es sich nicht um ein regelmäßiges Vorkommnis handeln. Die Abweichung muss ihren Grund in außergewöhnlichen Umständen haben, wie etwa größeren Verkehrsunfällen, extremen Wetterbedingungen, Verkehrsumleitungen, Parkplatzmangel. (Diese Aufzählung möglicher außergewöhnlicher Umstände ist nicht abschließend. Bei der Beurteilung des Einzelfalls ist nach dem Grundsatz zu verfahren, dass der Grund für eine etwaige Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten nicht im Voraus bekannt und auch nicht vorhersehbar sein darf.)



- (c) Die maximal zulässigen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sollten eingehalten werden. Der Fahrer sollte also nicht die Möglichkeit haben, durch Überschreitung der zulässigen Lenkzeiten bei der Parkplatzsuche einen Zeitvorteil zu erzielen.
- (d) Die Abweichung von den Vorschriften über die Lenkzeiten darf nicht zur Verkürzung der vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und der täglichen und wöchentlichen Ruhezeit führen.

Bezug

Europäischer Gerichtshof, Rechtssache C-235/94.



Leitlinie Nr. 2

Sachverhalt

Erfassung der Zeiten, die ein Fahrer aufwendet, um sich zu einem Ort zu begeben, bei dem es sich nicht um den üblichen Ort der Übernahme oder Übergabe eines in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugs handelt.

Artikel

Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Leitlinien

Ein Fahrer, der sich zu einem bestimmten Ort begibt, bei dem es sich nicht um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem er gemäß Weisung seines Arbeitgebers ein von ihm zu lenkendes, mit einem Kontrollgerät ausgestattetes Fahrzeug zu übernehmen hat, erfüllt damit eine Verpflichtung gegenüber seinem Arbeitgeber und verfügt somit nicht frei über seine Zeit.

Daher gilt in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absätze 2 und 3 Folgendes:

- Die von einem Fahrer aufgewandten Zeiten, um zu einem Ort zu gelangen oder von einem Ort zurückzukehren, bei dem es sich weder um den Wohnsitz des Fahrers noch um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu übernehmen oder abzustellen hat, sollten – unabhängig davon, ob der Arbeitgeber Weisungen erteilt hat, wann und wie dieser Weg zurückzulegen ist, oder ob dies ins Ermessen des Fahrers gestellt wurde – entweder als „Bereitschaftszeiten“ oder als „andere Arbeiten“ erfasst werden.



- Die von einem Fahrer aufgewandten Zeiten, um ein nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu einem Ort zu fahren oder von einem Ort wegzufahren, bei dem es sich weder um den Wohnsitz des Fahrers noch um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu übernehmen oder abzustellen hat, sollten als „sonstige Arbeiten“ erfasst werden.

In folgenden drei Fällen können die An- und Abfahrtzeiten als „Ruhepausen“ oder „Fahrtunterbrechungen“ angesehen werden:

- 1) Wenn ein Fahrer ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird. In diesem Fall kann der Fahrer eine Ruhepause oder eine Fahrtunterbrechung einlegen, sofern ihm eine Schlafkabine bzw. ein Liegeplatz zur Verfügung steht (Artikel 9 Absatz 1).
- 2) Wenn der Fahrer nicht ein Fahrzeug begleitet, sondern sich in einem Zug oder auf einem Fährschiff zu einem Ort begibt oder von einem Ort zurückkehrt, an dem er ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug übernimmt bzw. übergeben hat (Artikel 9 Absatz 2), vorausgesetzt, er hat in dem betreffenden Zug Zugang zu einem Liegewagen bzw. auf dem betreffenden Fährschiff Zugang zu einer Koje.
- 3) Wenn ein Fahrzeug mit mehr als einem Fahrer besetzt ist. Steht bei Bedarf ein zweiter Fahrer zum Lenken des Fahrzeugs zur Verfügung, der neben dem Fahrer des Fahrzeugs sitzt und diesen nicht aktiv bei seiner Tätigkeit unterstützt, kann ein Zeitraum von 45 Minuten der „Bereitschaftszeiten“ dieser Person als „Fahrtunterbrechung“ angesehen werden.

