

Sozialer Arbeitsschutz, Fahrpersonalrecht

Regionalkonferenz des Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik e.V. am 03. März 2007 in Mörfelden-Walldorf. Vortrag zum Thema „die neue Lenk- und Ruhezeitverordnung VO (EG) Nr. 561/2006 und „Neuregelung der Arbeitszeiten für das Fahrpersonal nach § 21a Arbeitszeitgesetz- ArbZG.

Referent: Willy Dittmann

Die Neue Lenk- und Ruhezeitverordnung VO (EG) 561/2006 die am 11. April 2007 In-Kraft-Tritt

Rechtliche Grundlagen VO (EG) Nr. 561/2006

Mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes zum 01. Mai 2006, hat der EU Gesetzgeber auch Vorschriften im Zusammenhang mit den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten geändert. Die wesentlichen Teile der VO (EG) Nr. 561/2006 treten aber erst am 11. April 2007 in Kraft und werden in den folgenden Folien vorgestellt.

Geltungsbereich der Verordnung

Innerhalb der Gemeinschaft sowie zwischen der Gemeinschaft, der Schweiz und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum.

EWR-Staaten

Norwegen

Island

Lichtenstein

(ab dem 01. Januar 2007 Bulgarien und Rumänien)

Gibt es Ausnahmen von der Einbaupflicht?

Ja!

An den Ausnahmen hat sich gegenüber dem analogen Kontrollgerät grundsätzlich nichts geändert. So sind zum Beispiel Schaustellerfahrzeuge, besondere Pannenhilfefahrzeuge, Fahrzeuge die vom Hersteller überführt werden, von der Einbau- und Benutzerpflicht des Kontrollgerätes ausgenommen.

Alle Fahrzeuge und Beförderungseinheiten von mehr als 2,8t-3,5t zulässigem Gesamtgewicht in die ein Kontrollgerät (analog oder digital) verbaut ist, unterliegen der Benutzerpflicht.

Ziele der VO (EG) 561/2006

Die 3 Ziele der Sozialvorschriften im Straßenverkehr in der Europäischen Union

Gesundheitsschutz

Verkehrssicherheit

Harmonisierung des Wettbewerbs

Fahrer (in)

Jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in einem Fahrzeug befindet, um es als Bestandteil seiner Pflichten, gegebenenfalls lenken zu können.

Mehrfahrerbetrieb

Der Begriff Mehrfahrerbetrieb wurde neu in die Verordnung aufgenommen.

Mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug die zum Lenken eingesetzt sind. (Außer in der ersten Stunde ist die Anwesenheit beider Fahrer über den gesamten Mehrfahrerbetrieb erforderlich). Hierbei gilt es zu beachten, dass das eingesetzte Fahrpersonal bereits vollständige Ruhezeiten (tägliche oder wöchentliche) erbracht haben muss. Die Ruhezeit beider Fahrer beträgt **nunmehr 9** zusammenhängende Stunden.

Definition der Woche

Der Zeitraum zwischen Montag 00:00 Uhr und Sonntag 24:00 Uhr.

Die Lenkzeiten

Tägliche Lenkzeit: 9 Stunden; höchstens zweimal in der Woche kann diese auf 10 Stunden verlängert werden.

Wöchentliche Lenkzeit: Maximal 56 Stunden; diese darf nicht dazu führen, dass die in der RiLi 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchst Arbeitszeit (vgl. §21a ArbZG) überschritten wird.

Lenkzeit der „Doppelwoche“: Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

Zu den vorgenannten Lenkzeiten zählen alle Lenkzeiten im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.

Tageslenkzeiten; Einsatzplanung

Die normale Tageslenkzeit beträgt 9 Stunden, die zweimal pro Woche auf 10 Stunden erhöht werden kann. Somit ergibt sich bei Ausschöpfung der gesetzlichen Vorschriften eine Wochenlenkzeit von 56 Stunden. (Sechs Tage 4x9 Std. und 2x10Std.)

Einsatzplanungen:

56 Std. + 34 Std. oder 45 Std. + 45 Std.

45 Std. + 50 Std. ist nicht möglich.

Die Lenkzeit in der Doppelwoche ergibt sich aus der Lenkzeit der Vorwoche.

Weitere Erläuterungen hierzu finden Sie nachfolgend unter Fragen und Antworten.

Die Fahrtunterbrechungen

Nach einer Lenkdauer von 4 ½ Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Aufteilung der Fahrtunterbrechung:

Erste Unterbrechung mindestens 15 Min.

Nach Fortsetzung der Fahrt;

Zweite Unterbrechung mindestens 30 Min.

Keine anderes Splitting möglich, weil der Ordnungsgeber die Reihenfolge vor dem Hintergrund des Erholungszweckes dies so festgelegt hat. Wenn die erste und zweite Unterbrechung jeweils 30 Minuten beträgt, so wird diese Maßgabe nicht zu beanstanden sein. Unzulässig wären Unterbrechungen von zuerst 30 Minuten und dann 15 Minuten.

Dauer der regelmäßigen täglichen Ruhezeit

Die regelmäßige tägliche Ruhezeit beträgt 11 zusammenhängende Stunden innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit.

Beispiel; Regelmäßige tägliche Ruhezeit

Nach einer wöchentlichen Ruhezeit von 45 zusammenhängenden Stunden wird am Montag um 07:00 Uhr die Lenktätigkeit aufgenommen.

Lenkzeit: 4 ½ Stunden

Fahrtunterbrechung: 45 Minuten

Lenkzeit: 4 ½ Stunden

Ruhezeit 11 Stunden

Die Ruhezeit ist wäre demnach bereits ab 16:45 Uhr vom Fahrer einzulegen.

Reduzierte tägliche Tagesruhezeit:

Die reduzierte tägliche Ruhezeit beträgt mindestens 9 Stunden.

Es sind maximal **drei** reduzierte tägliche Ruhezeiten zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten zulässig. Ein Ausgleich (9+2) – wie dieser in der VO (EWG) Nr. 3820/85 vorgeschrieben war – entfällt ab 11.4.2007.

