



Götz Bopp | Frank Faßbender

# Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

Vorschriften verstehen – Sanktionen vermeiden

## Grußwort

---

Der Transport – Güter- wie Personenbeförderung – ist das Rückgrat unserer Gesellschaft, der Wirtschaft wie der Verbraucher. Ins Straucheln geratene Lieferketten, sinkende Produktivität und höhere Preise für das verbleibende Angebot hemmen die wirtschaftliche Entwicklung. Auf dem Weg zum Verbraucher befinden sich fast alle Güter des täglichen Lebens zu irgendeinem Zeitpunkt auf einem Lkw. Ohne einen funktionierenden Öffentlichen Personennahverkehr, der in der Fläche ohne Omnibusse nicht vorstellbar ist, kommen unzählige Pendler nicht zur Arbeit und auch nicht wieder nach Hause. Auch in der Freizeit und für den Tourismus spielen Omnibusfahrten eine wichtige Rolle. So gesehen leisten die Beförderer und Fahrer einen gar nicht hoch genug einzuschätzenden Beitrag zu unser aller Wohlstand.



Ein derart elementarer ökonomischer Sektor verlangt nach Rechtssicherheit und einem verbindlichen Rechtsrahmen. Es geht um die Gesundheit der Fahrer, um die Sicherheit aller anderen Straßenverkehrsteilnehmer und – in einem gemeinsamen EU-Binnenmarkt unverzichtbar – um vergleichbare und faire Wettbewerbsbedingungen bei der Beförderung von Personen und Gütern. Grundpflicht aller Beteiligten, der Fahrer, der Verantwortlichen in den Unternehmen, der Mitarbeiter in den Kontroll- und Aufsichtsbehörden, ist daher die genaue Kenntnis der rechtlichen Grundlagen ihrer Tätigkeit. Sonst drohen nicht nur allfällige Bußgelder, sondern in letzter Konsequenz auch einschneidende berufliche Konsequenzen.

Und leicht macht es der Gesetzgeber den am Güter- und Personenverkehr Beteiligten nicht. Auf allen Stufen der Rechtsetzung – der nationalen wie der europäischen – ist eine stete Fortentwicklung der geltenden Vorschriften festzustellen, ein konstanter Strom neuer Verordnungen und Gesetze, von der hierzu ergehenden Rechtsprechung der Gerichte ganz abgesehen. Daher ist es nicht einfach, den Überblick zu behalten; alle professionellen Akteure sind aufgerufen, sich stets auf dem Laufenden zu halten. Bestes Beispiel ist das sogenannte EU-Mobilitätspaket I, das seit August 2020 ein ganzes Bündel an Neuerungen bei den Lenk- und Ruhezeiten mit sich gebracht hat und auch in den kommenden Jahren immer wieder für Anpassungen des Rechtsrahmens sorgen wird.

Mit dem vorliegenden Werk gelingt es den beiden fachlich bestens ausgewiesenen Autoren, die komplexe Rechtslage übersichtlich aufzubereiten und den Beteiligten verständlich zu vermitteln. Hierbei geht es ihnen nicht nur um die Darstellung der Grundlagen und des Offensichtlichen, sondern wo immer möglich auch darum, die Regeln

so zu erläutern, dass deren rechtskonforme Umsetzung erleichtert wird. Dazu dienen praxisorientierte Beispiele und an vielen Stellen auch der Blick über den Tellerrand, der für das Verständnis der Zusammenhänge und der Wechselwirkungen zwischen den Vorschriften besonders wichtig ist.

Das Fachbuch wendet sich an Fahrer, Disponenten, Verkehrsleiter, Fuhrparkverantwortliche und deren Vorgesetzte im Unternehmen, an die Mitarbeiter der zuständigen staatlichen Stellen (Polizei, BAG, Gewerbeaufsicht, Bußgeldbehörden, Ministerien, Gerichte) und an weitere mit der Materie Befasste, wie zum Beispiel Berater, Trainer, Fahr- und Berufsschullehrer sowie Vertreter der Fachverbände. Dem verdienstvollen Werk ist eine weite Verbreitung zu wünschen.

Jürgen Cierniak, Richter am Bundesgerichtshof a.D.

## Vorwort

---

Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer haben in Europa eine lange Tradition. Erste Regelungen hierzu im europäischen Recht gab es bereits vor gut 50 Jahren. Den ersten Ansatz zur Harmonisierung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr, auf dem die heute geltenden Vorschriften basieren, dürfte in der Verordnung (EWG) 543/69 vom 25.03.1969 zu sehen sein. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gerade einmal sechs Mitgliedstaaten (Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien, Luxemburg, Niederlande). Neben der Sicherung eines fairen Wettbewerbs im Verkehrssektor des sich gerade entwickelnden Binnenmarktes, stand von Beginn an der Schutz des Fahrpersonals vor überlanger Fahrtätigkeit, und damit verbunden, die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fokus der Vorschriften. Diese „Schutzzwecke der Normen“ haben seither Bestand und bilden das Leitbild der fahrpersonalrechtlichen Regelungen.

Seit dieser Zeit haben sich sowohl die Güter- und Personenverkehrsmärkte als auch die technischen Möglichkeiten zur Aufzeichnung der Zeiten sehr dynamisch entwickelt. Mehrere wissenschaftliche Studien bestätigten zudem, dass sich durch sehr lange Lenkzeiten und zu kurze Ruhephasen beim Fahrpersonal Erschöpfungszustände einstellen können, die sich negativ auf Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit auswirken und somit ein erhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit darstellen können. Die Sozialvorschriften im Straßenverkehr unterliegen daher einer kontinuierlichen Fortentwicklung mit größeren Änderungen im Wesentlichen in den Jahren 1985 (VOen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85), 2006 (VO (EG) Nr. 561/2006) und 2014 (VO (EU) Nr. 165/2014). Zuletzt wurden die Regelungen zum digitalen Fahrtenschreiber erneut umfassend geändert und eine neue Fahrtenschreibergeneration – der sogenannte „Intelligente Fahrtenschreiber“ – eingeführt, der in gegenwärtig erstmalig zugelassene Fahrzeuge eingebaut wird.

Auch in der jüngeren Vergangenheit behielt die EU-Kommission die Wettbewerbssituation bei grenzüberschreitenden Beförderungen und die Arbeitsbedingungen der Lkw- und Busfahrer im Blick. Handlungsbedarf ergab sich nicht zuletzt dadurch, dass manche „Schwarze Schafe“ den technologischen Fortschritt für ihre Zwecke nutzen und die korrekte Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten durch immer schwieriger aufzudeckende Manipulationen umgangen wird.