Es erfolgt keine Differenzierung in Abhängigkeit von der Art des Arbeitsvertrags des Fahrers. Die betreffenden Vorschriften gelten somit sowohl für Fahrer, die in einem Dauerarbeitsverhältnis stehen als auch für Fahrer, die bei einem Zeitarbeitsunternehmen beschäftigt sind.



Bei einem „entlehnten“ Fahrer ist die „Betriebsstätte des Arbeitgebers“ die Betriebsstätte eines Unternehmens, das für die Durchführung von Straßentransporten die Dienste des betreffenden Fahrers in Anspruch nimmt, („Entleihunternehmen“) und nicht der Hauptsitz des Zeitarbeitsunternehmens.

Bezug

Europäischer Gerichtshof, Rechtssachen C-76/77 und C-297/99.



Leitlinie Nr. 3

Sachverhalt

Anordnung einer Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zum Bewegen eines Fahrzeugs an einem Terminal, einem Parkplatz oder einer Grenze.

Artikel

Artikel 4 Buchstaben d und f der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Leitlinien

Generell sollte ein Fahrer während seiner täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit frei über seine Zeit verfügen können und somit nicht verpflichtet sein, sich in der Nähe seines Fahrzeugs aufzuhalten.

In der Regel stellt die Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einen Verstoß dar (es sei denn, die „Führenregelung“ (Artikel 9 Absatz 1) findet Anwendung). An einem Terminal oder Parkplatz kann jedoch eine unerwartete Situation oder ein Notfall eintreten, in dem ein Fahrzeug bewegt werden muss.

Üblicherweise gibt es an einem Terminal einen Fahrer (einen Angestellten des Terminals), der die Fahrzeuge bei Bedarf bewegt. Ist dies nicht der Fall und ist ein Bewegen des Fahrzeugs aufgrund außergewöhnlicher Umstände unerlässlich, darf der Fahrer des betreffenden Fahrzeugs seine Ruhepause unterbrechen, allerdings nur nach Aufforderung durch eine zuständige Behörde oder einen Bediensteten des Terminals, die ermächtigt sind, die Bewegung eines Fahrzeugs anzuordnen.



An anderen Orten (z. B. auf Parkplätzen, an Grenzübergängen sowie in Notfällen) hat der Fahrer bei Vorliegen objektiver, notfallbedingter Gründe, aus denen das Fahrzeug bewegt werden muss, oder auf entsprechende polizeiliche oder sonstige behördliche Anordnung (z. B. durch Feuerwehr, Straßenverwaltungsbehörden, Zollbeamte) seine Pause oder Ruhezeit für einige Minuten zu unterbrechen. In diesem Fall sollte die Zuwiderhandlung nicht geahndet werden.

Sollte ein solcher Fall eintreten, müssen die für die Durchsetzung zuständigen nationalen Stellen nach Würdigung der individuellen Umstände eine gewisse Toleranz walten lassen.

Eine derartige Unterbrechung der Ruhepause oder Ruhezeit eines Fahrers ist von diesem handschriftlich festzuhalten und sollte, soweit möglich, von der zuständigen Behörde, die dem Fahrer die Anweisung erteilt hat, das Fahrzeug zu bewegen, bestätigt werden.

Leitlinie Nr. 4

Sachverhalt

Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind.

Artikel

Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 mit Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 (Anhang 1 B).

Leitlinien

Da digitale Kontrollgeräte genauere Aufzeichnungen liefern als analoge Kontrollgeräte, können sich Fahrer, die während der Fahrt häufig Stopps einlegen müssen, mit dem Problem konfrontiert sehen, dass bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes längere Lenkzeiten erfasst werden als dies bei Verwendung eines analogen Kontrollgerätes der Fall wäre. Dieses Problem ist vorübergehender Natur und betrifft in erster Linie Auslieferungstransporte im Nahbereich. Es tritt nur während eines Übergangszeitraums auf, in dem analoge und digitale Kontrollgeräte nebeneinander verwendet werden.

Um eine rasche Verbreitung digitaler Kontrollgerätes zu fördern und gleichzeitig eine Gleichbehandlung der Fahrer – unabhängig vom verwendeten Kontrollgerät – zu gewährleisten, sollten die für die Durchsetzung zuständigen nationalen Stellen während dieses Übergangszeitraums einen Toleranzspielraum vorsehen können. Die übergangsweise angewandte Toleranz sollte für Fahrzeuge gelten, die mit häufigen Stopps verbundene Transporte durchführen und mit digitalen Kontrollgeräten ausgerüstet sind.