Beispiel; Reduzierte tägliche Ruhezeit

Beginn der Lenktätigkeit am Sonntag um 22:00 Uhr

Lenkzeit:	4 ½ Stunden
Fahrtunterbrechung:	45 Minuten
Lenkzeit:	4 ½ Stunden
Fahrtunterbrechung	45 Minuten
Lenkzeit	1 Stunden

Die reduzierte Ruhezeit wäre demnach bereits ab 09:30 Uhr vom Fahrer einzulegen.

Aufteilung der regelmäßigen täglichen Ruhezeit

Die regelmäßige tägliche Ruhezeit kann in zwei Teilen genommen werden.

Erster Ruhezeitblock mindestens 3 Std.

Zweiter Ruhezeitblock mindestens 9 Std.

Vom Verordnungsgeber wurde die dargestellte Reihenfolge so festgelegt.

Eine Fraktionierung 8+4Std., wie dies in der VO (EWG) Nr. 3820/85 vorgesehen war, ist ab 11.4.2007 nicht mehr zulässig.

Ruhezeit bei der Mehrfahrerbesetzung

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer muss innerhalb von 30 Stunden, nach dem Ende der letzten Ruhezeit, eine tägliche Ruhezeit von mindestens **9** Stunden genommen haben. Die Ruhezeit kann im Fahrzeug nur dann verbracht werden, wenn dieses nicht fährt und für jeden Fahrer eine geeignete Schlafmöglichkeit zur Verfügung steht.

Wöchentliche Ruhezeiten

Eine wöchentliche Ruhezeit - WRZ beginnt spätestens am Ende von **sechs 24-Stunden-**Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

Beispiel:

Nach dem Ende einer regelmäßigen (45 Std.) oder reduzierten Wochenruhezeit (24 Std.) beginnt der Fahrer am Sonntag um 22.00 Uhr seine Arbeitswoche. Nach Einhaltung der Lenkzeiten, der Fahrtunterbrechungen und der täglichen Ruhezeiten sowie den Höchstarbeitszeiten muss er am folgenden Samstag um 22:00 Uhr seine nächste Wochenruhezeit beginnen. War die letzte wöchentliche Ruhezeit eine reduzierte, so muss nunmehr eine regelmäßige Wochenruhezeit von 45 Stunden eingehalten werden.

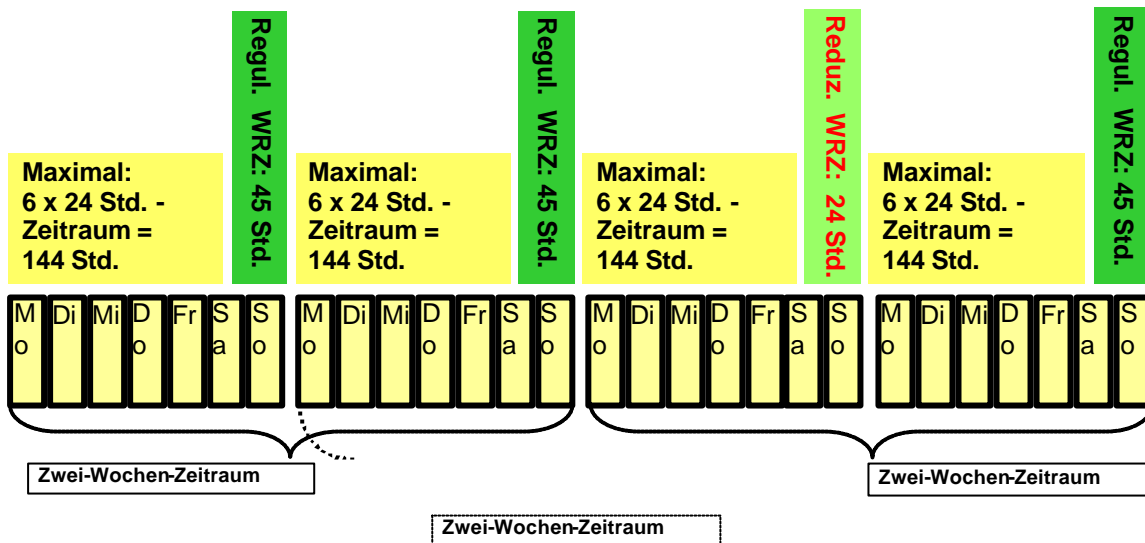
Verteilung der wöchentlichen Ruhezeit

In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende wöchentliche Ruhezeiten einzuhalten:

1. zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
2. eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.

Der Ausgleich der Reduzierung hat vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche ohne Unterbrechung zu erfolgen (Ausgleichsvorgabe; mindestens 9 Std. + 21 Std.).

Verteilung der wöchentlichen Ruhezeit



Beispiel; Ausgleich bei Verkürzung der WRZ

Bei der Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit auf 24 Stunden ist darauf zu achten, dass diese spätestens vor dem Ende der dritten Woche nach der Woche, in der die sie reduziert wurde, durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen wird. Sie ist an eine mindestens neunstündige Ruhepause anzuhängen.

1. Woche 45 Stunden
2. Woche 45 Stunden
3. Woche **24** Stunden am Sonntag.

Der Ausgleich von **21** Stunden wäre somit spätestens vor dem Ende der 6. Woche erforderlich (Ausgleichsvorgabe; mindestens 9 Std. + 21 Std.).

Einhaltung der Sozialvorschriften; Unternehmenspflichten

Durch die ausdrückliche Normierung der Verpflichtung des Unternehmers, die Arbeit des Fahrpersonals so zu planen, dass sie die Bestimmungen der Verordnung Nr. 3820/85 bzw. Nr. 561/2006 und auch der VO (EWG) Nr. 3821/85 einhalten können, wird die Verantwortlichkeit des Unternehmers für die Einhaltung der Sozialvorschriften für das Fahrpersonal im Straßenverkehr sichergestellt.