### ■ Das Mobilitätspaket Teil I

Im Laufe der Zeit war die Europäische Union erheblich gewachsen und hatte – bis zum Austritt des Vereinigten Königreichs – 28 Mitgliedstaaten, womit sowohl der räumliche Anwendungsbereich der Sozialvorschriften als auch der Binnenmarkt erheblich gewachsen waren. Als Ergebnis einer Untersuchung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtssetzung kam die EU-Kommission Ende Mai 2017 (Kommissionsdokument

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	XVII
<b>1 Schnelleinstieg und Überblick</b> .....	1
1.1 „Versuch“ eines systematischen Einstiegs .....	2
1.1.1 Beförderungen im Güterverkehr .....	3
1.1.2 Beförderungen im Personenverkehr .....	4
1.1.3 Ausblick auf Neuerungen in den nächsten Jahren .....	5
1.2 <b>Zu Aufbau und Systematik in diesem Buch</b> .....	6
<b>2 Grundlagen</b> .....	7
2.1 <b>Begrifflichkeiten</b> .....	8
2.1.1 Fahrer .....	8
2.1.2 Unternehmen .....	9
2.1.3 Betroffene Fahrzeuge und Zugfahrzeug-Anhänger-Kombinationen .....	9
2.1.4 Beförderung/Fahrt .....	14
2.1.5 Privatgelände/nicht-öffentliche Straße .....	14
2.1.6 EU, EWR, Mitgliedstaat, Drittstaat, AETR-Raum .....	16
2.2 <b>Zeitsysteme der Sozialvorschriften</b> .....	17
2.2.1 Kalendertag, Kalenderwoche und Wochen-Kombinationen .....	18
2.2.2 24-Stunden-Zeitraum und Arbeitswoche .....	19
2.2.3 Schichtzeit .....	22
2.3 <b>Anwendbare Vorschriften</b> .....	23
2.3.1 Normhierarchie und Anwendungsvorrang .....	23
2.3.2 Das Gefüge fahrpersonal- und arbeitszeitrechtlicher Regelungen in Deutschland .....	26
2.3.3 Anwendungsbereiche und Fallbeispiele .....	26
2.3.4 Sonderfälle EWR, Schweiz und Vereinigtes Königreich .....	34
<b>3 Arbeitszeitrechtliche Grundlagen</b> .....	37
3.1 <b>Das Arbeitszeitgesetz</b> .....	38
3.1.1 Arbeitszeitaufzeichnung .....	40
3.1.2 Besondere Informationspflichten .....	41
3.1.3 Sonderregelungen für Nachtarbeitnehmer .....	42
3.1.4 Beschäftigungsverbot an Sonn- oder Feiertagen .....	42
3.2 <b>Tägliche und wöchentliche Arbeitszeit</b> .....	43
3.3 <b>Pausen</b> .....	46
3.4 <b>Ruhezeiten</b> .....	49
3.5 <b>Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern</b> .....	50

4	<b>Lenk- und Ruhezeiten nach EU-Recht</b> .....	53
4.1	<b>Lenkzeit</b> .....	54
4.1.1	Lenkzeitblock .....	55
4.1.2	Tägliche Lenkzeit .....	57
4.1.3	Wöchentliche Lenkzeit .....	59
4.1.4	Lenkzeit in der Doppelwoche .....	60
4.2	<b>Fahrtunterbrechung</b> .....	61
4.2.1	Beginnt nach jeder Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten ein neuer Lenkzeitblock? .....	62
4.2.2	Arbeitsunterbrechungen, die NICHT den geforderten Mindestumfang einer Fahrtunterbrechung erreichen .....	63
4.2.3	Anmerkung zu den Begriffen „Fahrtunterbrechung“ und „Ruhepause“ .....	64
4.3	<b>Bereitschaftszeit</b> .....	66
4.3.1	Fahrten mit ausgenommenen oder nur national reglementierten Fahrzeugen .....	68
4.3.2	Kann eine Bereitschaftszeit eine Fahrtunterbrechung/Pause sein? .....	69
4.4	<b>Ruhezeit</b> .....	71
4.4.1	Tägliche Ruhezeit .....	73
4.4.2	Wöchentliche Ruhezeit .....	75
4.4.3	Sonderregel im grenzüberschreitenden Güterverkehr .....	81
5	<b>Sonderregelungen</b> .....	99
5.1	<b>Allgemeine Sonderregelungen</b> .....	100
5.1.1	Mehr-Fahrer-Besatzung .....	100
5.1.2	Berücksichtigung von An- und Rückreisezeiten .....	106
5.1.3	Notstandsklauseln nach Artikel 12 der VO (EG) Nr. 561/2006 .....	113
5.1.4	Unterbrechung von Ruhezeiten im kombinierten Verkehr (Fähre/Zug) .....	123
5.1.5	Einsatz von Leih- und Mietfahrzeugen .....	126
5.2	<b>Sonderregelungen Personenbeförderung</b> .....	128
5.2.1	Grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr .....	128
5.2.2	ÖPNV bis 50 km Streckenlänge .....	129
5.3	<b>Sonderregelungen im nationalen Recht – insbesondere FPersV</b> .....	135
5.3.1	Erweiterter nationaler Geltungsbereich im Güterverkehr .....	136
5.3.2	Erweiterter nationaler Geltungsbereich im Personenverkehr .....	136
5.3.3	Geltung der Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) .....	137
5.3.4	Nicht anwendbare Lenk- und Ruhezeitvorschriften .....	137
5.3.5	Aufzeichnungs- und Mitführungspflichten .....	139
5.3.6	Ausblick zu den nationalen Sonderregelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten .....	140
5.4	<b>Sonderregelungen AETR</b> .....	140
5.4.1	Die AETR-Vertragsstaaten .....	141
5.4.2	Der Anwendungsbereich des AETR-Übereinkommens .....	142
5.4.3	Lenk- und Ruhezeiten – Abweichungen zu den EU-Regelungen .....	142
5.4.4	Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten nach AETR .....	145

6	<b>Ausnahmen</b> .....	147
6.1	<b>Begriffsbestimmungen</b> .....	149
6.1.1	Umkreisbegrenzung und Unternehmensstandort.....	149
6.1.2	Lenken als Haupttätigkeit.....	150
6.1.3	Gewerblichkeit.....	151
6.1.4	„OUT“ bzw. „out of scope“.....	153
6.2	<b>Unmittelbar geltende Ausnahmen</b> .....	153
6.2.1	Personenbeförderung im Linienverkehr mit Linienlänge bis 50 Kilometer.....	154
6.2.2	Beförderung von Material, Ausrüstung und Maschinen, Auslieferung handwerklich hergestellter Güter.....	154
6.2.3	Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h.....	157
6.2.4	Fahrzeuge von Streitkräften, Katastrophenschutz, Feuerwehr, Polizei, Behörden.....	158
6.2.5	Fahrzeuge für Notfälle, Rettungswesen, humanitäre Hilfe.....	159
6.2.6	Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke.....	159
6.2.7	Pannenhilfsfahrzeuge.....	160
6.2.8	Neufahrzeuge, Probefahrten zur technischen Entwicklung oder zu Reparatur- und Wartungszwecken.....	161
6.2.9	Nichtgewerbliche Güterbeförderung.....	162
6.2.10	Fahrzeuge mit einem zHm von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t im Werkverkehr.....	164
6.2.11	Fahrzeuge mit H-Kennzeichen.....	165
6.3	<b>Optionale Ausnahmen</b> .....	165
6.3.1	Behördenfahrzeuge.....	167
6.3.2	Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiu Unternehmen.....	168
6.3.3	Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen.....	170
6.3.4	Fahrzeuge von Postuniversaldienstleistern.....	170
6.3.5	„Inselverkehre“.....	171
6.3.6	Fahrzeuge mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb.....	172
6.3.7	Fahrschul- und Ausbildungsfahrzeuge.....	173
6.3.8	Fahrzeugeinsätze zur Instandhaltung von Infrastruktur der Daseinsvorsorge.....	174
6.3.9	Fahrzeuge mit 10 bis 17 Sitzen zur nichtgewerblichen Personenbeförderung.....	176
6.3.10	Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren.....	176
6.3.11	Spezialfahrzeuge „zu Lehrzwecken“, Messemobile.....	177
6.3.12	Milchtransporte.....	179
6.3.13	Geld- und Werttransporte.....	179
6.3.14	Beförderung tierischer Abfälle.....	180
6.3.15	Fahrten innerhalb von speziellen Güterverteilzentren.....	180
6.3.16	Beförderung lebender Tiere zu lokalen Märkten und Schlachthäusern.....	181
6.3.17	Beförderung von Baumaschinen.....	182
6.3.18	Lieferung von Transportbeton.....	182
6.3.19	Ausnahme für Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte.....	183
6.4	<b>Möglichkeit der Zulassung weiterer Ausnahmen bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände</b> .....	183
6.5	<b>Ausnahmen nach der Fahrpersonalverordnung</b> .....	185
6.5.1	Ausnahmen nach § 18 FPersV.....	185

