

Verlautbarung zu den Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften und das Kontrollgerät im Straßenverkehr Vom 12. Dezember 1999 (VkBf. 2000 Heft 1, S. 6)

Im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung und den obersten Arbeitsschutzbehörden der Länder wird zur Anwendung und Auslegung der EG-Sozialvorschriften (VO (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 vom 20. Dezember 1985, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985; Stand: einschließlich VO (EG) Nr. 1056/97 vom 11. Juni 1997 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 - Amtsblatt. EG Nr. L 154 -) wie nachstehend Stellung genommen. Diese Verkehrsblatt-Verlautbarung ersetzt die Verlautbarung zu den Sozialvorschriften vom 28. Oktober 1987 (VkBf. 1987, Heft 21, S. 724). Sie berücksichtigt nicht die gültige Verordnung (EG) Nr. 2135/98 vom 24. September 1998 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 etc. (Amtsblatt EG Nr. L 274 vom 9. Oktober 1998) über die Einführung des digitalen EG-Kontrollgerätes, weil deren Regelungen erst 21 bzw. 24 Monate nach Veröffentlichung des neuen technischen Anhangs I B durch die Kommission der EG zur praktischen Anwendung gelangen.

1. UNMITTELBARE GELTUNG

1.1 Grundsatz

Die am 29. September 1986 in Kraft getretenen Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 gelten in den Mitgliedstaaten grundsätzlich unmittelbar. Nach Artikel 11 der VO (EWG) Nr. 3820/85 kann jedoch jeder Mitgliedstaat höhere Mindestwerte für das Mindestalter der Fahrer (Artikel 5), die Dauer der Fahrtunterbrechung (Artikel 7), die Dauer der Ruhezeiten (Artikel 8) sowie niedrigere Höchstwerte für die Lenkzeiten (Artikel 6 und 7) anwenden. Diese Ermächtigung bezieht sich allerdings nicht auf den grenzüberschreitenden Verkehr, soweit er mit Fahrzeugen durchgeführt wird, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind. Soweit Arbeitnehmer beschäftigt werden, ist außerdem das Arbeitszeitgesetz vom 6. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170) zu beachten.

1.2 Einzelheiten

1.2.1 Mindestalter des Fahrpersonals (Artikel 5 VO (EWG) Nr. 3820/85)

Artikel 5 VO (EWG) Nr. 3820/85 hat Vorrang gegenüber der grundsätzlichen Mindestaltersregelung in § 10 Fahrerlaubnis-Verordnung; d.h. im gewerblichen Güterverkehr ist nach wie vor das 21. Lebensjahr maßgebend, es sei denn, der Betroffene kann eine abgeschlossene Ausbildung zum Berufskraftfahrer nachweisen.

1.2.2 Höchstzulässige Lenkzeiten (Artikel 6 VO (EWG) Nr. 3820/85)

1.2.2.1 Tageslenkzeit

Die höchstzulässige Tageslenkzeit von 9 bzw. zweimal pro Woche 10 Stunden gilt in der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar. Soweit es sich um Arbeitnehmer handelt, sind außerdem die durch die §§ 3 und 6 Abs. 2 des Arbeitszeitgesetzes festgelegten Grenzen der täglichen Arbeitszeit einzuhalten.

1.2.2.2 Lenkzeit in der Doppelwoche

Artikel 6 Abs. 2 regelt nur die reine Lenkzeit (90 Stunden in zwei aufeinander folgenden Wochen) und umfasst nicht die Arbeitszeit. So muss z.B. bei einer Ausschöpfung der Lenkzeit von 56 Stunden in der 1. Woche, die Lenkzeit in der 2. Woche auf 34 Stunden beschränkt werden.

1.2.3 Unterbrechungsregelung (Artikel 7 VO (EWG) Nr. 3820/85)

Nach einer Lenkzeit von 4 ½ Stunden ist eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen (Art. 7 Abs. 1). Soweit es sich um Arbeitnehmer handelt, ist auch die Pausenregelung des § 4 des Arbeitszeitgesetzes zu beachten. Im Regelfall erfüllt allerdings eine ordnungsgemäße Lenkzeitunterbrechung auch die Anforderungen an eine Pause.