Ausdehnung der Unternehmenspflichten

Die Mitverantwortung, wird nach Art. 10 der VO (EG) Nr. 561/2006 ausgedehnt auf:

Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer, Fahrervermittlungsagenturen.

Das heißt: Die vorgenannten „Mitverantwortlichen“ stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006 verstoßen.

„Bei Feststellung von Rechtsverstößen wird die zuständige Behörde künftig prüfen, ob eine Mitverantwortung anderer Beteiligter der Beförderungskette, wie etwa Verlader, Spediteure, Auftragnehmer, Fahrvermittlungsagenturen etc. vorliegt“.

Mitführung von Unterlagen (analoges Kontrollgerät)

Seit 1. Mai 2006 muss der Fahrer eines Fahrzeugs, das mit einem Kontrollgerät nach Anhang I ausgerüstet ist, jederzeit den Kontrollbeamten auf Verlangen folgendes vorlegen können:

Die Schaublätter für die laufende Woche und die vom Fahrer in den 15 vorausgegangenen Kalendertagen verwendeten Schaublätter;

Die Fahrerkarte (falls er Inhaber einer Fahrerkarte ist);

Alle während der laufenden Woche und den 15 vorausgegangenen Kalendertagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke, die gemäß VO (EWG) Nr. 3821/85 und VO (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.

Nach dem 1. Januar 2008 umfassen die vorgenannten Zeiträume jedoch den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage.

Mitführung von Unterlagen (digitales Kontrollgerät)

Bei einem Kontrollgerät nach Anhang I B muss er jederzeit den Kontrollbeamten auf Verlangen folgendes vorlegen können:

Die Fahrerkarte (falls er Inhaber einer Fahrerkarte ist);

Die Schaublätter für die laufende Woche und die vom Fahrer in den 15 vorausgegangenen Kalendertagen verwendeten Schaublätter, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I (analoges Kontrollgerät) ausgerüstet ist;

Alle während der laufenden Woche und den 15 vorausgegangenen Kalendertagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke, die gemäß VO (EWG) Nr. 3821/85 und VO (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind;

Nach dem 1. Januar 2008 umfassen die vorgenannten Zeiträume jedoch den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage.

Anmerkung:

Werden von einem Fahrer sämtliche Aktivitäten mit einem Fahrzeug durchgeführt, dass ein analoges Kontrollgerät besitzt, so muss er bei einer Straßenkontrolle nur die verwendeten Schaublätter wie oben beschrieben den Kontrollbeamten vorlegen. Besitzt der Fahrer auch noch eine Fahrerkarte die Möglicherweise noch nicht verwendet wurde, so muss er diese bei der Kontrolle mit vorlegen.

Neuregelung der Arbeitszeiten für das Fahrpersonal nach § 21a Arbeitszeitgesetz – ArbZG

Arbeitszeitgesetz; §21a (RiLi 2002/15/EG vom 11. März 2002)

In jedem Transport- bzw. Verkehrsunternehmen ist die Gestaltung von Einsatz- oder Dispositionsplänen ein sensibler Bereich. Vor allem aber in Bezug auf die ab 1. September 2006 geltenden Arbeitszeitvorschriften für das Fahrende Personal.

Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht

Die nationale Umsetzung erfolgte durch Artikel 5 des Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs-rechtlicher Vorschriften und arbeitszeitrechtlicher Vorschriften am 17. August 2006 im Bundesgesetzblatt (BGBl I S. 1962 ff). Mit Artikel 5 der vorgenannten Gesetzesänderung wurde das Arbeitszeitgesetz geändert und der § 21a „Beschäftigung im Straßentransport“ eingefügt. Die geänderte Rechtssetzung trat bereits am

1. September 2006

in Kraft.

Der Arbeitsplatz

- Standort der Hauptniederlassung oder der Zweigniederlassung des Unternehmens;
- Das Fahrzeug;
- Jeder Ort, an dem die mit der Beförderung verbundenen Tätigkeiten ausgeübt werden.

Die tägliche Arbeitszeit

Die Arbeitszeit der Arbeitnehmer darf 8 Stunden nicht überschreiten. Die Arbeitszeit kann auf bis zu 10 Stunden verlängert werden, aber nur dann, wenn ein Ausgleich nach den gesetzlichen Vorgaben erfolgt, so dass im Durchschnitt 8 Stunden werktäglich nicht überschritten werden.

Als Arbeitszeit gelten insbesondere folgende Tätigkeiten:

- a) Den reinen Dienst am Steuer (Lenkzeit);
- b) Be- und Entladen
- c) Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste (Beim Personenverkehr)
- d) Reinigung und technische Wartung
- e) Die Reparaturarbeiten, Vor- und Abschlussarbeiten;
- f) Sonstige Arbeitszeiten, z. B. solchen, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs und der Ladung zu gewährleisten, bzw. die zur Erledigung von gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten aufgewendet werden.

Unterschied zwischen Arbeitszeit und Lenkzeit

Paragraf 21a Arbeitszeitgesetz muss im Hinblick auf die zulässigen Lenkzeiten im Zusammenhang mit den Lenk- und Ruhezeitvorschriften der EG und den internationalen Regelungen des AETR gesehen werden. Zu beachten ist der Unterschied zwischen Arbeitszeit und Lenkzeit.

Höchstzulässige **Arbeitszeit** in der Woche 60 Std.

Höchstzulässige **Lenkzeit** in der Woche 56 Std.

Bei Ausschöpfung der höchstzulässigen Wochenlenkzeit von 56 Stunden könnte der Fahrer demnach mit anderen Arbeiten (z.B. Be- oder Entladetätigkeiten) nur noch 4 Stunden beschäftigt werden.