6.5.2	Ausnahmen nach Artikel 3 Buchstaben b) bis i) der VO (EG) Nr. 561/2006 .....	185
6.5.3	Beförderung von Material, Ausrüstung und Maschinen .....	186
6.5.4	Beförderung handwerklich oder in Kleinserie hergestellter Güter .....	187
6.5.5	Verkaufswagen und Fahrzeuge zum ambulanten Verkauf .....	187
6.5.6	Selbstfahrende Arbeitsmaschinen .....	187
6.6	<b>Ausnahmen nach AETR</b> .....	188
7	<b>Lückenlose Nachweisführung</b> .....	191
7.1	<b>Grundlagen</b> .....	192
7.1.1	Nachweis- bzw. mitführungspflichtiger Zeitraum, mitzuführende Dokumente .....	193
7.1.2	Detaillierungsgrad des Nachweises .....	196
7.1.3	Rückgabe- und Aufbewahrungspflichten .....	197
7.1.4	Rechtsgrundlagen .....	197
7.2	<b>Digitale Fahrtenschreiber</b> .....	198
7.2.1	Regelfall: Manueller Nachtrag .....	199
7.2.2	Sonderfall: Besondere Aufwendigkeit .....	202
7.2.3	Sonderfall: Technische Unmöglichkeit .....	208
7.3	<b>Tageskontrollblatt</b> .....	212
7.4	<b>Mischbetrieb</b> .....	214
7.5	<b>Allgemeine Anmerkungen</b> .....	215
7.5.1	Zum EU-Formblatt .....	215
7.5.2	Sonderfälle .....	217
8	<b>Rechte und Pflichten</b> .....	219
8.1	<b>Rechte und Pflichten des Fahrers</b> .....	220
8.1.1	Vorgaben einhalten .....	220
8.1.2	Fahrerkarte besitzen und mitführen .....	220
8.1.3	Fahrtenschreiber bedienen bzw. Tageskontrollblatt benutzen .....	221
8.1.4	Aufzeichnungen anfertigen und mitführen .....	222
8.1.5	Aufzeichnungsmedien korrekt benutzen .....	224
8.1.6	Abfahrtskontrolle und Ladungssicherung .....	231
8.1.7	Grenzübertreite erfassen .....	231
8.1.8	Be- oder Entladetätigkeiten erfassen .....	232
8.1.9	An- und Abreisezeiten erfassen .....	234
8.1.10	Nicht mehr mitführungspflichtige Unterlagen an das Unternehmen zurückgeben .....	235
8.1.11	Dokumente bei Sonderregeln und in Sonderfällen erstellen .....	235
8.1.12	An Kontrollen mitwirken .....	236
8.1.13	Beleg über Kontrolle .....	237
8.1.14	Rückkehrrecht an den Wohnort oder die Betriebsstätte .....	237
8.1.15	Auslesen der Fahrerkarte ermöglichen .....	240
8.1.16	Fahrerkarte erneuern .....	240
8.1.17	Alternative Aufzeichnungen bei defekter, verlorener oder gestohlener Fahrerkarte erstellen .....	242
8.1.18	Verhalten bei defekter, verlorener oder gestohlener Fahrerkarte .....	242

8.1.19	Verhalten bei defektem Fahrtenschreiber	243
8.1.20	Einsatz von Mietfahrzeugen	244
8.2	<b>Rechte und Pflichten des Unternehmens</b>	244
8.2.1	Dispositionspflicht und rechtskonforme Tourenplanung	244
8.2.2	Nutzung und Bedienung des Fahrtenschreibers	245
8.2.3	Schulung des Fahrers	246
8.2.4	Datenträger und Daten auslesen, auswerten, archivieren und löschen/vernichten	248
8.2.5	Akkordlohn-Verbot	252
8.2.6	Aushändigung von Unterlagen und Dokumenten	252
8.2.7	Stellung einer geeigneten Unterkunft für lange Wochenruhezeiten	253
8.2.8	Anfertigung von Arbeitszeitaufzeichnungen	254
8.2.9	Informationen über weitere Beschäftigungsverhältnisse einholen	255
8.2.10	Mitwirkung an Kontrollen	255
8.2.11	Rückkehrrecht des Fahrers umsetzen	256
8.2.12	Besitz und Nutzung der Unternehmenskarte	259
8.2.13	Datenschutzrechtliche Anforderungen	261
8.2.14	Informationspflichten gegenüber dem Fahrer	261
8.2.15	Instandsetzung defekter Fahrtenschreiber	262
8.2.16	Pflichten beim Einsatz von Leih- oder Mietfahrzeugen	262
9	<b>Überwachung – Kontrolle und Ahndung</b>	263
9.1	<b>Rechtliche Grundlagen der Kontrolle</b>	264
9.1.1	Straßenkontrollen	265
9.1.2	Betriebskontrollen	268
9.2	<b>Risikoeinstufungssystem und Informationsaustausch</b>	268
9.2.1	Historische Entwicklung der Risikoeinstufung	269
9.2.2	Änderungen durch das Mobilitätspaket	270
9.2.3	Umsetzung der Risikoeinstufung in Deutschland	272
9.3	<b>Verstöße und Bußgelder</b>	274
9.3.1	Grundlagen im europäischen Recht	274
9.3.2	Das fahrpersonalrechtliche Sanktionssystem in Deutschland	275
9.3.3	Organisationsverschulden des Unternehmers	276
9.4	<b>Zuständige Kontroll- und Ahndungsbehörden und deren Befugnisse</b>	277
9.4.1	Durchführung von Straßenkontrollen	277
9.4.2	Durchführung von Betriebskontrollen	281
9.4.3	Erweiterter Kontrollumfang	283
9.4.4	Verhalten bei Kontrollen	284
9.4.5	Zuständigkeit für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten	286
9.5	<b>Ordnungswidrigkeitenverfahren</b>	286
9.5.1	Prüfung des Sachverhalts, Entschließung der Behörde	288
9.5.2	Verwarnungsgeldverfahren	288
9.5.3	Anhörung des Betroffenen	289
9.5.4	Berechnung der Bußgeldhöhe und Erlass eines Bußgeldbescheides	290

## 1.2 Zu Aufbau und Systematik in diesem Buch

---

Im nachfolgenden ► Kap. 2 werden zunächst die **Grundlagen** erläutert, ohne deren gemeinsames Verständnis sich die Vorschriften schlicht nicht erschließen lassen. Hier werden die wichtigsten Begrifflichkeiten erläutert und die grundlegenden Zusammenhänge der fahrpersonalrechtlichen Zeitrechnung erklärt.