1.2.4 Mindestruhezeiten (Artikel 8 VO (EWG) Nr. 3820/85)

1.2.4.1 Ruhezeit

Die Bestimmungen über die tägliche Ruhezeit (Art. 8 Abs. 1 und 2) treten aufgrund der Regelung des § 5 Abs. 4 an die Stelle der Regelungen des § 5 Abs. 1 und 2 des Arbeitszeitgesetzes.

1.2.4.2 Wöchentliche Ruhezeit

Die wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 8 Abs. 3 beträgt mindestens 45 zusammenhängende Stunden (einschließlich einer täglichen Ruhezeit) mit den dort gegebenen Verkürzungsmöglichkeiten auf 36 bzw. 24 Stunden mit Ausgleich. Unberührt bleiben in der Bundesrepublik Deutschland die Bestimmungen zur Sonn- und Feiertagsruhe und §§ 9 bis 13 des Arbeitszeitgesetzes.

2. AUSLEGUNGSFRAGEN ZUR VO (EWG) NR. 3820/85

2.1 Ausnahmen nach Artikel 4

Artikel 4 enthält eine abschließende Aufzählung der Beförderungen, die nicht unter die VO (EWG) Nr. 3820/85 fallen (siehe auch Nr. 2.1.3). Dazu gehören weiterhin insbesondere Fahrzeuge zur Güterbeförderung, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt, sowie Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit bis zu 8 Fahrgastplätzen (Nr. 1 und 2).

2.1.1 Fahrten für private Zwecke

Gemäß Nr. 12 gilt die VO nicht für Fahrzeuge, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden. Dabei kommt es nicht darauf an, ob ein eigenes oder ein gemietetes Fahrzeug benutzt wird. Es muss sich allerdings um „echte“ Fälle nichtgewerblicher Verwendung für private Zwecke handeln. Fahrten, die im zeitlichen und sachlichen Zusammenhang mit gewerblichen Güterbeförderungen durchgeführt werden (z. B. Fahrten zwischen der Wohnung des Fahrers und seiner Arbeitsstätte), erfüllen nicht die Voraussetzungen der Nr. 12.

2.1.2 Beförderungen mit Pkw-Kombifahrzeugen

Entsprechend Artikel 4 Nr. 1 fallen Pkw und Pkw-Kombifahrzeuge unter die VO (EWG) Nr. 3820/85, wenn ihr zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger 3,5 t übersteigt und die Fahrzeugkombination zur Güterbeförderung eingesetzt wird. Nichtgewerbliche Güterbeförderungen für private Zwecke (Art. 4 Nr. 12) sind jedoch ausgenommen.

2.1.3 Zusätzliche nationale Rechtsvorschriften

Die in Artikel 4 aufgeführten Beförderungen sind lediglich von der VO (EWG) Nr. 3820/85 und damit auch von der VO (EWG) Nr. 3821/85 befreit; zusätzliche nationale Vorschriften für die Beförderungen bleiben daher unberührt. Praktische Bedeutung hat dies für Fahrzeuge zur Güterbeförderung, deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t beträgt, sowie für Fahrzeuge zur Personenbeförderung, die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich Fahrer zu befördern und die im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km eingesetzt sind. Für diese Verkehre gilt die Fahrpersonalverordnung (FPersV), die in § 6 Abs. 1 die Anwendung der Artikel 1, 6, 7 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie Artikel 8 der VO (EWG) Nr. 3820/85 vorschreibt. Die VO (EWG) Nr. 3821/85 findet keine Anwendung. Stattdessen sind handschriftliche Aufzeichnungen über die Lenkzeiten, alle sonstigen Arbeitszeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten zu führen (vgl. hierzu auch Muster in der Anlage zu § 6 Abs. 6 FPersV).

Das Arbeitszeitgesetz ist für die Beschäftigung von Arbeitnehmern zusätzlich zu beachten.