Beispiel einer tägliche Arbeitszeit/Schichtzeit

Lenkzeit	7 Std. und 45 Minuten
Arbeitszeit	2 Std. und 15 Minuten

Bereitschaftszeit (geplant)	3 Std. und 45 Minuten
Pausen insgesamt	1 Std. und 15 Minuten

Gesamtarbeitszeit (LZ + ArbZ)	10 Stunden
„Schichtzeit“	15 Stunden

Die tägliche Ruhezeit hat nach dem Ende der so genannten „Schichtzeit“ zu erfolgen. Dies wäre im vorliegenden Beispiel eine reduzierte Tagesruhezeit von 9 Stunden.

Keine Arbeitszeiten (Bereitschaftszeiten) nach § 21a (3) ArbZG sind

Die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen.

Die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen. Für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.

Weitere Bereitschaftszeiten hat der nationale Gesetzgeber für das fahrende Personal die unter den Anwendungsbereich der VO (EWG) 3820/85 oder ab 11.04.2007 unter die VO (EG) Nr. 561/2006 oder dem AETR fallen nicht vorgesehen.

Zeitspanne der Bereitschaftszeiten

Die vorgenannten drei Arten der Bereitschaftszeiten nach § 21a Absatz 3 ArbZG sind nur dann als solche rechtskonform, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im Voraus, spätestens **unmittelbar vor Beginn** des betreffenden Zeitraums, bekannt sind.

Bereitschaftszeiten sind weder Arbeitszeit noch Ruhezeiten und grundsätzlich auch keine Ruhepausen.

Dauer der wöchentlichen Höchstarbeitszeiten

Die Arbeitszeit nach § 21a Abs. 4 darf 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von vier Kalendermonaten oder 16 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden wöchentlich nicht überschritten werden. Die Ruhezeiten bestimmen sich nach den Vorschriften der EG sowie nach dem AETR.

Beweispflichten des Fahrers

Zur Berechnung der Arbeitszeit fordert der Arbeitgeber den Arbeitnehmer schriftlich auf, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Der Arbeitnehmer legt diese Angaben schriftlich vor. D.h: Fahrer (Aushilffahrer) müssen dem Verkehrsunternehmen alle Informationen verschaffen, die nötig sind, um diesem die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung zu ermöglichen.

Was sind Ruhepausen nach dem Arbeitszeitgesetz?

Eine Pause im Sinne des nationalen Arbeitszeitgesetzes liegt vor, wenn der Fahrer/Beschäftigte mindestens eine Viertelstunde lang von jeder Arbeit freigestellt wird. Soweit bei gemischter Tätigkeit zwischen Lenkzeit und sonstigen Arbeiten geringere Lenkzeiten anfallen, sind jedenfalls die erforderlichen Pausen nach dem Arbeitszeitgesetz zu

beachten. Bei einer Arbeitszeit von mehr als 6 bis 9 Stunden sind vom Arbeitgeber 30 Minuten Pause und bei mehr als 9 Stunden 45 Minuten Pause zu gewähren.

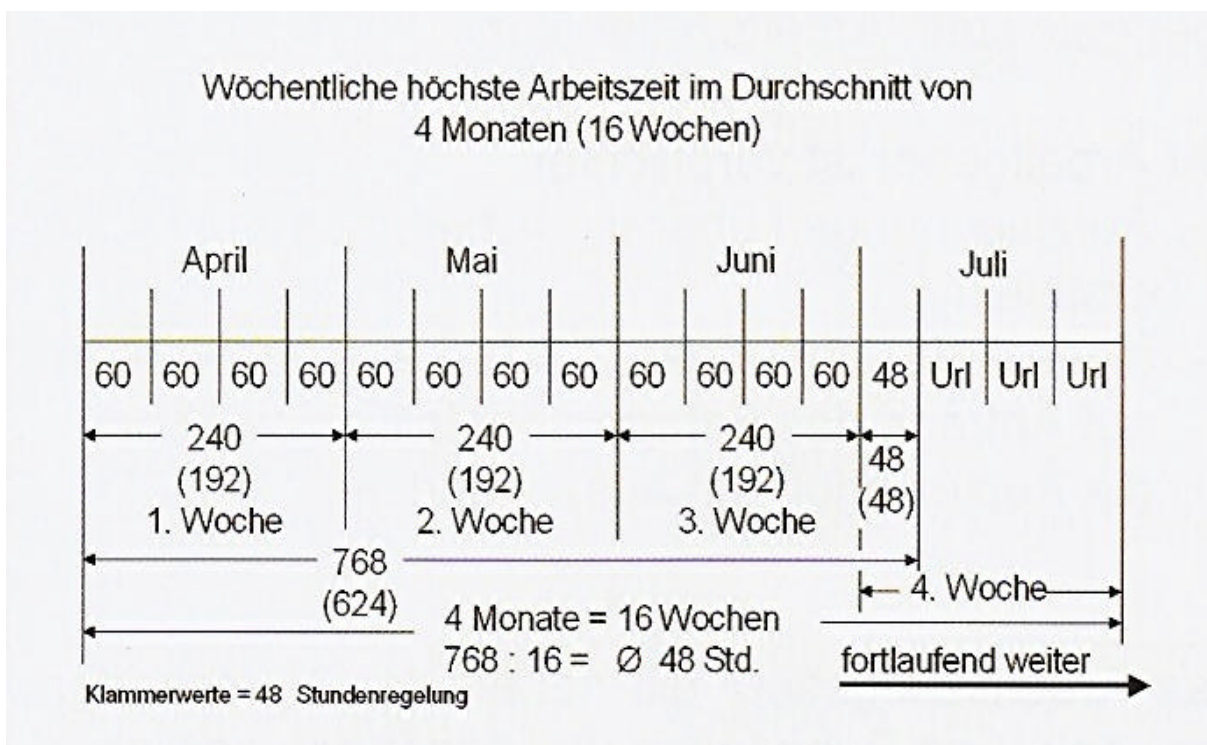
Ausgleichzeiten

Wenn die Arbeitszeiten in der Woche von 48 Stunden auf maximal 60 Stunden verlängert werden, so sind diese Zeiten (12 Std.) auszugleichen, damit im Wochendurchschnitt 48 Stunden erreicht werden.