Von den für die Durchsetzung zuständigen Stellen wird erwartet, dass sie nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen entscheiden. Im Übrigen sind sämtliche Zeiten, während derer ein Fahrer am Steuer des Fahrzeugs sitzt und aktiv an der Durchführung eines in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Transports mitwirkt, – unabhängig von den jeweiligen Umständen (ob er beispielsweise im Stau steht oder an einer Ampel halten muss) – als Lenkzeiten anzusehen.



Daher gilt Folgendes:

- Die Mitgliedstaaten sollten ihre Kontrollorgane darüber unterrichten, dass sie bei der Überprüfung der von einem digitalen Kontrollgerät aufgezeichneten Daten eine Toleranz von bis zu 15 Minuten für einen Zeitraum von viereinhalb (4,5) Stunden ununterbrochener Lenkzeit gelten lassen dürfen bei Fahrzeugen, die mit häufigen Stopps verbundene Fahrten durchführen, vorausgesetzt, dass dies nachgewiesen werden kann. Diese Toleranz kann beispielsweise angewandt werden in Form des Abzugs einer Minute je ununterbrochene Lenkzeit zwischen den einzelnen Stopps, wobei jedoch insgesamt maximal 15 Minuten je ununterbrochene Lenkzeit von viereinhalb (4,5) Stunden in Abzug gebracht werden dürfen.
- Die Kontrollorgane sollten, wenn sie von ihrem Ermessensspielraum Gebrauch machen, alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen und hierzu die ihnen vorgelegten Nachweise heranziehen (wie etwa einen überprüfbaren Nachweis darüber, dass der Fahrer häufige Stopps einlegen musste). Sie haben sicherzustellen, dass ihre Auslegung nicht der ordnungsgemäßen Anwendung der Lenkzeitvorschriften zuwiderläuft und dass dadurch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigt wird.
- Die Mitgliedstaaten können Auswertesoftware verwenden, die so konfiguriert ist, dass sie bei der Berechnung der Lenkzeiten eine Toleranz einkalkuliert. Dabei ist jedoch zu beachten, dass dadurch später Probleme bezüglich der Nachweisbarkeit entstehen können. Die Toleranz darf in keinem Fall 15 Minuten für eine ununterbrochene Lenkzeit von viereinhalb (4,5) Stunden überschreiten.
- Bei der Anwendung der Toleranz sollten weder inländische noch ausländische Fahrer diskriminiert oder benachteiligt werden. Die Toleranz sollte nur für Transporte gelten, die eindeutig mit häufigen Stopps verbunden sind.

Leitlinie Nr. 5

Gegenstand

Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß dem Beschluss der Kommission vom 14. Dezember 2009 zur Änderung der Entscheidung 2007/230/EG über ein Formblatt betreffend die Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr.

Artikel

Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 13 der Richtlinie 2006/22/EG.

Leitlinien

Die Bescheinigung ist nicht erforderlich für Tätigkeiten, die vom Fahrtschreiber erfasst werden können. Hauptquelle von Informationen bei Straßenkontrollen sind Aufzeichnungen des Fahrtschreibers. Das Fehlen von Aufzeichnungen sollte nur gerechtfertigt sein, wenn Fahrtschreiberaufzeichnungen, einschließlich manueller Einträge, aus objektiven Gründen nicht möglich waren. In jedem Fall sind die vollständigen Fahrtschreiberaufzeichnungen, gegebenenfalls ergänzt durch das Formblatt, für den Nachweis der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR als hinreichend anzuerkennen, sofern kein begründeter Verdacht besteht.

Die Bescheinigung gilt für bestimmte Tätigkeiten, die während des in Artikel 15 Absatz 7 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeitraums, d. h. während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage, ausgeübt werden.



Die Bescheinigung darf ausgestellt werden, wenn der Fahrer:

- erkrankt war;
- sich im Erholungsurlaub als Teil seines Jahresurlaubs im Sinne der in dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, geltenden Rechtsvorschriften befunden hat;
- sich im Urlaub oder in Ruhezeit befunden hat;
- ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat;
- andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat;
- zur Verfügung stand

und es nicht möglich war, diese Tätigkeiten mit dem Kontrollgerät zu erfassen.