2.2 Lenkzeitregelung nach Artikel 6

2.2.1 Definition der Tageslenkzeit

Die Tageslenkzeit (maximal 9 bzw. 2 x wöchentlich 10 Stunden) ist definiert als Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit. Im Falle der Aufteilung von täglichen Ruhezeiten (Art. 8 Abs. 1) gehören zur Tageslenkzeit auch die Lenkzeiten, die zwischen den einzelnen Ruhezeitabschnitten liegen.

2.2.2 Wöchentliche Ruhezeit

Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2 bestimmt, dass spätestens nach 6 Tageslenkzeiten, spätestens aber nach 6 Tagen, eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen ist.

Wegen der besonderen Gegebenheiten im grenzüberschreitenden Personenverkehr kann eine wöchentliche Ruhezeit auf die folgende Woche übertragen werden (Artikel 8 Abs. 5). Aus diesem Grunde sieht Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 4 vor, dass in diesem Falle die wöchentliche Ruhezeit erst nach 12 Tagen eingelegt werden muss. Nach § 7 Abs. 3 FPersV gilt dies auch für den innerstaatlichen Personenverkehr, außer dem Linienverkehr.

2.2.3 Lenkzeitregelung für die Doppelwoche

Die höchstzulässige Gesamtlenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen ist auf 90 Stunden festgelegt worden (Art. 6 Abs. 2). Dabei ist zu beachten, dass als Woche die Kalenderwoche gilt, d. h. der Zeitraum von Montag 0.00 Uhr bis Sonntag 24.00 Uhr (Artikel 1 Nr. 4).

Zur Berechnung der zulässigen Gesamtlenkzeit sind jeweils zwei aufeinanderfolgende Kalenderwochen zu betrachten (z. B. erste und zweite Woche, zweite und dritte Woche).

2.3 Unterbrechungsregelung nach Artikel 7

2.3.1 Generelle Regelung

Als Lenkzeit gelten alle Zeiten, die mit der Fahrtätigkeit im Zusammenhang stehen und dementsprechend vom Kontrollgerät als Lenkzeit registriert wurden. Dazu rechnen auch Aufenthalte vor Ampeln, Bahnübergängen oder bei Staus. Als Faustregel kann gelten: Solange der Motor läuft, handelt es sich um Lenkzeit (vgl. auch Ifd. Nr. 2.3.4). Dagegen gelten reine Wartezeiten (z. B. bei der Grenzabfertigung oder beim Be- und Entladen) nicht als Lenkzeit, wohl aber als Arbeitszeit im Sinne des Arbeitszeitgesetzes.

2.3.2 Teilunterbrechungen

Nach Artikel 7 Abs. 2 kann die Unterbrechung von 45 Minuten durch Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden. Im übrigen ist Abs. 2 so zu verstehen, dass Teilunterbrechungen während der vorangegangenen 4 ½-Stunden-Lenkperiode oder eine Teilunterbrechung unmittelbar im Anschluss daran zu nehmen sind (in diesem Falle die bis zu zwei weiteren Teilunterbrechungen während der 4 ½-Stunden-Periode). Nach jeder Unterbrechung von insgesamt 45 Minuten (zusammenhängend oder in Teilen) beginnt ein neuer, für die Unterbrechung relevanter Lenkzeitabschnitt von 4 ½ Stunden. Dies bedeutet, dass auch nach einer nur 2-stündigen Lenkzeit mit anschließender 45-minütiger Unterbrechung ein neuer Lenkzeitabschnitt von 4 ½ Stunden beginnt.

Es ist also nicht zulässig, die Einlegung einer mindestens 45-minütigen Pause nach 4 ½ Stunden Lenkzeit zu unterlassen mit der Begründung, man werde die entsprechenden Teilunterbrechungen (oder auch eine zusammenhängende Unterbrechung von 45 Minuten) während der zweiten Lenkperiode von 4 ½ Stunden nehmen. Dem Gesichtspunkt, dass gerade auch während der weiteren Lenkperiode zur Vermeidung von Übermüdung Kurzpausen zweckmäßig sind, ist auf andere Weise Rechnung zu tragen, insbesondere durch Beachtung von § 1 StVO.