Es gibt aber bestimmte Zeiten die nicht als Ausgleichszeit in Ansatz zu bringen sind bzw. hierzu unberücksichtigt bleiben.

Urlaubstage
Krankheitstage
Sonn und Feiertage

Beim nachfolgenden Beispiel: Ist der Ablauf so richtig?
Urlaubstage als Ausgleichszeit?!



Zur Klarstellung:

Gesetzliche Urlaubszeiten dürfen nicht als Ausgleichzeiten in Ansatz gebracht werden. Die am Beispiel dargestellten Urlaubszeiten wären nur dann Ausgleichszeiten, wenn es sich bei den drei Wochen im Juli um arbeitsfreie Zeit handelt.

Abweichende Regelungen; Kurzfassung des § 21a Abs.6 Ziffer 2 ArbZG

Von der wöchentlichen Höchst Arbeitszeit können, wenn objektive technische oder arbeitszeitorganisatorische Gründe vorliegen, in einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung andere Regelungen getroffen werden. Dabei darf die Arbeitszeit 48 Std. wöchentlich im Durchschnitt von **sechs Kalendermonaten** nicht überschreiten.

Aufzeichnung der Arbeitszeit; Dokumentationspflichten (§ 21a Abs.7)

Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Arbeitszeiten aufzuzeichnen. Als Aufzeichnung können u.a. die Schaublätter, Daten aus dem digitalen Kontrollgerät oder Stechkarten dienen. Die Aufzeichnungen sind 2 Jahre aufzubewahren. Dem Arbeitnehmer ist auf Verlangen eine Kopie der Aufzeichnungen auszuhändigen. Diese Dokumentationspflicht geht weiter als die in Paragraph 16 Abs. 2 ArbZG bestehende Aufzeichnungspflicht des Arbeitgebers.

INFOS zum digitalen Kontrollgerät

Nach Veröffentlichung der Rechtsakte vom 15. März 2006 am 11. April 2006 im Amtsblatt der EU -L 102- wird nach Art. 27 der VO (EG) Nr. 561/2006 der Einbau des digitalen Kontrollgerätes in alle Neufahrzeuge die erstmals nach dem 1. Mai 2006 zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden und unter den Anwendungsbereich der oben genannten Verordnung fallen, zur Pflicht.

Chipkarten statt Tachoscheiben

Mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes benötigen das Fahrpersonal, die Unternehmen, die Werkstätten und die Kontrollorgane für ihre Aufgabenwahrnehmung Kontrollgerätkarten. Für Unternehmen und Fahrer sind die erforderlichen Chip-Karten die Basis für Betrieb und Nutzung des digitalen Kontrollgerätes.

Kontrollgerätkarten

Für die Nutzung und Bedienung des digitalen Kontrollgerätes gibt es vier Kontrollgerätkarten die bei der nach Landesrecht zuständigen Behörden oder beauftragte Stelle bezogen werden können. Die personalisierten Chipkarten identifizieren den Nutzer. Je nach Zugriffsrecht ermöglichen sie das Anzeigen, Ausdrucken und Herunterladen der gespeicherten Daten.

Fahrerkarte: Für den Fahrbetrieb und Speicherung der Aktivitätsdaten.

Unternehmenskarte: Unternehmen, deren Fahrpersonal Beförderungen durchführt, die unter die VO (EWG) Nr. 3820/85 fallen. Auch Unternehmen von Kleintransportern (>2,8-3,5t) können betroffen sein.

Werkstattkarte: Anerkannte oder beauftragte Werkstätten, Hersteller von Kontrollgeräten sowie Fahrzeughersteller.

Kontrollkarte: Für Kontrollzwecke der BAG, Polizei, oder den Aufsichtsbehörden/Arbeitsschutzbehörden.

Weiterverwendbarkeit von herkömmlichen analogen Kontrollgeräten.

Die herkömmlichen analogen Kontrollgeräte bei denen Schaublätter erforderlich sind, können grundsätzlich weiter betrieben/verwendet werden.

Austauschpflicht; Analog gegen Digital.

Ab dem 1. Januar 1996 zugelassene Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10t;

Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12t.

Ein Austausch des analogen Kontrollgerätes ist aber nur dann erforderlich, wenn das gesamte System, bestehend aus Registereinheit und Geschwindigkeitsgeber (KITAS) getauscht werden muss.

Fahrzeuge bei denen das Gesamtgewicht gleich ist oder weniger als 10t bzw. 12t beträgt, sind von dieser Regelung nicht betroffen.

Ab wann muss eine Fahrerkarte verwendet werden?

Den Arbeitstag beginnt der Fahrer mit dem Einstecken der Fahrerkarte in Schacht 1. Er wird dann durch das Anmeldenü geführt. Ist ein zweiter Fahrer auf dem Fahrzeug anwesend,

durchläuft er nach dem Einstecken seiner Fahrerkarte in den Schacht 2 das gleiche Menü. Wichtig ist hierbei, dass zuerst der Anmeldevorgang vom ersten Fahrer abgeschlossen ist.

Wichtig:

Ohne Fahrerkarte darf kein Fahrzeug gelenkt werden, es sei denn, es liegen rechtmäßige Ausnahmen vor.

Rechtmäßige Ausnahmen von der Benutzung einer Fahrerkarte.

Wenn eine Fahrerkarte beschädigt ist, Fehlfunktionen aufweist in Verlust geraten ist oder gestohlen wurde, d.h. sich nicht im Besitz des Fahrers befindet, hat der Fahrer zu Beginn und am Ende seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug auszudrucken und auf dem Ausdruck die Angaben, mit der er Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), einzutragen und seine Unterschrift anzubringen; Die Eintragung der Aktivitäten (Zeitgruppen) haben entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten zu erfolgen und sind in Artikel 15 Absatz 3 zweiter Spiegelstrich Buchstaben b, c und d der VO (EWG) Nr. 3821/85 geregelt.

Beim Vorliegen der genannten Tatumstände -Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl- darf der Fahrer ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen seine Fahrt fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn das für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist, sofern er nachweisen kann, dass es ihm nicht möglich war, die Fahrerkarte während diese Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen.