Das Kästchen „Urlaub oder Ruhezeit“ darf angekreuzt werden, wenn der Fahrer keine Lenk- oder sonstigen Tätigkeiten ausgeübt hat oder nicht zur Verfügung stand, nicht erkrankt war und sich nicht im Erholungsurlaub befand, was auch Fälle wie Kurzarbeit, Streik oder Aussperrung einschließt.

Die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, die Verwendung dieses Formblatts zu verlangen. Ist jedoch die Ausstellung eines Formblatts vorgeschrieben, so muss dieses standardisierte Formblatt anerkannt werden. Für die normalen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeiten darf jedoch keine Verwendung von Formblättern vorgeschrieben werden.

Das elektronische und druckfähige Formblatt sowie Angaben zu den Mitgliedstaaten, die ausschließlich dieses Formblatt anerkennen, sind abrufbar unter:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Das Formblatt wird in der gesamten EU in allen Amtssprachen der Union anerkannt. Auf Grund seines Standardformats kann das Formblatt leicht gelesen werden, da die auszufüllenden Felder genau vorgegeben und nummeriert sind. Im AETR-Verkehr wird die Verwendung des von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa erstellten Formblatts empfohlen (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).



Alle Felder des Formblatts sind maschinenschriftlich auszufüllen. Das Formblatt ist nur gültig, wenn es von einem Vertreter des Unternehmens und vom Fahrer vor Antritt der Fahrt unterzeichnet wurde. Selbständig tätige Fahrer unterzeichnen sowohl als Vertreter des Unternehmens wie auch als Fahrer.

Nur das im Original unterzeichnete Formblatt ist gültig. Der Text des Formblatts darf nicht verändert werden. Das Formblatt darf weder vorab unterzeichnet noch handschriftlich verändert werden. Nur unter außergewöhnlichen Umständen und soweit dies nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zulässig ist, kann ein Fax oder eine digitalisierte Kopie anerkannt werden.

Das Formblatt kann mit dem Unternehmenslogo und den Adressangaben auf Papier ausgedruckt werden, wobei allerdings die Felder mit den Angaben zum Unternehmen trotzdem auszufüllen sind.



Leitlinie Nr. 6

Sachverhalt

Aufzeichnung der Zeiten, die der Fahrer in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff verbringt, wo er Zugang zu einer Schlafkabine oder einem Liegeplatz hat.

Artikel

9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Leitlinien

Während einer Ruhepause kann der Fahrer gemäß Artikel 4 Buchstabe f frei über seine Zeit verfügen. Des Weiteren hat der Fahrer Anspruch auf tägliche oder wöchentliche Ruhezeiten oder Fahrtunterbrechungen, wenn er sich in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff befindet, sofern ihm eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen. Dies ergibt sich aus Artikel 9 Absatz 2, nach dem Anreise- oder Rückreisezeit **„nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen [ist], wenn sich der Fahrer in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Schlafkabine oder einem Liegeplatz hat.“**

Gemäß Artikel 9 Absatz 1 darf außerdem eine **regelmäßige tägliche Ruhezeit** von mindestens 11 Stunden in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff (sofern dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen) höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten (beispielsweise an Bord/von Bord des Fährschiffes gehen oder in die Eisenbahn ein-/aus der Eisenbahn aussteigen) unterbrochen werden. Die Dauer dieser Tätigkeiten darf insgesamt eine Stunde nicht überschreiten. In keinem Fall darf diese Zeit zu einer Reduzierung einer regelmäßigen täglichen Ruhezeit führen.



Wird die regelmäßige tägliche Ruhezeit in zwei Teilen genommen, wobei (gemäß Artikel 4 Buchstabe g) der erste Teil mindestens 3 Stunden und der zweite Teil mindestens 9 Stunden umfassen muss, gilt die Anzahl der Unterbrechungen (höchstens zwei) für den gesamten Zeitraum der täglichen Ruhezeit und nicht für jeden Teil der täglichen Ruhezeit, wenn sie in zwei Teilen genommen wird.

Die abweichende Regelung in Artikel 9 Absatz 1 gilt weder für die regelmäßige noch für die reduzierte wöchentliche Ruhezeit.