► Kap. 3 behandelt die **arbeitszeitrechtlichen Grundlagen** der Sozialvorschriften, die im Alltag neben den speziellen Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten ebenfalls zu beachten sind. Alle Fragen zur Arbeitszeit werden hier behandelt.

In ► Kap. 4 geht es dann „ans Eingemachte“. Neben den Vorschriften zu den zulässigen **Lenkzeiten** und den einzulegenden **Ruhezeiten** und **Fahrtunterbrechungen** geht es hier auch um die **Bereitschaftszeiten**. Die Regeln, die den Großteil aller Fahrer und Fahrten betreffen, werden anhand der EU-Regelungen erklärt.

Zu den **Besonderheiten** kommen wir in ► Kap. 5, wo spezielle Konstellationen wie die Mehr-Fahrer-Besatzung, die Nutzung von Fahren und Zügen im Zusammenhang mit Ruhezeiten oder die Regeln beim Einsatz von Mietfahrzeugen erläutert werden. Außerdem werden dort die speziellen Regelungen für den Personenverkehr dargestellt – besonders interessant für Fahrer im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Abschließend werden in diesem Kapitel die Abweichungen zwischen den EU-Regelungen und den Regelungen der Fahrpersonalverordnung bzw. des AETR behandelt.

► Kap. 6 befasst sich mit dem ausgeprägten System von **Ausnahmen** für bestimmte Fahrzeuge oder Beförderungsfälle und deren jeweiligen Anwendungsbereich.

In ► Kap. 7 geht es darum, wie man eine **lückenlose Nachweisführung** herstellt. Der Fokus liegt dabei auf dem digitalen Fahrtenschreiber. Aber auch wenn ab und zu oder regelmäßig Tageskontrollblätter ausgefüllt werden, sind alle notwendigen Schritte erklärt, um das Informationsbedürfnis der Kontrollorgane befriedigen zu können.

Rechtssicherheit ist das Thema von ► Kap. 8. Hier gibt es einen detaillierten Einblick in die durchaus umfangreichen (**Rechte und**) **Pflichten von Unternehmer und Fahrer**, die sich im Zusammenhang mit der Disposition, der Beförderungsdurchführung und der Dokumentation ergeben.

In ► Kap. 9 schließlich werfen wir einen Blick darauf, wie die Einhaltung der Sozialvorschriften überwacht wird. Hier geht es um die rechtlichen Grundlagen für die **Kontrolle**, um die Zuständigkeit der Kontrollorgane, **Verstöße** gegen die Vorschriften und deren **Ahndung**, gefolgt von einem Überblick über die Grundsätze eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens.

Sozusagen als Ausklang enthält ► Kap. 10 noch ein paar wissenswerte Informationen insbesondere zu weiteren **Informationsquellen** im Internet, die alle frei zugänglich sind, und eine noch vertiefere Befassung mit den Themen dieses Buches ermöglichen. Außerdem sind dort Informationen zu ein paar Themen hinterlegt, die auf der Tagesordnung unter „Sonstiges“ stattfinden würden.

Der ► Anhang rundet das Buch mit einer tabellarischen Übersicht über die Ausnahmen von den Sozialvorschriften sowie einem Stichwortverzeichnis ab. Dort findet sich auch ein Download-Link zu einer Gegenüberstellung der VO (EG) Nr. 561/2006 und der VO (EU) Nr. 165/2014 jeweils vor und nach den Änderungen durch die VO (EU) 2020/1054 des Mobilitätspakets I.



# Grundlagen

## Zusammenfassung

In diesem Kapitel geht es darum, die Grundlagen für das Verständnis der „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ zu schaffen. Dazu müssen einige Begrifflichkeiten definiert und einsortiert, die verschiedenen Zeitsysteme des Fahrpersonal- und des Arbeitszeitrechtes dargestellt und die Geltungsräume der Rechtsgrundlagen auf nationaler, EU- und supranationaler Ebene beschrieben werden.

- 2.1 **Begrifflichkeiten – 8**
- 2.2 **Zeitsysteme der Sozialvorschriften – 17**
- 2.3 **Anwendbare Vorschriften – 23**

## 2.1 Begrifflichkeiten

### 2.1.1 Fahrer

Als Fahrer im Sinne der Vorschriften gelten alle Personen (unabhängig von ihrem Geschlecht), die sich im aufzeichnungspflichtigen Fahrzeug aufhalten und das Fahrzeug bereits gelenkt haben, es aktuell lenken oder es gegebenenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt lenken. Wenn keine Ausnahme greift, sind somit auch alle selbstständigen Fahrer, „Chefs“, leitenden Angestellten, Aushilfsfahrer, Auszubildenden, Praktikanten oder auch Freunde bzw. Verwandte oder Bekannte, auch wenn sie unentgeltlich tätig sind, als Fahrer anzusehen.

#### Tipp

Wenn sich eine Person nicht als Beifahrer im Rahmen einer Mehr-Fahrer-Besetzung, sondern nur als „Mitfahrer“ im Fahrzeug aufhält, das Fahrzeug (zumindest an diesem Arbeitstag) also nicht gelenkt hat und es auch zu einem späteren Zeitpunkt nicht lenken soll, sollte diese Person ein formloses Dokument mitführen, aus dem hervorgeht, dass die Person kein Fahrer im Sinne des Artikels 4 Buchstabe c) der VO (EG) Nr. 561/2006 ist. Auf Basis seiner Halterpflichten oder auch nur als Besitzer des Fahrzeugs kann das Unternehmen es der entsprechenden Person auch verbieten, das Fahrzeug zu führen, was eine klare Botschaft an den Kontrollbeamten senden sollte. Eine gesetzliche Pflicht besteht dafür nicht. Da aber jede Person, die sich im Fahrzeug aufhält und über die notwendige Fahrerlaubnis (sowie ggf. notwendige Berufskraftfahrerqualifikation) verfügt, aus Sicht eines Kontrollbeamten (bis zum Nachweis des Gegenteils) ein Fahrer ist, kann ein solches Schreiben äußerst hilfreich sein.

Vorgaben zum **Mindestalter des Fahrers** ergeben sich aus den fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften, insbesondere aus § 10 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) und dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG). Die Detailregelungen, ab wann welche Fahrerlaubnis erworben werden kann, sind bereits recht komplex und vor allem weichen die Vorgaben im Güterverkehr von jenen im Personenverkehr ab. Wirklich kompliziert wird es dann aber, wenn noch die Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts hinzukommen, da diese hinsichtlich des letztendlichen Mindestalters dahingehend differenzieren, ob die Person die Befähigung per Berufsausbildung, per Grundqualifikation oder per beschleunigter Grundqualifikation erwirbt.