Binnen sieben Tagen hat der Fahrer einen Antrag auf Ersetzung der Fahrerkarte bei der zuständigen Behörde zu stellen.

Wie viele Arten von Kontrollgerätkarten darf man besitzen?

Der Besitz von Kontrollgerätekarten ist an bestimmte Funktionen gebunden (Fahrer, Unternehmen, Werkstatt, Kontrollorgan).

Jeder Fahrer darf nur im Besitz **einer** gültigen Fahrerkarte sein.

Das Unternehmen kann **mehrere** Karten besitzen.

Die Werkstatt erhält auf Antrag für jede zugelassene Fachkraft/Techniker **eine** Karte.

Pro Arbeitsverhältnis jedoch nur **eine** Karte.

Die Kontrollorgane können für ihre Aufgabenwahrnehmung **mehrere** Karten besitzen.

Der selbstfahrende Unternehmer mit eigenen Fahrzeugen benötigt grundsätzlich zwei Kontrollgerätkarten. (FK+UK)

Fälschung von Aufzeichnungen

Die Verfälschung, Unterdrückung oder Vernichtung von Aufzeichnungen auf dem Schaublatt, des Speicherinhalts des Kontrollgerätes bzw. der Fahrerkarte sowie der von dem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgedrucktem Dokument ist verboten. Dies gilt in gleicher Weise für Manipulationen am Kontrollgerät, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Aufzeichnungen und/oder ausgedruckten Dokumente verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden können. Im Fahrzeug darf keine Einrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann.

Wie lange speichert das digitale Kontrollgerät die Daten?

Das digitale Kontrollgerät ist so konstruiert, dass die Daten für mindestens 365 Tage gespeichert werden.

Es speichert die gefahrene Geschwindigkeit detailliert jedoch nur während der letzten 24 Stunden tatsächlicher Fahrzeit („Nettolenkezeit“).

Anmerkung:

Auf der Fahrerkarte werden keine Geschwindigkeiten gespeichert, sondern lediglich die Aktivitäten des Fahrers für mindestens 28 Tage.

Muss der Unternehmer die Fahraufzeichnungen/Fahrerdaten aufbewahren?

Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes spätestens alle 3 Monate, beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Weil die Daten auf der Fahrerkarte zyklisch überschrieben werden, sind sie regelmäßig, spätestens alle 28 Tage beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, vom Unternehmer auszulesen/kopieren. Alle kopierten Daten sowohl aus dem Massenspeicher und der Fahrerkarte und die Tagesausdrucke sind zwei Jahre zu speichern und der zuständigen Behörde auf Verlangen auf einem Datenträger zur Verfügung zu stellen. Ebenfalls hat der Unternehmer unverzüglich auf einem gesonderten Datenträger Sicherheitskopien zu erstellen. Bei Verletzung der Aufbewahrungspflicht können der Unternehmer oder dessen Beauftragte zur Rechenschaft gezogen werden.

Problemfälle (digitales KG) Hol- und Bringdienste.

Hol- und Bringdienste der Werkstätten fallen nach Auffassung der Bund/Länder-Referenten Sozialvorschriften unter die Freistellung der Artikel 4 Nummer 11 Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bzw. Artikel 3 Buchstabe g Verordnung (EG) Nr. 561/2006, (ab 11.04.2007), wenn solche Fahrten auf direktem Weg vom Kunden zur Werkstatt oder umgekehrt und als so genannte Leerfahrten (ohne Transportgut) durchgeführt werden; ferner müssen diese Fahrzeuge dann ausschließlich von Werkstattangehörigen im Werkstattauftrag gefahren werden. In diesen Fällen besteht über das Eingabemenü des digitalen Kontrollgerätes die Möglichkeit, die Fahrt als nicht den vorgenannten Verordnungen unterliegende Fahrt („OUT“) zu kennzeichnen. Es dürfen bei diesen Fahrten keine Werkstattkarten verwendet werden.

Problemfälle (digitales KG) Überführungsfahrten, rotes Kennzeichen oder Kurzzeit-Kennzeichen

Bei Fahrten mit Fahrzeugen mit "rotem Kennzeichen" ist der Ausnahmetatbestand nach Artikel 4 Nr. 11 der VO (EWG) Nr. 3820/85 gegeben, weil diese Fahrzeuge noch nicht der bestimmungsgemäßen Nutzung zugeführt worden sind. Artikel 4 Nr. 11 VO (EWG) Nr. 3820/85 stellt auf den Zweck der konkreten Fahrt ab sowie auf neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen wurden. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eigene oder gemietete Fahrzeuge handelt. Auf Fahrzeuge, die mit einem DTCO ausgerüstet sowie mit einem "amtlichen Kennzeichen" versehen und somit in Betrieb genommen sind und für Probe- oder Vorführfahrten zum Zwecke der Verkaufs bzw. für Überführungsfahrten zum Kunden im öffentlichen Straßenverkehr eingesetzt werden, findet Artikel 4 Nr. 11 VO (EWG) Nr. 3820/85 KEINE Anwendung. Die Kontrollgerätkarten der jeweiligen Nutzer sind erforderlich.

Muss beim Einlegen der Fahrtunterbrechungen nach Artikel 7 Satz 1 und Satz 2 VO (EG) 561/2006 die Fahrerkarte im digitalen Kontrollgerät gesteckt bleiben?

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen von Satz 1 eingehalten wird.

Das neue Pausensplitting ist auch hier auf die Lenkdauer von viereinhalb Stunden bezogen. Dabei versteht sich die „Lenkdauer“ als die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein. Die Berechnung der Lenkdauer von viereinhalb Stunden kann durch eine Pause von mindestens 15 Minuten unterbrochen sein, wird dann aber fortgesetzt und muss spätestens nach viereinhalb Stunden Dauer mit einer Pause von mindestens 30 Minuten unterbrochen werden. Hiernach beginnt ein neuer

Berechnungszeitraum der Lenkdauer. Die Fahrtunterbrechungen hat der Fahrer durch das Betätigen des Zeitgruppenschalters am Kontrollgerät erkenntlich nachzuweisen. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise wie zum Beispiel beim Fahrzeugwechsel oder bei Verkehrskontrollen oder defektem Schaublatt oder Fahrerkarte oder defektem Kontrollgerät zulässig.