Leitlinie Nr. 7

Sachverhalt

Die Bedeutung von „innerhalb von 24 Stunden“.

Artikel

8 Absätze 2 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Leitlinien

Nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung muss innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit (regelmäßige oder reduzierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit) eine neue tägliche Ruhezeit genommen werden. Der nächste 24-Stunden-Zeitraum beginnt ab dem Ende der qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit, die genommen wurde. Unter „qualifizierter“ Ruhezeit ist eine Ruhezeit mit einer vorschriftsmäßigen Mindestdauer zu verstehen, die innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit vollendet wurde. Diese qualifizierte Ruhezeit kann später als 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit enden, wenn ihre Gesamtdauer länger ist als die gesetzlich vorgeschriebene Mindestruhezeit.

Um festzustellen, ob die Bestimmungen über die tägliche Ruhezeit eingehalten wurden, sollten die Durchsetzungsbehörden alle auf eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit folgenden 24-Stunden-Zeiträume prüfen.

Wenn die Durchsetzungsbehörden feststellen, dass der Fahrer während der Tätigkeitszeiten im Anschluss an eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit keine qualifizierte tägliche Ruhezeit vollendet hat, wird empfohlen, dass diese Behörden

- 1) die vorgenannten Tätigkeitszeiträume in aufeinander folgende Zeiträume von 24 Stunden aufteilen, beginnend mit dem Ende der letzten qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit, und
- 2) die Bestimmungen über die täglichen Ruhezeiten auf jeden dieser Bezugszeiträume von 24 Stunden anwenden.



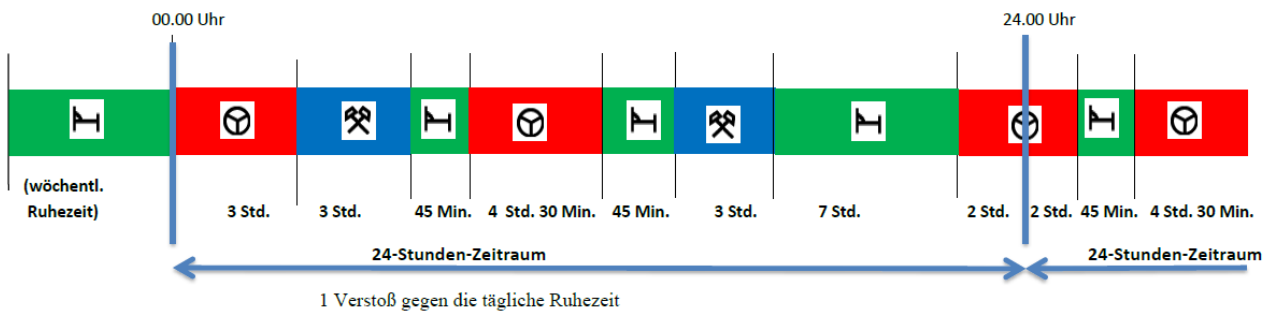
Fällt das Ende eines solchen 24-Stunden-Zeitraumes in die laufende Ruhezeit (bei der es sich nicht um eine qualifizierte Ruhezeit handelt, da ihre gesetzliche Mindestdauer nicht innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes vollendet wurde, sondern sie auch noch im nächsten 24-Stunden-Zeitraum fortgesetzt und die vorgeschriebene Mindestdauer erst einige Zeit danach erreicht wird), so berechnet sich der nächste 24-Stunden-Zeitraum ab dem Zeitpunkt, an dem ein Fahrer seine Ruhezeit von insgesamt mindestens 9 bzw. 11 oder mehr Stunden beendet und seine tägliche Arbeitszeit beginnt.

Wird eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit festgestellt, so beginnt der nächste zu beurteilende 24-Stunden-Zeitraum mit dem Ablauf dieser qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit (ab dem Ende der jeweiligen Ruhezeit, falls die genommene Ruhezeit tatsächlich länger ist als die vorgeschriebene Mindestruhezeit).

Diese Berechnungsmethode dürfte es den Durchsetzungsbehörden ermöglichen, alle innerhalb jedes 24-Stunden-Zeitraums begangenen Verstöße gegen eine Bestimmung über die tägliche Ruhezeit aufzudecken und zu ahnden.