- 2.3.3 Unterbrechungsregelung bei Lenkzeiten bis zu 10 Stunden
Wenn von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, die Tageslenkzeit auf 10 Stunden auszudehnen, ist die Fahrt sowohl spätestens nach den ersten 4 ½ Stunden Lenkzeit wie auch nach den zweiten 4 ½ Stunden Lenkzeit für mindestens 45 Minuten zu unterbrechen. Auch in diesem Falle kann die Unterbrechung durch Teilunterbrechungen von mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die entweder während oder unmittelbar im Anschluss an die zweite 4 ½-Stunden-Periode einzulegen sind.
- 2.3.4 Verbot von Arbeitstätigkeiten während der Lenkzeitunterbrechungen
Nach Artikel 7 Abs. 4 darf der Fahrer während der Unterbrechungen keine Arbeiten ausführen, also insbesondere keine Be- und Entladetätigkeiten. Geschieht dies dennoch, kann die betreffende Zeit nicht als Unterbrechung anerkannt werden; es handelt sich vielmehr um Arbeitszeit.
Ausdrücklich wird in Artikel 7 Abs. 4 klargestellt, dass bloße Wartezeiten nicht als „andere Arbeiten“ im Sinne dieser Vorschrift gelten. Sie werden also als Unterbrechung anerkannt. Das gleiche gilt für die Zeiten, die ein zweiter Fahrer im fahrenden Fahrzeug verbringt; d. h. der zweite Fahrer kann seine Lenkzeitunterbrechungen – anders als die Ruhezeiten (Artikel 8 Abs. 7) – auch im fahrenden Fahrzeug verbringen.
Zu beachten ist jedoch, dass sowohl die Wartezeit als auch die Lenkzeitunterbrechungen, die der zweite Fahrer im fahrenden Fahrzeug verbringt, Arbeitsbereitschaft und damit Arbeitszeit im Sinne des Arbeitszeitgesetzes sind.
- 2.3.5 von Lenkzeitunterbrechungen durch Ruhezeiten
Nach Artikel 7 Abs. 1 kann die Unterbrechung von mindestens 45 Minuten dadurch ersetzt werden, dass der Fahrer eine Ruhezeit nimmt. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass Ruhezeiten mindestens eine Stunde betragen müssen und dadurch gekennzeichnet sind, dass der Fahrer über diese Zeit frei verfügen kann (Artikel 1 Nr. 5).
Eine Unterbrechung wird daher nicht schon dadurch zur Ruhezeit, dass sie mindestens eine Stunde dauert (z. B. ist eine einstündige oder noch längere Standzeit bei der Grenzabfertigung zwar eine „Unterbrechung“, aber keine Ruhezeit, sofern das Merkmal der freien Verfügbarkeit über die Zeit fehlt). Wegen dieser qualitativen Unterschiede zwischen Unterbrechungszeiten und Ruhezeiten dürfen Unterbrechungen nicht automatisch als Ruhezeiten betrachtet werden (Artikel 7 Abs. 5), und zwar auch dann nicht, wenn die Unterbrechung eine Stunde oder mehr dauert. Standzeiten z. B. bei der Grenzabfertigung sind im übrigen nur dann Pausen im Sinne des Arbeitszeitgesetzes, wenn das Fahrpersonal frei über die Zeit verfügen kann.