Anmerkung:

An manche Eigenheiten der neuen Aufzeichnungstechnik, das für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen soll, müssen sich Fahrer auch nach einem knappen Jahr noch gewöhnen. Wichtig ist, dass die Aktivitäten durch das Bedienen des Zeitgruppenschalters am Kontrollgerät erkenntlich nachgewiesen werden insbesondere aber die Bereitschaftszeiten und die Ruhepausen oder Ruhezeiten.

Fragen und Antworten

Was bedeutet Lenkzeiten in der Doppelwoche nach Artikel 6 Absatz 3 i.V. mit Artikel 4 Buchstabe I VO (EG) Nr. 561/2006?

Die summierte Gesamtlenkzeit während zwei aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten. Die Woche ist der Zeitraum zwischen Montag 00:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr

Gemäß dieser Vorschrift beträgt die maximale Lenkzeit in der Woche, 4x 9 Std. und 2x zehn Std., also 56 Stunden. Da in der „Doppelwoche“ 90 Stunden nicht überschritten werden dürfen, darf in der Folgeweche lediglich 34 Stunden Lenkzeit anfallen. Würden hier jeweils zwei Wochen zusammenhängend in starrer Folge aneinandergereiht, dann wären die im nachfolgenden Beispiel dargestellten „Doppelwochenlenkzeiten“ möglich.

Beispiel bei starrer Folge der „Doppelwochenlenkzeiten“:

1. Woche: 34 Stunden Lenkzeit
2. Woche: 56 Stunden Lenkzeit
3. Woche: 56 Stunden Lenkzeit
4. Woche: 34 Stunden Lenkzeit

Betrachtet man den 2-Wochen-Zeitraum der 1. + 2. Woche, wird die maximal zulässige Lenkzeit in der Doppelwoche eingehalten. Es beginnt ein neuer "Betrachtungszeitraum" mit der Berechnung der Lenkzeit in der 3. + 4. Woche, die ebenfalls 90 Stunden nicht überschreitet.

Die vorstehende Berechnung bzw. „starre“ Betrachtungsweise ist nicht korrekt, es ist wie folgt zu verfahren:

1. + 2. Woche = 90 Stunden	Lenkzeiten zulässig
2. + 3. Woche = 112 Stunden	Überschreitung Lenkzeiten unzulässig
3. + 4. Woche = 90 Stunden	Lenkzeiten zulässig

Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten. Bei dieser Festlegung geht der Verordnungsgeber davon aus, dass im Tagesdurchschnitt 9 Stunden und in einer Kalenderwoche durchschnittlich 45 Stunden vom Fahrer gelenkt werden. Beträgt die Lenkzeit in einer Woche jedoch 56 Stunden so ist dies nur zulässig, wenn in der vorausgegangenen Woche nicht mehr als 34 Stunden gelenkt wurde. Außerdem darf in der nachfolgenden Woche die Lenkzeit ebenfalls nicht länger als 34 Stunden sein.

Beispiel:

1. Woche 40 Std. Lenkzeit
2. Woche 50 Std. Lenkzeit 1.+2. = 90 Std. Doppelwoche
3. Woche 38 Std. Lenkzeit 2.+3. = 88 Std. Doppelwoche
4. Woche 52 Std. Lenkzeit 3.+4. = 90 Std. Doppelwoche
5. Woche 38 Std. Lenkzeit 4.+5. = 90 Std. Doppelwoche
6. Woche 50 Std. Lenkzeit 5.+6. = 88 Std. Doppelwoche usw.

Hinweis:

Gemäß [Artikel 6 Abs. 2 der VO \(EG\) Nr. 561/2006](#) darf die wöchentliche Lenkzeit 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentlichen Höchstarbeitszeit überschritten wird.

Gemäß [Artikel 6 Abs. 3 der VO \(EG\) Nr. 561/2006](#) darf die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

Gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2002/15/EG (<http://www.bgl-ev.de/web/service/gesetze.htm>) darf die wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden nicht überschreiten. Die wöchentlichen Höchststarbeitszeiten können bis zu 60 Stunden betragen, sofern der Wochendurchschnitt in einem Zeitraum von vier Monaten 48 Stunden nicht übersteigt. Die Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern werden zusammengerechnet. Der Arbeitgeber hat das Fahrpersonal schriftlich aufzufordern, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Das Fahrpersonal hat diese Angaben schriftlich vorzulegen.

Wie sind die Arbeitszeit- und Ruhezeiten für die Anreise zur Fahrzeugübernahme nach Artikel 9 Absatz 2 und 3 VO (EG) 561/2006 zu werten?

Artikel 9 Absatz 2

Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich der Verordnung 561/2006 fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Koje oder einem Liegewagen hat.

Artikel 9 Absatz 3

Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als andere Arbeiten anzusehen.

Anmerkung:

Somit wird klargestellt, dass die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um ein Nutzfahrzeug über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht an einem anderen Ort als dem Wohnort oder der eigentlichen Betriebsstätte der Arbeitgeber zu übernehmen, nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen ist, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Koje oder einem Liegewagen hat. Besteht die Ruhemöglichkeit nicht, so sind die hierfür angefallenen Zeiten andere Arbeiten und somit Arbeitszeit. Diese Zeiten sind ordnungsgemäß zu dokumentieren (siehe hierzu auch die Dokumentationspflicht nach Artikel 6 Absatz 5 VO (EG) 561/2006). Die Anreise zum Beispiel mit dem PKW zur Übernahme eines Nutzfahrzeuges, das unter den Anwendungsbereich der vorgenannten Verordnung fällt, ist als andere Arbeiten anzusehen. Gleichwohl gelten Zeiten die für Rückreisen von solchen Einsätzen benötigt werden ebenfalls als andere Arbeiten.