Für Fahrer im Mehrfahrerbetrieb sollte eine analoge Berechnungsmethode angewandt und der Bezugszeitraum von 24 Stunden gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung durch einen Bezugszeitraum von 30 Stunden ersetzt werden.

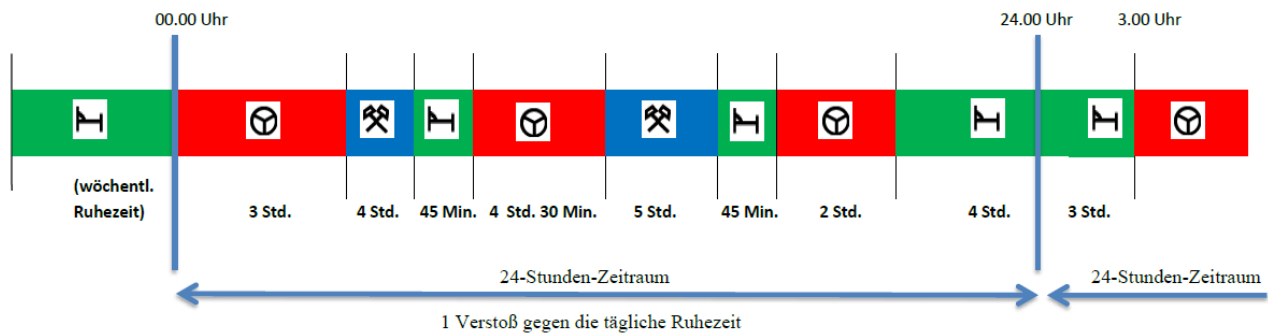
Beispiel 1:



Nach Leitlinie Nr. 7: Wenn die Durchsetzungsbehörden feststellen, dass der Fahrer während der Tätigkeitszeiten im Anschluss an eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit keine qualifizierte tägliche Ruhezeit vollendet hat, wird empfohlen, dass diese Behörden

- 1) die vorgenannten Tätigkeitszeiträume in aufeinander folgende Zeiträume von 24 Stunden aufteilen, beginnend mit dem Ende der letzten qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit, und
- 2) die Bestimmungen über die täglichen Ruhezeiten auf jeden dieser Bezugszeiträume von 24 Stunden anwenden.

Der neue 24-Stunden-Zeitraum beginnt um 24.00 Uhr.

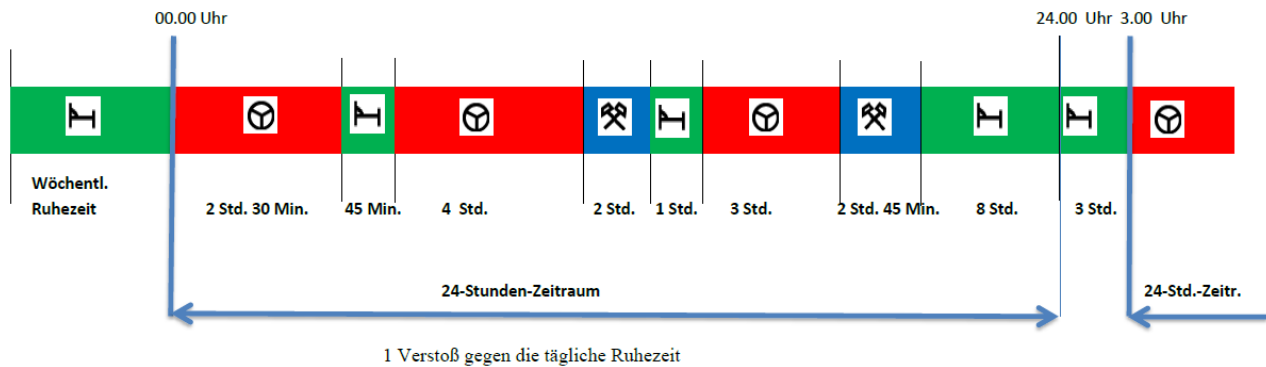
Beispiel 2:


Nach Leitlinie Nr. 7: Wenn die Durchsetzungsbehörden feststellen, dass der Fahrer während der Tätigkeitszeiten im Anschluss an eine qualifizierte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit keine qualifizierte tägliche Ruhezeit vollendet hat, wird empfohlen, dass diese Behörden

- 1) die vorgenannten Tätigkeitszeiträume in aufeinander folgende Zeiträume von 24 Stunden aufteilen, beginnend mit dem Ende der letzten qualifizierten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit, und
- 2) die Bestimmungen über die täglichen Ruhezeiten auf jeden dieser Bezugszeiträume von 24 Stunden anwenden.