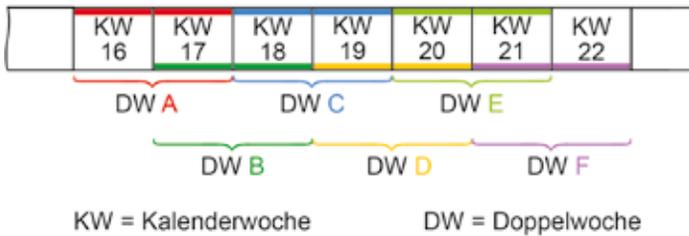
Für das Mindestalter des **Beifahrers** sind die Vorgaben des Artikel 5 der VO (EG) Nr. 561/2006 zu beachten. Grundsätzlich müssen diese mindestens 18 Jahre alt sein. In Deutschland gilt gemäß § 18 Absatz 2 FPersV bei Beförderungen in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs zum Zwecke der Berufsausbildung jedoch eine Absenkung auf 16 Jahre. Der hier thematisierte Beifahrer ist nicht zwingend als Beifahrer im Rahmen einer Mehr-Fahrer-Besetzung zu verstehen, sondern als Person, die sich im Fahrzeug aufhält, um „etwas“ zu lernen oder den Fahrer bei seiner Arbeit zu unterstützen.

einen sehr **starr**en Rahmen. Die Herausforderung für die **Disposition von Fahrer und Fahrzeug** besteht letztlich darin, den Arbeitsalltag des Fahrers so zu organisieren, dass die **Regeln innerhalb beider Zeitsysteme jederzeit eingehalten werden**.

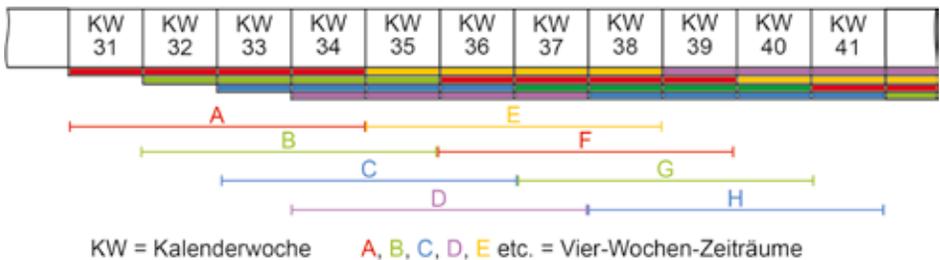
## 2.2.1 Kalendertag, Kalenderwoche und Wochen-Kombinationen

Ein **Kalendertag** beginnt stets um 00:00 Uhr und endet um 24:00 Uhr. Die **Kalenderwoche (KW)** ist definiert zwischen Montag 00:00 Uhr und dem darauffolgenden Sonntag 24:00 Uhr, demnach sieben zusammenhängende Kalendertage.

Wenn von einer **Doppelwoche** bzw. einem **Vier-Wochen-Zeitraum** die Rede ist, handelt es sich um zwei oder vier **zusammenhängende Kalenderwochen in freier Kombination** (■ Abb. 2.4 und ■ Abb. 2.5). Gemeint ist dabei nicht, dass ein Kalenderjahr in 26 Zwei-Wochen-Zeiträume oder 13 Vier-Wochen-Zeiträume aufgeteilt wird. Vielmehr muss bei einer Doppelwoche einerseits die KW 1 mit der KW 2 kombiniert werden, die KW 2 aber auch mit der KW 3 und die KW 3 wiederum mit der KW 4 und so weiter. Bei Vier-Wochen-Zeiträumen wäre die Kombination entsprechend (1+2+3+4, aber auch 2+3+4+5 sowie 3+4+5+6 und so weiter).



■ Abb. 2.4 Zwei-Wochen-Zeiträume (Doppelwochen)



■ Abb. 2.5 Vier-Wochen-Zeiträume

Die Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer sind zwar ein eigenständiges Rechtsgebiet, unter arbeitszeitrechtlicher Betrachtung handelt es sich aber lediglich um besondere arbeitszeitrechtliche Regelungen für eine bestimmte Gruppe von Personen. Man kann das Fahrpersonalrecht auch als spezialgesetzliche Regelungen bzw. „lex specialis“<sup>1</sup> bezeichnen. Obwohl das Fahrpersonalrecht „höherwertiger“ ist als das allgemeine Arbeitszeitrecht, bedeutet das nicht, dass die rein arbeitszeitrechtlichen Vorgaben von den Fahrern bzw. Unternehmen deshalb nicht beachtet werden müssen. Vielmehr müssen alle Vorgaben gleichzeitig beachtet und eingehalten werden, was im Alltag durchaus eine Herausforderung darstellen kann. Da die fahrpersonalrechtlichen Vorgaben auf der Basis der arbeitszeitrechtlichen Regelungen aufbauen, werden diese vorab behandelt.

### 3.1 Das Arbeitszeitgesetz

Das Arbeitszeitgesetz (ArbZG) gilt grundsätzlich für alle **Arbeitnehmer** und somit alle abhängig beschäftigten und auch scheinselfständigen<sup>2</sup> **Fahrer**. Der Arbeitgeber muss die Einhaltung der Vorgaben sicherstellen und haftet für Verstöße. Wenn eine Ausnahme von den Lenk- und Ruhezeitvorschriften vorliegt, muss das Unternehmen die Tätigkeit des Fahrers nach den Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes planen. Selbstständig Tätige, also eine Vielzahl von „Unternehmensinhabern“, sind vom ArbZG ausgenommen. Außerdem sind die in § 18 ArbZG genannten Personen nicht betroffen, z. B. leitende Angestellte. Die hier dargestellten Regelungen berücksichtigen lediglich die grundsätzlichen Vorschriften des ArbZG. Abweichungen aufgrund eines ggf. geltenden Tarifvertrages, einer Betriebsvereinbarung oder aufgrund arbeitsvertraglicher Festlegungen sind teilweise möglich und können Regelungen aus dem ArbZG „ersetzen“.

Gemäß § 1 Absatz 1 FPersG sind Regelungen aus dem Fahrpersonalrecht zu arbeitszeitrechtlichen Sachverhalten den Regelungen aus dem ArbZG übergeordnet. Wörtlich lautet die Formulierung:

#### § 1 Absatz 1 Satz 2 FPersG:

„Sofern dieses Gesetz und die auf der Grundlage von § 2 Nr. 3 erlassenen Rechtsverordnungen [*also die FPersV*] Regelungen zur Arbeitszeitgestaltung treffen, gehen diese dem Arbeitszeitgesetz vor.“

Dadurch werden jedoch die Regelungen des ArbZG nicht „ersatzlos gestrichen“, vielmehr ist bei einer Einzelfallprüfung zunächst die fahrpersonalrechtliche Regelung zu betrachten und dann – ergänzend – die arbeitszeitrechtliche.

1 Lex specialis bedeutet hier: Wenn zusätzlich zu den allgemeinen Vorschriften für alle Arbeitnehmer (hier: Arbeitszeitgesetz) ganz spezielle Vorschriften für eine kleine Gruppe von Arbeitnehmern (hier: Fahrer von Fahrzeugen, die der VO (EG) 561/2006 unterliegen) gelten, dann sind diese speziellen Regeln für die kleine Gruppe rechtlich „immer“ vorrangiger als die allgemeinen Vorschriften, die für alle gelten. Klassisches Beispiel: Pause nach Arbeitszeitgesetz für alle Arbeitnehmer „erst“ nach 6 Stunden. Pause (Fahrunterschneidung) für Fahrer „schon“ nach 4,5 Stunden Lenkzeit.

