

I. Rückkehr des Fahrers

1) Wie ist die Verpflichtung zur Rückkehr des Fahrers „nach Hause“ zu verstehen und anzuwenden? Was sind die jeweiligen Pflichten und Rechte des Arbeitgebers und des Fahrers?

Artikel 8 Absatz 8a der VO (EG) Nr. 561/2006

Ziel der Maßnahme ist es, die Arbeitsbedingungen der Fahrer im Straßenverkehr zu verbessern, indem vermieden wird, dass sie übermäßig lange Zeiten auf der Straße verbringen.

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass sie innerhalb eines Zeitraums von drei oder vier aufeinanderfolgenden Wochen (je nachdem, ob der Fahrer zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten hatte) zurückkehren („nach Hause“) können.

Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung verweist auf zwei mögliche Orte für die Rückkehr, die vom Arbeitgeber angeboten und organisiert werden müssen, nämlich die Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, oder der Wohnort des Fahrers, wenn dieser vom Ort der Betriebsstätte des Arbeitgebers abweicht.

Wie es in Erwägungsgrund (14) der Verordnung heißt, „[...] steht es den Fahrern frei zu wählen, wo sie ihre Ruhezeit verbringen wollen“, ist es Sache des Fahrers, zwischen den beiden vom Arbeitgeber angebotenen Möglichkeiten zu wählen. Dies bedeutet, dass der Fahrer vom Arbeitgeber nicht verpflichtet werden darf, den Betrieb des Arbeitgebers als Ort der Rückkehr zu wählen.

Eine Frage kann sich stellen, wenn der Fahrer keine Wahl zwischen diesen beiden Möglichkeiten trifft. In diesem Fall kann der Arbeitgeber zwischen den beiden Möglichkeiten wählen, je nachdem, was als bequemer angesehen wird. Ein Beweismittel in diesem Zusammenhang wäre eine an den Fahrer gerichtete, aber nicht befolgte Aufforderung (z. B. per E-Mail), zwischen dem Wohnort oder der Betriebsstätte des Unternehmens zu wählen.

Eine andere Frage ist, wo der Fahrer schlussendlich seine Ruhezeit verbringt. Hier schreibt die Verordnung keinen bestimmten Ort vor, und es kann in diesem Punkt kein Verstoß gegen EU-Recht vorliegen. Allerdings muss der Arbeitgeber die in der Verordnung vorgeschriebenen Rückkehrmöglichkeiten anbieten. Die Vorschrift begründet eine Verpflichtung organisatorischer Natur, verbunden mit der Pflicht, die entsprechenden Aufzeichnungen für Kontrollen durch die zuständigen Behörden vorzuhalten.

Der Fahrer kann zwar seinen Aufenthaltsort während der Ruhezeit wählen, hat aber keine Möglichkeit, den Arbeitgeber von seiner Verpflichtung zu entbinden, die Arbeit so zu organisieren, dass die regelmäßige Rückkehr nach „Hause“ möglich ist. Diese Verpflichtung des Transportunternehmens bleibt bestehen, egal was der Fahrer erklärt und was er letztendlich daraus macht.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, dem Fahrer durch eine angemessene Organisation der Arbeit die Möglichkeit zu bieten, entweder an seinen Wohnort oder an die Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, zurückzukehren. Eine solche Organisation muss aktiv und ohne besonderes Verlangen des Fahrers vorgenommen werden. Was den konkreten Aufenthaltsort während der Ruhezeit betrifft, so ist dies Sache des Fahrers und erfordert weder vom Arbeitgeber noch vom Fahrer eine besondere Beweisführung.

Ein Beispiel: Ein polnischer Fahrer, der in der Slowakei wohnt und bei einem in Polen ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, führt Transporte zwischen Frankreich und Spanien durch. Der Arbeitgeber muss diesem Fahrer die Wahl lassen und die Arbeit entsprechend organisieren, so dass der Fahrer regelmäßig entweder zum Wohnort (Slowakei) oder zur Betriebsstätte des Unternehmens (Polen) zurückkehren kann. Der Fahrer kann jedoch den Arbeitgeber über seine Entscheidung informieren, eine Ruhezeit einzulegen, um an einen anderen Ort zu fahren, z. B. in den Süden Italiens in den Urlaub. Nach der Ruhezeit fährt der Fahrer direkt von dem Ort, an dem er sich in Italien ausgeruht hat, zu dem Ort, an dem er seine Arbeit wieder aufnehmen wird (Spanien oder Frankreich).