Das Ende des 24-Stunden-Zeitraums fällt in die laufende Ruhezeit, bei der es sich nicht um eine qualifizierte Ruhezeit handelt, da ihre gesetzliche Mindestdauer nicht innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes vollendet wurde. Außerdem handelt es sich nicht um eine tägliche Ruhezeit mit der vorgeschriebenen Dauer. Daher beginnt der neue 24-Stunden-Zeitraum um 24.00 Uhr.

Beispiel 3:



Nach Leitlinie Nr. 7: Das Ende des 24-Stunden-Zeitraumes fällt in die laufende Ruhezeit (bei der es sich nicht um eine qualifizierte Ruhezeit handelt, da ihre gesetzliche Mindestdauer nicht innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes vollendet wurde, sondern sie auch noch im nächsten 24-Stunden-Zeitraum fortgesetzt und die vorgeschriebene Mindestdauer erst einige Zeit danach erreicht wird), so berechnet sich der nächste 24-Stunden-Zeitraum ab dem Zeitpunkt, an dem ein Fahrer seine Ruhezeit von insgesamt mindestens 9/11 oder mehr Stunden beendet und seine tägliche Arbeitszeit beginnt. Daher beginnt der neue 24-Stunden-Zeitraum um 3.00 Uhr.

Leitlinie Nr. 8

Sachverhalt

Ausnahmesituationen, in denen Fahren ohne Fahrerkarte zulässig ist.

Artikel

Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Artikel 16 der aufgehobenen Verordnung (EG) Nr. 3821/85) und Artikel 13 Absatz 3 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR).

Leitlinien

Nach Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 muss der Fahrer bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte binnen sieben Kalendertagen bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, die Ersetzung der Karte beantragen. Diese Behörden stellen binnen acht Arbeitstagen¹ nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags bei ihnen eine Ersatzkarte aus. Unter diesen Umständen darf der Fahrer seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist, sofern der Fahrer nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen. Bei diesem Nachweis kann es sich um einen Polizeibericht über den Diebstahl oder Verlust der Karte, eine förmliche Erklärung gegenüber den zuständigen Behörden oder die Bestätigung der Einreichung eines Antrags auf eine Ersatzkarte handeln. Auch wenn die Frist von 15 Kalendertagen möglicherweise überschritten wird, wenn ein Antrag auf Ersatz einer Fahrerkarte am Ende der Frist von sieben Kalendertagen erfolgt und die Ersatzkarte durch die zuständigen Behörden am Ende der Frist von acht Arbeitstagen ausgehändigt wird, ändert sich nichts daran, dass ein Fahrer nach Artikel 29 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von 15 Kalendertagen bzw. während eines längeren Zeitraums fortsetzen darf, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist.



Einem Fahrer, der von einer Fahrt, bei der es zu Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl seiner Fahrerkarte kam, an den Standort des Verkehrsunternehmens zurückkehrt, sollte nur dann gemäß Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gestattet werden, während eines Zeitraums von 15 Kalendertagen oder während eines längeren Zeitraums – wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort erforderlich ist – weitere Fahrten ohne Fahrerkarte durchzuführen, wenn dieser Fahrer innerhalb der Frist von sieben Kalendertagen die Ausstellung einer neuen Karte bei der zuständigen Behörde beantragt, damit er anschließend nachweisen kann, dass er auf die Ausstellung einer Ersatzkarte wartet.

Diese Schlussfolgerung ergibt sich aus den vorstehend genannten Bestimmungen und auch aus dem Gedanken, dass die Kontinuität der Tätigkeit der Verkehrsunternehmen nicht unverhältnismäßig stark beeinträchtigt werden darf, sofern alle übrigen speziell für das Fahren ohne Fahrerkarte geltenden Sicherungsmaßnahmen (wie Ausdrucke und manuelle Aufzeichnungen) ebenfalls Anwendung finden.