2 Erläuterung zum Thema im ► Abschn. 10.3.1.

Die zuvor behandelte Fragestellung tritt als „Problem“ regelmäßig dann zutage, wenn es darum geht, wie die im Markt befindlichen **Auswertungsprogramme**, die von Unternehmen oder von Kontrollorganen bzw. Bußgeldbehörden eingesetzt werden, die zusätzlichen arbeitsfreien Zeiten interpretieren. Pauschale Aussagen sind in diesem Kontext natürlich nicht möglich, weil die Auswertung der Daten davon abhängt, wie die jeweilige Software programmiert ist. Und die Programmierer leiden ja wie auch die Fahrer, Unternehmen und Kontrollorgane und andere Behörden darunter, dass die rechtlichen Vorgaben teilweise uneindeutig formuliert sind. Hier sei lediglich darauf hingewiesen, dass sich nicht anhand der Programmierung entscheidet, ob der jeweilige (Un-)Tätigkeitsablauf eines Fahrers legal ist oder nicht. Diese Fragestellung kann ausschließlich auf Basis der nationalen und EU-Rechtsgrundlage sowie der Rechtsprechung beurteilt werden. Sofern eine Software einen vermeintlichen Verstoß meldet, ist es also grundsätzlich angezeigt, die Auswertung auf Richtigkeit zu prüfen. Sollte ein Buß- oder Verwarnungsgeldverfahren nur auf Basis einer automatisierten Softwareauswertung und eines dort aufgezeigten Verstoßes laufen, erscheint es ratsam, die Einlegung eines Einspruchs zu prüfen.

Ein weiteres Thema, das an dieser Stelle mitschwingt, sind **Krankheits- und Urlaubsphasen**, die ja ebenso nur einen oder wenige Tage am Stück andauern und ebenso innerhalb der Arbeitswoche liegen können. Aufzeichnungsseitig müssen diese ja als „Ruhezeit“, also unter dem Symbol  erfasst bzw. nachgetragen werden. Hier liegt jedoch ein gänzlich anderer Fall vor. Urlaubs- und Krankheitsstage erwecken zwar den Eindruck, dass der Fahrer „frei“ hatte – rechtlich gesehen ist das aber nicht so. Vielmehr dienen diese Zeiten entweder der Wiederherstellung oder der (langfristigen) Aufrechterhaltung der „Arbeitsfähigkeit“ des Arbeitnehmers und können insoweit keine Ruhezeit im arbeitszeit- oder fahrpersonalrechtlichen Sinne darstellen. Deshalb erübrigt sich für Urlaubs- und Krankheitsphasen die Frage, ob sie eine neue Arbeitswoche beginnen lassen oder nicht.

### 4.4.3 Sonderregel im grenzüberschreitenden Güterverkehr

---

Durch die seit August 2020 geltenden Änderungen durch das EU-Mobilitätspaket I wurde für den **grenzüberschreitenden GÜTERverkehr**, also sowohl den gewerblichen Güterkraftverkehr als auch den Werkverkehr, eine Sonderregel bezüglich der Wochenruhezeiten eingeführt. Dem Erwägungsgrund Nr. 8 der VO (EU) 2020/1054 zufolge sei es durch die bis August 2020 geltenden Wochenruhezeitvorschriften dazu gekommen, dass für manche Fahrer die Abwesenheit von ihrem Heimatort unnötig verlängert wurde. Hintergrund war vermutlich die uneindeutige Formulierung im Artikel 8 Absatz 8 alter Fassung der VO (EG) Nr. 561/2006. Jedenfalls sei es dem EU-Gesetzgeber zufolge notwendig, die Vorschriften dahingehend anzupassen, dass es im Güterfernverkehr einfacher wird, die Vorschriften einzuhalten.

Deshalb sind **seit dem 20.08.2020 unter besonderen Voraussetzungen zwei reduzierte Wochenruhezeiten hintereinander im Fahrzeug erlaubt**. Und um gleichzeitig sicherzustellen, dass die Abwesenheit vom Heimatort nicht mehr so lange andauert wie unter der Altregelung, soll besagtem Erwägungsgrund zufolge geregelt werden, dass der Fahrer **eine lange Wochenruhezeit** (binnen 4 Wochen) an seinem Wohnort verbringen

kann, bei der er „für alle reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten **einen vollständigen Ausgleich**“ erhalten soll.

Angegangen wurde die Umsetzung dieser Idee über die geänderten und neuen **Ab-sätze 6, 6b, 8 und 8a im Artikel 8 der VO (EG) Nr. 561/2006**. Die Regelung gilt im gewerblichen Güterkraftverkehr und im Güter-Werkverkehr. Die wesentlichen Eckpunkte der Regelung sind folgende:

- Der Bezugszeitraum, innerhalb dessen das gesetzliche Mindestmaß an Wochenruhezeiten eingelegt werden muss, wird von der Doppelwoche auf den Vier-Wochen-Zeitraum verlängert.
- Es dürfen innerhalb dieses Vier-Wochen-Zeitraumes zwei reduzierte Wochenruhezeiten hintereinander eingelegt werden. Außerdem müssen mindestens zwei regelmäßige Wochenruhezeiten (außerhalb des Fahrzeugs) verbracht werden.
- Die hintereinander eingelegten reduzierten Wochenruhezeiten dürfen nicht im „Mitgliedstaat der Niederlassung“ des Unternehmens oder im Wohnsitzstaat des Fahrers verbracht werden.
- Wenn zwei reduzierte Wochenruhezeiten hintereinander eingelegt wurden, gilt eine abweichende Ausgleichsfrist für die Wochenruhezeitverkürzungen. Der Ausgleich ist „vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen“!
- Kehrt der Fahrer an seinen Wohnort oder an „seinen“ Unternehmensstandort zurück, um dort den Ausgleich für die Reduzierungen einzulegen, muss das Unternehmen seine Arbeit so planen, dass er in der Lage ist, **vor** Beginn der wöchentlichen Ruhezeit zurückzukehren.

In der Folge werden die Regelungen im Detail behandelt.

### Mindestumfang der Wochenruhezeiten im Vier-Wochen-Zeitraum

Abweichend gegenüber dem bekannten Standardmodell, das sich auf die Doppelwoche bezieht, gilt für Fahrer, die nach der Sonderregel disponiert werden, als Bezugszeitraum der Vier-Wochen-Zeitraum (vgl. ► Abschn. 2.2.1). Innerhalb dieses Zeitraums müssen mindestens zwei regelmäßige und zwei hintereinander eingelegte reduzierte Wochenruhezeiten vorhanden sein.

Dadurch ergibt sich für Fahrer, die innerhalb der Sonderregel disponiert werden, ein recht fixer Rahmen, wenn lediglich das Mindestmaß an Wochenruhezeiten eingelegt wird (vgl. ■ Abb. 4.11).