2.4 Regelung der Mindestruhezeiten nach Artikel 8

- 2.4.1 Tägliche Ruhezeit für Ein-Fahrer-Besetzungen
- 2.4.1.1 Dauer
Nach Artikel 8 Abs. 1 beträgt die tägliche Ruhezeit für den Güter- und Personenverkehr grundsätzlich mindestens 11 zusammenhängende Stunden.
- 2.4.1.2 Lage des 24-Stunden-Zeitraums
Nach dem klaren Wortlaut des Artikels 8 Abs. 1 handelt es sich um einen gleitenden 24-Stunden-Zeitraum (innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden). Eine tägliche Ruhezeit im Sinne des Artikels 8 Abs. 1 muss also in den jeweils zurückliegenden 24 Stunden liegen. Von dem Zeitpunkt an, in dem das nicht mehr gewährleistet ist, muss der Fahrer eine tägliche oder eine wöchentliche Ruhezeit beginnen.
- 2.4.1.3 Verkürzung der täglichen Ruhezeit
Die tägliche Ruhezeit darf höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 Stunden verkürzt werden. Die gekürzten Zeiten müssen jedoch spätestens bis zum Ende der folgenden Woche nachgeholt werden, und zwar zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit (Artikel 8 Abs. 6).
- 2.4.1.4 Aufteilung der täglichen Ruhezeit
Nach Artikel 8 Abs. 1 Unterabsatz 2 ist eine Aufteilung der täglichen Ruhezeit an solchen Tagen zulässig, an denen von der Verkürzungsmöglichkeit kein Gebrauch gemacht wird. Der Unterschied zur Verkürzung liegt darin, dass fehlende Teilabschnitte nicht erst bis zum Ende der folgenden Woche nachzuholen sind, sondern noch am selben Tage, d. h. innerhalb des 24-Stunden-Zeitraums, in dem die tägliche Ruhezeit erbracht werden muss.
Die Aufteilung ist in zwei oder drei Zeitabschnitten zulässig, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muss. Die verbleibenden möglichen zwei Teilabschnitte müssen jeweils mindestens eine Stunde betragen (Folge aus der Definition der Ruhezeit gemäß Artikel 1 Nr. 5) und innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes (siehe Nr. 2.4.1.2) genommen werden. Voraussetzung ist, dass die tägliche Ruhezeit bei Inanspruchnahme der Aufteilungsmöglichkeiten von 11 auf 12 Stunden verlängert wird.
- 2.4.2 Tägliche Ruhezeit bei Zwei-Fahrer-Besetzungen
Werden Beförderungen durch mindestens zwei Fahrer durchgeführt, muss jeder von ihnen eine tägliche Ruhezeit von mindestens 8 Stunden während jedes Zeitraumes von 30 Stunden einlegen (Artikel 8 Abs. 2).
Verkürzungs- und/oder Aufteilungsmöglichkeiten der Mindestruhezeit von 8 Stunden für Zwei-Fahrer-Besetzungen bestehen nicht.
Da Ruhezeiten nicht in fahrenden Fahrzeugen genommen werden dürfen (Artikel 8 Absatz 7), müssen zwei Fahrer die tägliche Ruhezeit gleichzeitig nehmen, wobei eine etwaige im Fahrzeug vorhandene Schlafkabine benutzt werden darf (Artikel 8 Abs. 7). Hinsichtlich der 30-Stunden-Zeiträume gilt das unter 2.4.1.2 Gesagte entsprechend.
- 2.4.3 Wöchentliche Ruhezeit (Artikel 8 Abs. 3)
- 2.4.3.1 Allgemeines
Einmal in der Woche muss eine tägliche Ruhezeit auf insgesamt mindestens 45 zusammenhängende Stunden erhöht werden (wöchentliche Ruhezeit).
- 2.4.3.2 Verkürzung der wöchentlichen Ruhezeit
Die wöchentliche Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf mindestens 36 zusammenhängende Stunden verkürzt werden bzw. außerhalb dieser Orte auf mindestens 24 zusammenhängende Stunden.
Die gekürzten Zeiten müssen bis zum Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche ausgeglichen werden, und zwar jeweils zusammen mit einer mindestens 8-stündigen Ruhezeit (Artikel 8 Abs. 6).