2) Wie muss das Verkehrsunternehmen nachweisen, dass es die Arbeit so organisiert hat, dass der Fahrer die Möglichkeit hat, entweder zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens zurückzukehren?

Artikel 8 Absatz 8a der VO (EG) Nr. 561/2006

Die Verkehrsunternehmen verwenden Fahrtenschreiberaufzeichnungen, Dienstpläne der Fahrer oder andere Unterlagen zum Nachweis der Einhaltung der Verpflichtung, die Rückkehr des Fahrers zu organisieren (Erwägungsgrund 14 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Zu den sonstigen Unterlagen, die belegen, dass der Arbeitgeber dem Fahrer tatsächlich die Möglichkeit geboten hat, entweder zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens zurückzukehren, könnten beispielsweise Fahrkarten oder sonstige Nachweise für andere Reisearrangements gehören (z. B. ein Nachweis, dass ein Fahrer mit einem vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Kleinbus „nach Hause“ zurückgefahren ist).

Die Nachweise müssen in den Geschäftsräumen des Unternehmens aufbewahrt und auf Verlangen der Kontrollbehörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Arbeitgebers oder der Kontrollbehörden anderer Mitgliedstaaten vorgelegt werden. Der Fahrer sollte nicht aufgefordert werden, einen solchen Nachweis zu besitzen, ebenso wenig wie einen Nachweis über den Ort, an dem er eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine längere Unterbrechung verbracht hat. Nach einer Straßenkontrolle könnten die Kontrollbehörden beispielsweise beschließen, bei den Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Kraftverkehrsunternehmen seinen Sitz hat, zusätzliche Informationen über die Tätigkeit eines Fahrers anzufordern. Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Richtlinie 2006/22/EG sehen vor, dass die Mitgliedstaaten sich gegenseitig bei der Anwendung der Verordnung und der Kontrolle ihrer Einhaltung unterstützen.

Die Verpflichtung des Arbeitgebers, die regelmäßige Rückkehr eines Fahrers zu ermöglichen, ist organisatorischer Natur, verbunden mit der Verpflichtung, entsprechende Aufzeichnungen für Kontrollen durch die zuständigen Behörden zu führen.

Daher kann eine von einem Fahrer unterzeichnete Erklärung bzw. Verzichtserklärung (z. B. als Teil des Arbeitsvertrags oder eine Erklärung, in der er im Voraus auf das Rückkehrrecht verzichtet, d. h. bevor der Fahrer ein Angebot des Arbeitgebers erhält), in der er auf sein Recht verzichtet, eine Rückkehr „nach Hause“ zu wählen, den Arbeitgeber weder von der Verpflichtung entbinden, eine echte Rückkehrmöglichkeit anzubieten, noch von der Verpflichtung, die Arbeit entsprechend zu organisieren.

3) Wer sollte für die Fahrtkosten eines Fahrers aufkommen, um entweder zur Betriebsstätte des Unternehmens oder zum Wohnort zurückzukehren?

Artikel 8 Absatz 8a der VO (EG) Nr. 561/2006

Endet die Arbeitszeit eines Fahrers an einem der beiden Orte seiner Wahl für die Rückkehr oder in der Nähe eines dieser Orte, entstehen dem Arbeitgeber keine zusätzlichen Fahrtkosten.

Endet die Arbeitszeit vor der Rückkehr zu einem der beiden Orte an einem Ort, der von dem gewählten Ort der Rückkehr entfernt ist, dann beinhaltet die Verpflichtung des Arbeitgebers, die Rückkehr der Fahrer zu organisieren, eine finanzielle Verantwortung zur Deckung der Reisekosten.

Entscheidet sich ein Fahrer, das Angebot des Arbeitgebers zur Rückkehr zum Wohnort des Fahrers oder zur Betriebsstätte des Arbeitgebers nicht in Anspruch zu nehmen und seine Ruhezeit an einem anderen Ort zu verbringen, so sind die Reisekosten zu und von diesem Ort vom Fahrer zu tragen.

Die gleichen Grundsätze gelten für Fahrer, die einen Wohnsitz in einem Drittland haben und bei einem in der EU ansässigen Unternehmen beschäftigt sind.