■ Abb. 4.11 Verteilung der Sonderregel-Wochenruhezeiten im Vier-Wochen-Zeitraum

## 5.1 Allgemeine Sonderregelungen

### 5.1.1 Mehr-Fahrer-Besatzung

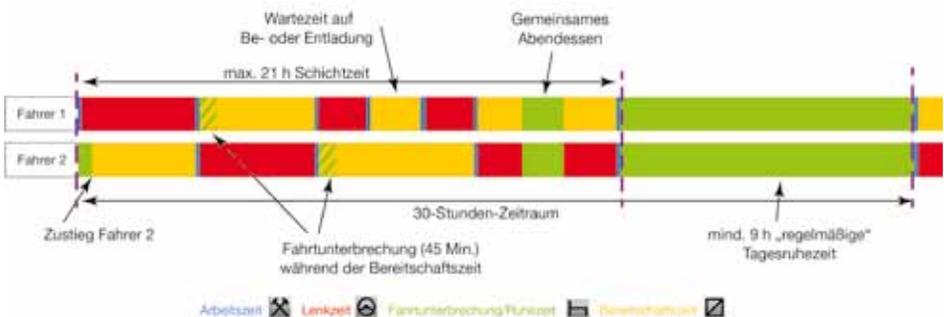
Um innerhalb kurzer Zeit verhältnismäßig lange Distanzen zurücklegen zu können, werden manche Fahrten mit zwei (oder mehr) Fahrern durchgeführt, die sich am Steuer des Fahrzeugs abwechseln. Während einer Mehr-Fahrer-Besatzung werden dazu

- die Zeiten als Beifahrer als Bereitschaftszeit aufgezeichnet und somit nicht zur Arbeitszeit hinzugezählt,
- von der Bereitschaftszeit als Beifahrer 45 Minuten als Fahrtunterbrechung im fahrenden Fahrzeug anerkannt und
- die Mindestdauer der regelmäßigen Tagesruhezeit auf 9 Stunden festgesetzt und der Bezugszeitraum von 24 auf 30 Stunden verlängert.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass alle anderen Vorgaben bzw. Limitierungen, etwa bei der Lenkzeit pro Doppelwoche oder der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit und der Länge der Arbeitswoche (144-Stunden-Zeitraum) genauso wie die Vorgaben zur maximalem täglichen Lenk- oder Arbeitszeit für alle aufzeichnungspflichtigen Fahrer immer gelten, also unabhängig davon, ob diese alleine oder im Rahmen einer Mehr-Fahrer-Besatzung unterwegs sind.

Da beide Fahrer regelmäßig bis zu 9 Stunden und zwei Mal pro Kalenderwoche bis zu 10 Stunden lenken/arbeiten dürfen, sind in der Mehr-Fahrer-Besatzung zwischen zwei Ruhezeiten Fahrtauern von regelmäßig bis zu 18 und zwei Mal pro Woche von bis zu 20 Stunden denkbar.

Die Tagesruhezeit kann nicht gesplittet werden und muss immer mindestens 9 zusammenhängende Stunden andauern. Die Schichtzeit beträgt somit 21 Stunden im 30-Stunden-Zeitraum. Neben kürzeren<sup>1</sup> oder längeren Stopps im Zuge des Fahrerwechsels können also auch noch Wartezeiten (Bereitschaftszeiten) hinzukommen (■ Abb. 5.1).



■ Abb. 5.1 Mehr-Fahrer-Besatzung mit verzögertem Zustieg Fahrer 2 und zusätzlichen Wartezeiten

1 Im ► Abschn. 3.3 ist erläutert, wie Arbeitsunterbrechungen einzusortieren sind, die nicht die Mindestdauer einer Pause nach dem Arbeitszeitgesetz bzw. einer Fahrtunterbrechung nach dem Fahrpersonalrecht erreichen.



## Ausnahmen

### Zusammenfassung

Dieses Kapitel befasst sich mit dem umfangreichen System der Ausnahmen von den Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten, deren speziellen Begriffsbestimmungen und Anforderungen (Tatbestandsmerkmalen) und den zu diesen Ausnahmen erfolgten Auslegungen durch die obersten zuständigen Behörden des Bundes und der Länder.

- 6.1 **Begriffsbestimmungen – 149**
- 6.2 **Unmittelbar geltende Ausnahmen – 153**
- 6.3 **Optionale Ausnahmen – 165**
- 6.4 **Möglichkeit der Zulassung weiterer Ausnahmen bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände – 183**
- 6.5 **Ausnahmen nach der Fahrpersonalverordnung – 185**
- 6.6 **Ausnahmen nach AETR – 188**

Nachdem in den vorherigen Abschnitten der grundsätzliche Anwendungsbereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr erläutert wurde, befassen sich die Ausführungen dieses Kapitels mit dem umfangreichen System der Ausnahmen von der grundsätzlichen Anwendbarkeit der Vorschriften. Nach einer einleitenden Klärung von Begrifflichkeiten, die in zahlreichen Ausnahmeregelungen Anwendung finden, werden zunächst die Ausnahmen behandelt, die unmittelbar aus dem Unionsrecht – also der VO (EG) Nr. 561/2006 – stammen. Dies sind einerseits die Ausnahmen nach Artikel 3 der VO (EG) Nr. 561/2006, die unmittelbar auf dem gesamten Gebiet der EU gelten (► Abschn. 6.2). Daneben gibt es in Artikel 13 VO (EG) Nr. 561/2006 Ausnahmen, die die Mitgliedstaaten individuell in nationales Recht umsetzen müssen (► Abschn. 6.3).

Da über die FPersV zudem spezifische Ausnahmen für Fahrzeuge zwischen mehr als 2,8 t und bis zu 3,5 t zHm gelten, werden auch die für diese Gewichtsklasse bestehenden Ausnahmen gesondert dargestellt (► Abschn. 6.5). Abschließend werden die Ausnahmen, die bei Beförderungen im AETR-Regime gelten, behandelt (► Abschn. 6.6).

Es ist also zunächst unbedingt zu klären, welchen Vorschriften eine konkrete Fahrt unterliegt, um beurteilen zu können, welche Ausnahmetatbestände ggf. in Betracht kommen. Eine tabellarische Übersicht zu den Ausnahmetatbeständen ist im ► Anhang 1 abgedruckt. Einen schnellen Überblick soll die bei den einzelnen Ausnahmetatbeständen abgedruckte Übersichtsleiste bieten. Ein Beispiel:

Wo gilt die Ausnahme?	EU	EWR	CH	UK	FPersV	AETR
-----------------------	----	-----	----	----	--------	------

Dabei bedeuten die Farben:

Grün	Ausnahme ist anwendbar (hier EU und UK)
Orange	Ausnahme ist anwendbar, es gibt aber Besonderheiten, auf die in den Erläuterungen näher eingegangen wird (hier EWR, CH und FPersV)
Rot	Ausnahme ist nicht anwendbar (hier AETR)
Schwarz	Ausnahme ist für diesen Bereich nicht relevant

Zu beachten ist ferner, dass eine Ausnahme nur dann in Anspruch genommen werden kann, wenn die konkret betrachtete Fahrt ALLE Tatbestandsvoraussetzungen der jeweiligen Ausnahme erfüllt. Dabei können beispielsweise besondere Anforderungen an das Fahrzeug (Bauart oder konkrete Konfiguration), an die zHm des Fahrzeugs oder der Zugfahrzeug-Anhänger-Kombination, an den Gewerbebereich, in dem das Unternehmen tätig ist (z. B. Land- oder Forstwirtschaft) oder den Umkreis, in dem das Fahrzeug bewegt wird, sowie einige weitere Kriterien mehr bestehen.

Führt ein Fahrer regelmäßig Beförderungen durch, die unter einen der Ausnahmetatbestände fallen, weshalb er regelmäßig die Lenk- und Ruhezeiten nicht einhalten muss, ist zu beachten, dass auch dann, wenn er nur eine einzige Fahrt durchführt, bei der die Voraussetzungen eines Ausnahmetatbestandes nicht vollumfänglich gegeben sind, bei dieser Fahrt die spezifischen Vorgaben Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten sowie Fahrtunterbrechungen in Gänze einzuhalten und über einen Fahrtenschreiber oder Tageskontrollblätter aufzuzeichnen hat. Das kann beispielsweise passieren, wenn 99 Prozent der Fahrten



## Rechte und Pflichten

### Zusammenfassung

Das Fahrpersonalrecht ist letztlich eine Sammlung von Geboten und Verboten bzw. Rechten und vor allem Pflichten, die die Fahrer, die Unternehmen oder auch die kontrollierenden oder verwaltenden Behörden treffen. In diesem Kapitel werden zunächst die Rechte und Pflichten der Fahrer beschrieben. Da die Fahrer diesen Rechten und Pflichten nur nachkommen können, wenn auch das Unternehmen die Ge- und Verbote einhält, ist der zweite Abschnitt den unternehmerischen Rechten und Pflichten gewidmet.