- 2.4.3.3 Lage der wöchentlichen Ruhezeit
Die Lage der wöchentlichen Ruhezeit können Fahrer und/oder der für die Disposition Verantwortliche (Disponent) grundsätzlich selbst bestimmen. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass eine zumindest verkürzte wöchentliche Ruhezeit spätestens nach 6 Tageslenkzeiten bzw. 6 Tagen einzulegen ist (vgl. Erläuterungen zu Art. 6 unter 2.2.2). Nach jeder ausreichenden Wochenruhezeit beginnt ein neuer, für die Bemessung der wöchentlichen Ruhezeit maßgeblicher Zeitraum (Artikel 6 Abs. 1). Ferner sind sonstige gesetzliche Beschränkungen zu beachten, z. B. das in der Bundesrepublik Deutschland geltende Wochenendfahrverbot für Lkw über 7,5 t. und die Regelungen der Sonn- und Feiertagsruhe nach dem Arbeitszeitgesetz.
- 2.4.4.4 Übergreifende wöchentliche Ruhezeit
Nach Artikel 8 Abs. 4 darf eine wöchentliche Ruhezeit in die folgende Woche „hineinragen“, d. h. vor Sonntag 24.00 Uhr beginnen und nach Montag 0.00 Uhr enden. In diesem Fall bleibt es dem Fahrer und/oder dem Disponenten überlassen, die betreffende wöchentliche Ruhezeit in vollem Umfang entweder der ersten oder der zweiten Woche zuzuordnen.
- 2.4.4.5 Sonderregelung für den Personenverkehr
Im Personenverkehr (ohne Linienverkehr) kann eine wöchentliche Ruhezeit sogar vollständig auf die nächste Woche übertragen werden (Artikel 8 Abs. 5 und § 7 Abs. 3 FPersV). Dies bedeutet, dass hier im Ergebnis eine in zwei gleiche Abschnitte von je 45 Stunden aufteilbare „Doppelwochen-Ruhezeit“ von 90 Stunden vorliegt.

2.5 Ausnahmen nach Artikel 13

Artikel 13 ermächtigt die Mitgliedstaaten, für ihr Hoheitsgebiet für bestimmte Fahrzeugkategorien Ausnahmen von der VO (EWG) Nr. 3820/85 zu erlassen. Die Bundesrepublik Deutschland hat die Ausnahmemöglichkeiten durch § 7 der Fahrpersonalverordnung weitgehend ausgeschöpft. In einigen Fällen wurde die Befreiung jedoch auf einen Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs (gerechnet von der Ortsgrenze) beschränkt.

2.6 Dispositionspflicht des Unternehmens (Artikel 15)

3. AUSLEGUNGSFRAGEN ZUR VO (EWG) NR. 3821/85

3.1 Benutzung der Schaublätter (Artikel 15)

Schaublätter sind an allen Tagen zu benutzen, an denen gefahren wird, und zwar jeweils ab dem Zeitpunkt, an dem das Fahrzeug übernommen wird. Das Schaublatt darf nicht vor Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen werden. Eine vorherige Entnahme ist nur in Ausnahmefällen zulässig, z. B. bei der Übergabe des Fahrzeugs an einen anderen Fahrer. Unzulässig ist die Verwendung eines Schaublattes über den Zeitraum hinaus, für den es bestimmt ist. Mit dieser Regelung wird somit klargestellt: für jeden Arbeitstag (ggf. 24-Stunden-Zeitraum) darf nur ein Schaublatt verwendet werden; es ist unzulässig, in kürzeren Zeitabschnitten nacheinander mehrere Schaublätter zu verwenden, es sei denn, dies wäre aus technischen Gründen notwendig; die Schaublätter sind Fahrerbezogen. Bei Fahrerwechsel entnimmt der bisherige Fahrer sein Schaublatt, der neue Fahrer legt sein Schaublatt ein. Bei Wechsel des Fahrzeuges während der täglichen Arbeitszeit ist das Schaublatt mitzunehmen.

3.2 Zusätzliche Aufzeichnungen von Hand

Ein lückenloser Arbeitszeitnachweis muss auch in den Fällen gewährleistet bleiben, in denen die Fahrer nicht in der Lage sind, das Kontrollgerät zu betätigen. Artikel 15 Abs. 2 Unterabsatz 2 schreibt daher vor, dass sonstige Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten, Unterbrechungszeiten und Ruhezeiten notfalls handschriftlich auf den Schaublättern vermerkt werden. Dies muss unverzüglich erfolgen, d. h. sobald der Fahrer dazu in der Lage ist.

