

Fragen und Antworten zur manuellen Aufzeichnung von Grenzüberquerungen in Fahrtenschreibern gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014

HAFTUNGSAUSSCHLUSS: Dieser Leitfaden wurde von den Kommissionsdienststellen ausgearbeitet und bindet die Europäische Kommission nicht. Für die Auslegung des Unionsrechts ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.

Wozu dient die manuelle Eingabe des Überquerens von Grenzen in den Fahrtenschreiber?

Die Verpflichtung, das Symbol des Landes, in das der Fahrer nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, manuell in den Fahrtenschreiber einzugeben, gilt seit dem 20. August 2020 für Fahrer von Fahrzeugen, die mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, gemäß Artikel 34 Absatz 6 Buchstabe f der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und seit dem 2. Februar 2022 für Fahrer von Fahrzeugen, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber, einschließlich der ersten Version des intelligenten Fahrtenschreibers⁽¹⁾, ausgerüstet sind, gemäß Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 2 der genannten Verordnung.

Hauptziel dieser Bestimmungen ist es, die Durchsetzung der Bestimmungen über die Kabotage und über die Entsendung von Kraftfahrern zu erleichtern, auch wenn sie für alle Fahrzeuge gelten, die unter die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 fallen, unabhängig von der Art der durchgeführten Beförderung.

Es handelt sich dabei um eine Übergangsmaßnahme, bevor eine neue Version des intelligenten Fahrtenschreibers Grenzüberquerungen automatisch erfassen kann. Alle Fahrzeuge, die ab dem 21. August 2023 erstmals zugelassen werden, müssen mit einem solchen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein²⁾. Fahrzeuge, die derzeit mit einem analogen oder nicht intelligenten digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, müssen bis spätestens 31. Dezember 2024 mit diesem neuen Fahrtenschreiber nachgerüstet werden, während Fahrzeuge, die derzeit mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, bis spätestens 18. August 2025 nachgerüstet werden müssen. Schließlich müssen alle leichten Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t, die im grenzüberschreitenden Verkehr oder bei Kabotagebeförderungen eingesetzt werden, gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe aa der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ab dem 1. Juli 2026 mit diesem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein.

Wie können die Fahrer der Verpflichtung zur manuellen Eingabe von Grenzüberquerungen in den Fahrtenschreiber nachkommen?

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 muss der Fahrer das Symbol des Landes „zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat“ manuell eingeben, der „auf dem **nächstmöglichen Halteplatz** an oder nach der Grenze“ erfolgen muss.

Die Straßenverkehrssicherheit ist eines der Hauptziele der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, und der Fahrtenschreiber ist das wichtigste Instrument zur Überprüfung der Einhaltung dieser Bestimmungen. In diesem Zusammenhang darf die Einhaltung der Verpflichtung zur manuellen Eingabe von Grenzüberquerungen keinesfalls die in den EU- und nationalen Rechtsvorschriften festgelegten Verpflichtungen und Anforderungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit gefährden. Daher müssen bei der Bewertung, was unter dem „nächstmöglichen Halteplatz“ zu verstehen ist, die Vorschriften und Einschränkungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu dem Zeitpunkt, zu dem der Fahrer entscheidet, wo er zu diesem Zweck anhalten soll, in vollem Umfang berücksichtigt werden. Insbesondere sollte dem möglichen Mangel an verfügbaren Parkplätzen in Grenzgebieten Rechnung getragen werden, um die Gefahr einer gefährlichen Überlastung in diesen Gebieten zu vermeiden.

Beispiel 1: Der Standstreifen einer Straße sollte nicht als „möglicher Halteplatz“ betrachtet werden, nur um diese Bestimmung einzuhalten, da dies höchstwahrscheinlich die Straßenverkehrssicherheit gefährden und gegen nationale Verkehrsvorschriften verstoßen würde.

Beispiel 2: Nach dem Überqueren einer Grenze stellt ein Fahrer fest, dass die Verzögerungsspur zum ersten Parkplatz blockiert und/oder der Parkplatz bereits voll ist. In diesem Fall haben Fahrer zwei Optionen: entweder die Verzögerungsspur zusätzlich zu überlasten oder die Fahrt fortzusetzen. Wird durch die erste Option die Straßenverkehrssicherheit gefährdet (insbesondere für nachfolgende Fahrzeuge), so sollte ein solcher überlasteter Parkplatz nicht als „möglicher Halteplatz“ im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 betrachtet werden. Hier sollte die zweite Option gewählt und die Fahrt bis zum nächsten möglichen Halteplatz fortgesetzt werden. Folglich kann ein und derselbe Parkplatz für einen Fahrer der „nächstmögliche Halteplatz“ sein, nicht aber für einen anderen Fahrer, der ihn zu einem anderen Zeitpunkt oder an einem anderen Datum passiert.

Schlussfolgerung:

Die Behörden, die diese Bestimmung letztlich vor Ort durchsetzen werden, sollten bei der Anwendung von Artikel 34 Absatz 6 Buchstabe f und Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Aspekten der Straßenverkehrssicherheit und der Flexibilität Rechnung tragen, die das Konzept des „nächstmöglichen Halteplatzes“ mit sich bringt. Daher müssen sie bei der Überprüfung der Einhaltung der Verpflichtung zur Aufzeichnung von Grenzüberquerungen im Fahrtenschreiber alle Verkehrsumstände und Einschränkungen der Straßenverkehrssicherheit berücksichtigen.

Ebenso wird von den Verkehrsunternehmen erwartet, dass sie ihre Fahrer ordnungsgemäß darüber informieren, wie sie die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006⁽¹⁾ und der Richtlinie (EU) 2020/1057 einhalten können.