4) Ist die Bestimmung auf selbständige Fahrer anwendbar? Wie kann ein selbständiger Fahrer nachweisen, dass er die Verpflichtung zur Rückkehr zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens erfüllt hat?

Artikel 8 Absatz 8a der VO (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 Absatz 8a gilt nur für angestellte Fahrer.

In der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird nicht definiert, was ein Beschäftigungsverhältnis kennzeichnet. In Ermangelung eines Verweises auf das nationale Recht ist der Begriff jedoch so zu verstehen, dass er eine eigenständige, auf objektiven Faktoren beruhende Bedeutung hat.

Für seine Auslegung kann die Rechtsprechung zu ähnlichen Situationen herangezogen werden (vgl. Urteile C-658/18, Randnrn. 88 ff.; C-147/17, Randnrn. 41 ff.; C-316/13, Randnrn. 27 ff.) Daher sollte sich die Feststellung des Bestehens eines Arbeitsverhältnisses an den Tatsachen orientieren, die sich auf die tatsächliche Ausführung der Arbeit beziehen, und nicht an der Beschreibung des Verhältnisses durch die Parteien. Ob eine Person Arbeitnehmer ist oder nicht, ist nach Ansicht des Gerichtshofs nach objektiven Kriterien zu bestimmen, die das Arbeitsverhältnis unter Berücksichtigung der Rechte und Pflichten der betroffenen Personen kennzeichnen.

Das wesentliche Merkmal eines Arbeitsverhältnisses besteht darin, dass eine Person während einer bestimmten Zeit für eine andere Person und unter deren Leitung Leistungen erbringt, für die sie eine Vergütung erhält.

Auch wenn die in der Richtlinie 2002/15/EG enthaltene Definition des Begriffs „selbständiger Kraftfahrer“ als solche im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht anwendbar ist, kann auch diese Definition herangezogen werden. Eine als „selbständiger Kraftfahrer“ im Sinne dieser Definition ausgeübte Tätigkeit sollte nicht als Begründung eines Arbeitsverhältnisses im Sinne von Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 angesehen werden.

Tatsächlich Selbstständige fallen nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 8 Absatz 8a. Eine Person, die lediglich als selbständig gemeldet ist, deren Situation jedoch die Bedingungen erfüllt, die ein Beschäftigungsverhältnis mit einer anderen (natürlichen oder juristischen) Person kennzeichnen (= Scheinselbstständiger), muss stattdessen als Arbeitnehmer im Sinne von Artikel 8 Absatz 8a betrachtet werden und fällt somit unter diese Bestimmung.

Ab hier NEU mit Stand vom 28. April 2021

1) Wie sind die Begriffe „Wohnsitz“, „Betriebsstätte“ und „der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“ zu verstehen und nachzuweisen? Was geschieht wenn ein Unternehmen in vielen Mitgliedsstaaten oder außerhalb der EU ansässig ist?

Artikel 8 Absatz 8a der VO (EG) Nr. 561/2006

Im Einklang mit Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sollte der „Wohnort“ als der Ort verstanden werden, an dem eine Person aufgrund persönlicher und beruflicher Bindungen gewöhnlich, d. h. mindestens 185 Tage pro Kalenderjahr, wohnt. Im Falle eines Fahrers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort liegen als seine persönlichen Bindungen, der Verkehrstätigkeiten in verschiedenen Mitgliedstaaten ausübt und der folglich abwechselnd an verschiedenen Orten in verschiedenen Mitgliedstaaten wohnen kann, sollte jedoch als Wohnort eines solchen Fahrers der Ort seiner persönlichen Bindungen gelten, sofern diese Person regelmäßig dorthin zurückkehrt, z. B. aus familiären Gründen.

Der Begriff „Betriebsstätte“ ist in den EU-Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr nicht definiert. Gemäß Artikel 8 Absatz 8a ist die „Betriebsstätte“, zu der der Fahrer zurückkehren können soll, die Betriebsstätte, der er normalerweise zugeordnet ist, d. h. an dem seine Arbeit organisiert ist, an dem seine wöchentliche Ruhezeit normalerweise beginnt und zu dem er regelmäßig zurückkehrt, und zwar im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung seines Arbeitgebers im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Die Bedingungen für eine solche tatsächliche und dauerhafte Niederlassung von Kraftverkehrsunternehmen sind in Artikel 5 der Verordnung (EG) 1071/2009 festgelegt. Er verlangt unter anderem, dass das Unternehmen über Räumlichkeiten verfügt, in denen es seine wichtigsten Geschäftsunterlagen aufbewahrt, insbesondere Buchhaltungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen oder Unterlagen mit Daten zu den Lenk- und Ruhezeiten seiner Fahrer.

