Sozialvorschriften im Straßenverkehr – Leitlinien

Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Frankfurt am Main, den 26. März 2015

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.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. • Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 79 19-0 • Telefax: (069) 79 19-227 • E-mail: bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

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.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. • Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 79 19-0 • Telefax: (069) 79 19-227 • E-mail: bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

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.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. • Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 79 19-0 • Telefax: (069) 79 19-227 • E-mail: bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Bei einem „entliehenen“ 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 „Fährenregelung“ (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.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. • Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 79 19-0 • Telefax: (069) 79 19-227 • E-mail: bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

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.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. • Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 79 19-0 • Telefax: (069) 79 19-227 • E-mail: bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

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 Fahrtenschreiber erfasst werden können. Hauptquelle von Informationen bei Straßenkontrollen sind Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers. Das Fehlen von Aufzeichnungen sollte nur gerechtfertigt sein, wenn Fahrtenschreiberaufzeichnungen, einschließlich manueller Einträge, aus objektiven Gründen nicht möglich waren. In jedem Fall sind die vollständigen Fahrtenschreiberaufzeichnungen, 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.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. • Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 79 19-0 • Telefax: (069) 79 19-227 • E-mail: bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

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 Amtsprachen 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.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. • Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 79 19-0 • Telefax: (069) 79 19-227 • E-mail: bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

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.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. • Breitenbachstraße 1 •
60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 79 19-0 • Telefax: (069) 79 19-227 • E-mail: bgl@bgl-ev.de •
www.bgl-ev.de