**8.1 Rechte und Pflichten des Fahrers – 220**

**8.2 Rechte und Pflichten des Unternehmens – 244**

### 8.1.17 Alternative Aufzeichnungen bei defekter, verlorener oder gestohlener Fahrerkarte erstellen

Wenn die Fahrerkarte beschädigt ist oder eine Fehlfunktion aufweist, sie verloren oder gestohlen wurde, muss der Fahrer zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins) und seine Unterschrift anbringen. Außerdem sind die bis zu diesem Zeitpunkt an diesem Arbeitstag angefallenen Arbeitstätigkeiten, Bereitschaftszeiten, Pausen und Ruhezeiten in der Tabelle auf der Rückseite des Druckerpapiers einzutragen.

Am Ende seiner Fahrt muss der Fahrer die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten ausdrucken und die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten ebenso in der Tabelle auf der Rückseite vermerken, in denen er seit dem Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt Arbeitstätigkeiten ausgeübt hat, Bereitschaftszeiten hatte oder eine Pause bzw. Fahrtunterbrechung eingelegt hat. Außerdem müssen auf diesem Dokument die Angaben eingetragen werden, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins). Auch dieser Ausdruck muss vom Fahrer unterschrieben werden. Dieses Vorgehen ist im Artikel 35 Absatz 2 der VO (EU) Nr. 165/2014 geregelt.

➤ **Klarstellung:** Diese Vorgehensweise ist nur in den oben genannten Situationen erlaubt. Wenn der Fahrer aus anderen Gründen seine Fahrerkarte „nicht zur Hand hat“, etwa, weil er sie schlicht zuhause vergessen hat, muss vor Antritt einer aufzeichnungspflichtigen Fahrt zunächst die Fahrerkarte (zuhause) beschafft werden.

### 8.1.18 Verhalten bei defekter, verlorener oder gestohlener Fahrerkarte

Wenn die Fahrerkarte eine Beschädigung oder Fehlfunktion aufweist oder der Fahrer diese verloren hat oder sie ihm gestohlen wurde, muss er binnen sieben Kalendertagen bei der zuständigen Behörde/Institution in seinem Wohnsitzstaat die Ersetzung der Fahrerkarte beantragen. Binnen acht Arbeitstagen nach Antragsingang hat die kartenausstellende Behörde/Institution die Ersatzkarte auszustellen (vgl. Artikel 29 Absatz 4 der VO (EU) Nr. 165/2014). Im nationalen Recht sind die Vorgaben im § 4 Absätze 4 und 5 und im § 5 der FPersV geregelt.

Der Fahrer darf in diesen Fällen 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 und sofern der Fahrer nachweisen kann (wobei offenbleibt, wie dieser Nachweis erfolgt), dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen (vgl. Artikel 29 Absatz 5 der VO (EU) Nr. 165/2014). Eine Verlängerung des 15-Tages-Zeitraumes wurde im Zusammenhang mit der VO (EU) 2020/1054 nicht vorgenommen, die es ja im grenzüberschreitenden Güterverkehr ermöglicht, zwei reduzierte Wochenruhezeiten hintereinander einzulegen und insofern für mehr als 15 Tage im Lkw unterwegs zu sein.

Regelungen sollen hierfür Mindeststandards setzen. Ein Zertifizierungsverfahren soll sicherstellen, dass diese Standards eingehalten und auch aufrechterhalten werden.

Die vorliegende Vorschrift gibt hierbei zunächst nur den Rahmen vor, der durch die EU-Kommission in Form sogenannter delegierter Rechtsakte weiter auszugestalten ist, wobei sie von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten unterstützt werden soll. Eine explizite Frist für die Vorlage der delegierten Rechtsakte enthält die Vorschrift nicht. Nach Artikel 23a Absatz 2 VO (EG) Nr. 561/2006 wird der EU-Kommission die Befugnis zu deren Erlass zunächst für fünf Jahre übertragen. Allerdings soll sie bis Ende 2024 einen Bericht über die Verfügbarkeit geeigneter Ruheeinrichtungen für Fahrer und die Verfügbarkeit gesicherter Parkeinrichtungen sowie den Ausbau sicherer und gesicherter Parkflächen, die gemäß den delegierten Rechtsakten zertifiziert sind, vorlegen.

Informationen über derartige Parkflächen sollen künftig allgemein zugänglich von der EU-Kommission im Internet bereitgestellt werden.

## 10.3 Nebenaspekte

---

### 10.3.1 Scheinselbstständige Fahrer

---

In vielen, wenn nicht gar allen Branchen werden selbstständig tätige (Einzel-) Personen von Unternehmen mit der Erbringung von Leistungen beauftragt. Wenn diese Auftragnehmer bei der Leistungserbringung beispielsweise die Betriebsmittel des Auftraggebers nutzen, in starkem Maße weisungsgebunden sind und auch in weiteren zu prüfenden Einzelfallkriterien letztlich „genau gleich“ tätig sind wie die Arbeitnehmer des Auftraggebers (und vielleicht sogar gemeinsam mit diesen tagtäglich arbeiten), handelt es sich in vielen Fällen um sogenannte arbeitnehmerähnliche Selbstständige. Daraus ergeben sich massive Risiken für den Auftraggeber, da diese arbeits-, sozialversicherungs- und steuerrechtlich in aller Regel wie Arbeitnehmer (des Auftraggebers) behandelt werden und in vielen Fällen zudem die Möglichkeit haben, sich ins Unternehmen „einzuklagen“.

Sowohl im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr als auch in vielen Werkverkehrsunternehmen sind „Miet-Fahrer“ und „Aushilfen“ bzw. in der Industrie und bei Dienstleistern auch viele „Spezialisten“ oder Fachkräfte (un)regelmäßig im Einsatz, die meistens mit dem Fahrzeug des Auftraggebers unterwegs sind. Da bei Frachtführern und Omnibusunternehmen eine Genehmigungspflicht besteht, die von manchen der Miet-Fahrer nicht erfüllt wird, oder im Werkverkehr nur direkt im Unternehmen beschäftigte Arbeitnehmer sowie Leiharbeiter erlaubt sind, ergeben sich durch (tatsächlich selbstständige oder) scheinselbstständige Fahrer auch Wettbewerbsverzerrungen in mitunter größerem Ausmaß. Vor allem für die Ein-Mann-Unternehmer selbst (Rente, Pflege, ...) und auch die sozialen Sicherungssysteme können negative Folgen aus dem Phänomen Scheinselbstständigkeit hervorgehen.

Wird eine illegale Beschäftigung festgestellt, kann der Auftraggeber für entgangene Steuer- und Sozialversicherungseinnahmen für bis zu vier Jahre in der Vergangenheit in Anspruch genommen werden. Da Arbeitgeber- und Arbeitnehmeranteile abzuführen sind und in aller Regel zu der umsatzsteuerrechtlichen Rückabwicklung auch Strafen und