Mitführipflichten von Unterlagen nach Artikel 26 Absatz 4 VO (EG) Nr. 561/2006 i.V. mit Artikel 15 Absatz 7 VO (EWG) Nr. 3821/85.

Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit folgendes vorlegen können:

die Schaublätter für die laufende Woche und die vom Fahrer in den vorausgehenden 15 Kalendertagen verwendeten Schaublätter,

die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist,

und

alle während der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.

Nach dem 1. Januar 2008 umfassen die vorgenannten Zeiträume jedoch den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage.

Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit folgendes vorlegen können:

die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist,

alle während der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind,

und

die Schaublätter für die laufende Woche und die vom Fahrer in den vorausgehenden 15 Kalendertagen verwendeten Schaublätter,

Nach dem 1. Januar 2008 umfassen die vorgenannten Zeiträume jedoch den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage.

Sind zum Beispiel arbeitsfreie Tage in der laufenden Woche angefallen, so hat der Fahrer eine vom Unternehmer oder dessen Beauftragte ausgestellte Bescheinigung nach § 20 Absatz 1 der nationalen Fahrpersonalverordnung mitzuführen. Bei Fahrten in einen anderen Mitgliedstaat wird empfohlen, sich vor der Einreise darüber zu informieren, welche weiteren Unterlagen nach deren nationalen Bestimmungen mitzuführen sind.

Werden die Geschwindigkeiten auf der Fahrerkarte oder nur im Massenspeicher des digitalen Kontrollgerätes gespeichert?

Das digitale Kontrollgerät ist so konstruiert, dass die Daten für mindestens 365 Tage gespeichert werden. Es speichert die gefahrene Geschwindigkeit detailliert jedoch nur während der letzten 24 Stunden tatsächlicher Fahrzeit („Nettolenkezeit“).

Anmerkung:

Auf der Fahrerkarte werden keine Geschwindigkeiten gespeichert, sondern lediglich die Aktivitäten des Fahrers wie Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten, sowie die Bereitschaftszeiten und die Fahrtunterbrechungen für mindestens 28 Tage.

Arbeitszeitrecht bei verschiedenen Arbeitgebern

Das moderne Arbeitszeitrecht begrenzt einerseits die Arbeitszeit, zum anderen zielt es darauf ab, die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen zu fördern, indem es innerhalb eines definierten Rahmens flexible Arbeitszeiten ermöglicht. Auf den ersten Blick trägt das Arbeitszeitrecht, nicht unbedingt zur Akzeptanz bei. Näher betrachtet können jedoch starre Arbeitszeitregelungen kaum noch funktionieren. Viele Unternehmer nutzen mittlerweile die Möglichkeit flexibler Arbeitszeiten. Hinsichtlich der Verteilung der werktäglichen Arbeitszeit macht das Arbeitszeitgesetz keinerlei Einschränkungen, hier können die Betriebe frei schalten und walten, wodurch sich große Flexibilisierungsmöglichkeiten ergeben. Aber wer ist eigentlich für die Gewährung notwendiger Ausgleichszeiten wenn der Fahrer den Arbeitgeber wechselt?

Beispiel:

Ein Fahrer arbeitet im Jahr bei zwei verschiedenen Transportunternehmen. Beim Unternehmen **A** arbeitet er mit Zustimmung des Betriebsrates innerhalb von 13 Wochen 768 Stunden. Anschließend beginnt er beim Unternehmen **B** seine „Neue“ Fahrtätigkeit. Welcher von den beiden Unternehmen muss nach Erreichen der Höchstarbeitszeit, die Ausgleichszeit gewähren, damit im Durchschnitt die tägliche Arbeitszeit dann bei acht Stunden und somit innerhalb des gesetzlichen Rahmens liegt? Unternehmen **A** oder **B**?

Antwort:

Nach herrschender Meinung ist für die Gewährung der Ausgleichszeit das Unternehmen **A** verantwortlich, weil bei diesem auch die vertragliche Arbeitszeit von 768 Stunden angefallen und somit auch zu bezahlen wäre. Aufgrund der Tatsache, dass das Unternehmen **B** zur Berechnung der erneuten Verteilung der werktäglichen Arbeitszeit verpflichtet ist, vom Fahrer eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen, werden die geleistete Arbeitszeiten beim Unternehmen **A** offenkundig. Es beginnt somit beim Unternehmen **B** ein neuer Verteilungszeitraum der höchstzulässigen Arbeitszeiten.

Anmerkung:

Verlängerte Arbeitszeiten innerhalb des gesetzlichen Rahmens nur bei hohem Arbeitsanfall ausschöpfen; den Ausgleich der Stunden in Zeiten geringeren Arbeitsanfalls durchführen. Es sollte natürlich immer geprüft werden, ob nicht die Möglichkeit besteht, durch die Gestaltung der Arbeitsorganisation „Spitzenlasten“ zu vermeiden.

Arbeitszeiten/Urlaubszeiten/Krankheitstage

Der Fahrer **X** war drei Wochen in Urlaub. Am letzten Tag seines Erholungsurlaubs wird er wegen einer Schulterverletzung für drei Wochen krankgeschrieben. Können in diesem Fall die Krankheitstage beim Fahrer **X** als Ausgleichzeiten (Freischichten) in Ansatz gebracht werden? Diese Frage ist klar mit **nein** zu beantworten, weil Krankheitstage nicht als Ausgleichstage gelten.

Zum Schluss

An manche Eigenheiten der neuen Aufzeichnungstechnik, das für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen soll, müssen sich Fahrer auch nach einem knappen Jahr eben noch gewöhnen. Wichtig ist, dass die Aktivitäten durch das Bedienen des Zeitgruppenschalters am Kontrollgerät erkenntlich nachgewiesen werden insbesondere aber die Bereitschaftszeiten und die Ruhepausen oder Ruhezeiten.