Ist das Unternehmen in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassen, sollte der Fahrer gemäß den Anforderungen von Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in die Betriebsstätte zurückkehren, in der er sich normalerweise befindet. Ist das Unternehmen außerhalb der EU niedergelassen, kann die Einsatzzentrale im Drittland liegen, das für die Zwecke der Verordnung nur die Schweiz oder eine Nicht-EU-Partei des EWR-Abkommens sein kann, in Anwendung von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b.

2) Wie lange sollte das Verkehrsunternehmen Aufzeichnungen aufbewahren, die dokumentieren, dass es die Arbeit des Fahrers so organisiert hat, dass er entweder zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens zurückkehren konnte?

Artikel 8 Absatz 8a der VO (EG) Nr. 561/2006

Gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 müssen die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers vom Unternehmen mindestens ein Jahr lang aufbewahrt werden, nachdem sie verwendet wurden. Arbeitszeitaufzeichnungen müssen gemäß Artikel 9 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG mindestens 2 Jahre lang aufbewahrt werden. Diese Aufzeichnungen sollten die Dokumentation über die Organisation der Rückkehr des Fahrers enthalten, da diese Verpflichtung spätestens ab dem 2. Februar 2022 Gegenstand von Betriebskontrollen gemäß Anhang I Teil B der Richtlinie 2006/22/EU in der Fassung der Richtlinie 2020/1057 sein wird.

3) Gilt die Verpflichtung zur Rückkehr des Fahrers „nach Hause“ für Fahrzeuge, die aus einem anderen Mitgliedstaat angemietet wurden, und für Fahrer im Personenverkehr?

Artikel 8 Absatz 8a der VO (EG) Nr. 561/2006

Die Verordnung (EG) 561/2006, insbesondere ihr Artikel 8 Absatz 8a, der die Beziehungen zwischen angestellten Fahrern und Arbeitgebern in Bezug auf die Organisation der Rückkehr des Fahrers „nach Hause“ regelt, gilt für die Beförderung von Gütern oder Personen im Straßenverkehr, unabhängig davon, ob die Fahrzeuge vom Arbeitgeber gemietet wurden oder ihm gehören oder ob sie der Personen- oder Güterbeförderung dienen.

4) Was ist mit einer „wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ gemeint, die ein Fahrer nach dem Einlegen von zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten in zwei aufeinanderfolgenden Wochen gemäß Artikel 8 Absatz 8a Unterabsatz 2 einlegen muss? Wann sollte die Ausgleichs-Ruhezeit beginnen?

Artikel 8 Absatz 8a der VO (EG) Nr. 561/2006

Nach zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten, die in zwei aufeinander folgenden Wochen außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats gemäß Artikel 8 Absatz 6 genommen wurden, muss ein Fahrer in der Lage sein, wieder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden einzulegen. Gemäß Artikel 8 Absatz 6b muss dieser regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit eine Ruhezeit vorausgehen, die einen Ausgleich für die beiden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten darstellt, die in den beiden vorangegangenen Wochen genommen wurden. Ein Fahrer kann zum Beispiel folgende Ruhezeiten einlegen:

Woche 1: 24 Stunden

Woche 2: 25 Stunden

Woche 3: 21 + 20 + 45 Stunden, wobei 21 Stunden ein Ausgleich für Woche 1 und 20 Stunden ein Ausgleich für Woche 2 sind.

Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in Woche 3 muss gemäß Artikel 8 Absatz 6 spätestens nach Ablauf von sechs 24-Stunden-Zeiträumen ab dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit (6x24h) [*Anmerkung: = 144 Zeitstunden*] beginnen. Dies bedeutet, dass der Ausgleich für die beiden vorangegangenen reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten abgeschlossen sein muss, bevor am Ende dieses 6x24-Stunden-Zeitraums die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit beginnen muss.