3.3 Verfahren bei mehrtägigen Fahrten

Die Benutzung von Schaublättern während der Durchführung einer mehrtägigen Fahrt wird in Artikel 15 Abs. 2 Satz 2 nicht besonders geregelt. Deshalb gilt zunächst der Grundsatz, dass der Fahrer ab dem Zeitpunkt, an dem er das Fahrzeug übernimmt, für jeden Tag ein Schaublatt einzulegen hat; eine Entnahme ist grundsätzlich erst nach Ende der täglichen Arbeitszeit zulässig. Der Kraftfahrer führt die gesamte Fahrt, in deren Verlauf er auch die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einzulegen hat, jedoch als berufliche Tätigkeit durch. Eine tägliche Arbeitszeit mit anschließender Freizeit und Nachtruhe lässt sich in diesen Fällen regelmäßig nicht bestimmen. Zur Vermeidung von Missverständnissen bei der Kontrolle wird in diesen Fällen daher dringend empfohlen, das Schaublatt während der Ruhezeit im Gerät zu belassen und erst bei der Aufnahme der neuerlichen Tätigkeit zu entnehmen bzw. gegen ein neues austauschen. Die dadurch möglicherweise entstehende Überschreitung des 24 Stunden-Zeitraums ist für die Kontrollbeamten in aller Regel leicht erkennbar; dies wird nicht geahndet. Diese Handhabung gilt aber nur für das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland. Verschiedene andere EU-Mitgliedstaaten bestehen auch bei einer mehrtägigen Fahrt auf einer Entnahme des Schaublattes nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit zur Vermeidung von Überschreibungen.

3.4 Mitführen der Schaublätter

Artikel 15 Abs. 7 ist dahingehend zu verstehen, dass der Fahrer die Schaublätter für die laufende Woche sowie das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist, mitführen muss. Schaublätter der laufenden Woche müssen im Original mitgeführt werden. Hinsichtlich des Schaublattes des letzten Tages der vorangegangenen Woche werden für Beförderungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland in der Regel Kopien nicht beanstandet. Als letzter Tag der vorangegangenen Woche ist nur ein solcher Tag zu verstehen, an dem ein Schaublatt gemäß Artikel 15 Abs. 2 eingelegt und zulässigerweise wieder entnommen wurde. Bei Fahrtbeginn an einem Sonntag um 22.00 Uhr gilt daher der Sonntag in der Regel nicht als letzter Fahrttag der vorangegangenen Woche. Dementsprechend gilt bei Kontrollen sonntags zwischen 22.00 und 24.00 Uhr der betreffende Sonntag nicht als Fahrttag der laufenden, sondern der am Montag beginnenden folgenden Woche.

Wurden an bestimmten Tagen der laufenden oder der Vorwoche keine oder nur solche Fahrzeuge gelenkt, die nicht unter die Verordnung oder das AETR fallen, ist an Stelle eines Schaublattes eine Bescheinigung des Unternehmers mitzuführen, aus der sich das ergibt (vgl. § 4 FPersV sowie das hierzu im Verkehrsblatt 1999, S. 162 bis 164 veröffentlichte unverbindliche Muster). Unter Vorwoche im Sinne des § 4 FPersV ist hier lediglich die der laufenden Woche unmittelbar vorangegangene Woche zu verstehen. Führt ein Fahrer Blankobescheinigungen mit Unterschrift des Unternehmers mit sich und füllt diese bei Bedarf aus, begeht er eine Ordnungswidrigkeit (Ausstellen einer unrichtigen Bescheinigung).

4. ABGRENZUNG GEGENÜBER DEM AETR

Mit dem Gesetz zur Zweiten und Dritten Änderung des AETR vom 18. August 1997 (BGBl. II S. 1550) wurde das AETR weitgehend den Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 angeglichen.