II. Verbot, die regelmäßige Wochenruhezeit in der Fahrzeugkabine zu verbringen

5) Was ist eine geeignete geschlechtergerechte Unterbringung für die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten?

Artikel 8 Absatz 8 der VO (EG) Nr. 561/2006

Die Rechtsvorschriften stellen klar, dass regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlaf- und Sanitäreinrichtungen genommen werden müssen; sie können nicht in der Fahrzeugkabine genommen werden.

Es gibt weder eine Definition noch eine Liste von Kriterien, um den Begriff der geeigneten Unterkunft in den Rechtsvorschriften zu definieren, und es ist wichtig, dass die Art der Unterkunft, die Fahrer nutzen können, flexibel bleibt.

Artikel 8 Absatz 8 verlangt jedoch eindeutig, dass die Unterkunft angemessene Schlafmöglichkeiten und sanitäre Einrichtungen bietet. Die Einrichtungen sollten genügend Privatsphäre für jeden Einzelnen lassen.

Mehrere Arten von Unterkünften können diese Kriterien erfüllen, z. B. ein Hotel, ein Motel, eine Mietwohnung oder eine Privatwohnung.

6) Welche Nachweise muss ein Fahrer einem Kontrolleur vorlegen, um zu beweisen, dass er die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lkw, sondern in einer geeigneten Unterkunft verbracht hat?

Artikel 8 Absatz 8 der VO (EG) Nr. 561/2006

Gemäß Artikel 34 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 dürfen die Mitgliedstaaten die Fahrer nicht verpflichten, Formulare vorzulegen, die ihre Tätigkeiten außerhalb des Fahrzeugs bescheinigen. Dies gilt auch für das Einlegen einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs. Die Vollzugsbeamten können also von den Fahrern keine Dokumente verlangen, die belegen, dass sie ihre vor der Straßenkontrolle eingelegte regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbracht haben.

Gegen Fahrer oder Arbeitgeber kann nur dann ein Bußgeld wegen Nichteinhaltung des Verbots der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (oder einer als Ausgleich genommenen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden) im Fahrzeug verhängt werden, wenn der Fahrer zum Zeitpunkt der Kontrolle bei einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug erwischt wird.

Ab hier NEU mit Stand vom 28. April 2021

5) Darf ein selbständiger Fahrer seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbringen?

Artikel 8 Absatz 8 der VO (EG) Nr. 561/2006

Generell gilt die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für alle Fahrer, egal ob angestellt oder selbstständig, die an Beförderungen mit Fahrzeugen, die in den Geltungsbereich der Verordnung fallen, beteiligt sind. Dies schließt das Verbot ein, eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Kabine des Fahrzeugs einzulegen. Dies ist durch das Ziel gerechtfertigt, die Übermüdung von Fahrern (angestellt oder selbstständig) zu verhindern und Risiken für die Straßenverkehrssicherheit zu beseitigen.

Es stimmt, dass einige Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht für selbständige Fahrer gelten – z. B. Artikel 8 Absatz 8a, der die Beziehungen zwischen angestellten Fahrern und Arbeitgebern in Bezug auf die Organisation der Rückkehr der Fahrer „nach Hause“ regelt (siehe Frage 4 [*Anmerkung: „neu“, also mit Stand vom 28.4.21*]). Das ist jedoch nicht der Fall bei dem Verbot, eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Kabine des Fahrzeugs einzulegen. In einem solchen Fall sollten etwaige Kosten für eine Unterkunft außerhalb des Fahrzeugs vom selbständigen Fahrer getragen werden.

III. Fähre-Regelung

7) Muss ein Fahrer, der ein mit einer Fähre oder einem Zug befördertes Fahrzeug auf einer Fahrt von 8 Stunden oder mehr begleitet und Zugang zu einer Schlafkabine hat, die übrigen Teile der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in einer geeigneten Unterkunft verbringen, oder ist es ihm gestattet, diese Teile der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen?

Artikel 9 der VO (EG) Nr. 561/2006

Gemäß Artikel 8 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dürfen die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für frühere reduzierte wöchentliche Ruhezeiten genommen wird, nicht in einem Fahrzeug genommen werden. Sie müssen in einer geeigneten Unterkunft verbracht werden, wie in der Verordnung beschrieben.

Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung befasst sich mit der Situation, in der ein Fahrer ein Fahrzeug begleitet, das mit einer Fähre oder einem Zug befördert wird, und sieht in diesem Zusammenhang bestimmte Ausnahmeregelungen vor. Er bezieht sich zwar auf Artikel 8 als Ganzes, erlaubt aber keine Abweichung von dem in Artikel 8 Absatz 8 festgelegten Verbot, bestimmte Arten von Ruhezeiten im Fahrzeug einzulegen. Stattdessen können, wie aus dem Wortlaut hervorgeht, die dort zulässigen Abweichungen nur die Möglichkeit betreffen, bestimmte Ruhezeiten zu „unterbrechen“, d. h. eine regelmäßige tägliche Ruhezeit, eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit. Es wird also nur von der Bestimmung abgewichen, wonach eine Ruhezeit „jeder ununterbrochene Zeitraum ist, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann“.

Daraus folgt, dass der Fahrer vor dem Auffahren und/oder nach dem Abfahren von der Fähre/dem Zug keinen Teil seiner regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug verbringen darf.

IV. Reduzierte wöchentliche und tägliche Ruhezeiten

8) Wenn ein Fahrer zwei verkürzte wöchentliche Ruhezeiten hintereinander eingelegt hat, dürfen die beiden Ausgleichszeiten getrennt an andere Ruhezeiten von mindestens neun Stunden angehängt werden, die während des grenzüberschreitenden Transports eingelegt werden?

Artikel 8 Absatz 6b der VO (EG) Nr. 561/2006

Jede Abweichung von den allgemeinen Vorschriften ist eng auszulegen und anzuwenden, um die Ziele der Rechtsvorschriften nicht zu gefährden.

Wie in Erwägungsgrund 8 der Verordnung (EU) 2020/1054 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 angegeben, ist es die Absicht des Gesetzgebers, Fahrern, die im grenzüberschreitenden Fernverkehr beschäftigt sind, die Möglichkeit zu geben, für die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Hause zurückzukehren und einen Ausgleich für frühere reduzierte wöchentliche Ruhezeiten zu erhalten.

In Artikel 8 Absatz 6b der Verordnung ist eindeutig festgelegt, dass der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit, die nach zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten genommen wird, die Ruhezeit vorausgehen muss, die als Ausgleich für die beiden vorangegangenen reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten genommen wurde, und keine anderen Tätigkeiten wie Lenken oder andere Arbeiten. Die beiden Ausgleichszeiten müssen also en bloc genommen und an die obligatorische regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Anschluss an die beiden aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten angehängt werden.

Ab hier NEU mit Stand vom 28. April 2021

6) Ein Fahrer legt zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten (2 x 24 Stunden) außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats ein. Bei seiner Rückkehr nach Hause nimmt der Fahrer einen Ausgleich (2 x 21 Stunden) und eine reguläre wöchentliche Ruhezeit (45 Stunden). Muss der Fahrer nach seiner Rückkehr nach Hause seine tägliche Ruhezeit (9 oder 11 Stunden) gemäß Artikel 8 Absatz 2 einlegen, bevor er die Ausgleichsruhezeit und die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit antreten kann?

Artikel 8 Absatz 6 der VO (EG) Nr. 561/2006

Ziel von Artikel 8 Absätze 6 und 6b ist es, einem Fahrer, der im internationalen Fernverkehr eingesetzt wird, bei seiner Heimkehr eine längere Ruhezeit zu ermöglichen, die aus der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mindestens 45 Stunden und einem Ausgleich für zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten besteht, die er möglicherweise in den beiden vorangegangenen Wochen genommen hat.

Diese Bestimmungen gelten jedoch unbeschadet des Artikels 8 Absatz 2, wonach die tägliche Ruhezeit, die ein Fahrer innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden nach dem Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einlegen muss, gemäß Artikel 8 Absatz 3 zu einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit oder einer reduzierten wöchentlichen Ruhezeit verlängert werden kann.

Dies bedeutet, dass Artikel 8 Absatz 3, auch wenn diese Möglichkeit nicht ausdrücklich erwähnt wird, auch für die Situation gilt, in der die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zusammen mit dem Ausgleich für frühere reduzierte wöchentliche Ruhezeiten genommen wird.

7) Kann ein Fahrer mehr als zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten innerhalb des Bezugszeitraums von vier Wochen gemäß Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 3 nehmen? Müssen alle reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten ausgeglichen werden?

Artikel 8 Absatz 6 der VO (EG) Nr. 561/2006

In Artikel 8 Absatz 6 ist Folgendes festgelegt:

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

- a) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
- b) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.“

und dass:

„Abweichend von Unterabsatz 1 kann ein im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätiger Fahrer außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sofern der Fahrer in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindesten vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen.“

Der Begriff „mindestens“ bedeutet, dass ein Fahrer in den Bezugszeiträumen von 2 oder 4 Wochen mehr wöchentliche Ruhezeiten als das geforderte Minimum einlegen kann.

Gemäß Artikel 8 Absatz 6 können unter bestimmten Bedingungen zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in zwei aufeinanderfolgenden Wochen genommen werden. Nichts hindert einen Fahrer jedoch daran, innerhalb dieser zwei aufeinanderfolgenden Wochen weitere Ruhezeiten von 24 Stunden oder länger einzulegen.

Nimmt ein Fahrer innerhalb eines 4-Wochen-Bezugszeitraums mehr als 2 reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Anspruch, müssen die zusätzlichen reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten nicht ausgeglichen werden. Andererseits haben sie keine Auswirkung auf die Ausgleichspflicht für die beiden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten, wie in Artikel 8 Absatz 6b gefordert. Bei mehr als zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten sollte die reduzierte wöchentliche Ruhezeit, die der geforderten Frist von sechs Zeiträumen von 24 Stunden ab dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit gemäß Artikel 8 Absatz 6 am nächsten liegt, als die reduzierte wöchentliche Ruhezeit betrachtet werden, die ausgeglichen werden sollte.

Innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen kann ein Fahrer beispielsweise die vorgeschriebenen wöchentlichen Mindestruhezeiten in Kombination mit zusätzlichen Ruhezeiten in folgender Reihenfolge einlegen:

Woche 1: 45 Stunden (z. B. Samstag – Montag)

Woche 2: 24 Stunden (spätestens: Sonntag – Montag)

Woche 3: 24 Stunden (z. B. Mittwoch – Donnerstag) und 27 Stunden (spätestens: Sonntag – Montag)

Woche 4: 21+18 (Freitag-Sonntag) +45 Stunden (spätestens: Sonntag-Dienstag) (die Ruhezeiten von 21h und 18h sind Ausgleiche für zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten, die in den Wochen 2 und 3 (Sonntag-Montag) genommen wurden, gemäß Artikel 8 Absatz 6b, während die zusätzliche Ruhezeit, die in Woche 3 (Mittwoch-Donnerstag) genommen wurde, nicht ausgeglichen werden muss).

8) Kann der Fahrer die tägliche und reduzierte wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbringen?

Artikel 8 der VO (EG) Nr. 561/2006

Gemäß Artikel 8 Absatz 8 dürfen die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für frühere wöchentliche Ruhezeiten genommen wird, nicht im Fahrzeug verbracht werden.

Dies bedeutet, dass der Fahrer sich im Gegenteil dafür entscheiden kann, seine tägliche Ruhezeit und/oder reduzierte wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen. In Artikel 4 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird „Ruhezeit“ [Anmerkung: Übersetzungsfehler in der deutschen Sprachfassung, in der hier „Ruhepause“ steht] als jeder ununterbrochene Zeitraum definiert, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Aus dieser Definition geht eindeutig hervor, dass eine tägliche oder reduzierte wöchentliche Ruhezeit nur im stehenden Fahrzeug genommen werden kann, da dies der einzige Umstand ist, der es dem Fahrer erlaubt, frei über seine Zeit zu verfügen.

Darüber hinaus schreibt Artikel 8 Absatz 8 vor, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlaf- und Sanitäreinrichtungen genommen werden muss. Wie in Erwägungsgrund 13 der Verordnung (EU) 2020/1054 erläutert, ist dies notwendig, um sicherzustellen, „dass Fahrern angemessene Bedingungen für die Ruhezeit zur Verfügung stehen“. Das gleiche Prinzip gilt für die täglichen und reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten, die somit nur im Fahrzeug genommen werden können, wenn dieses über geeignete Schlafmöglichkeiten verfügt. Dies steht im Einklang mit den übergeordneten Zielen der Gewährleistung angemessener Arbeitsbedingungen für Fahrer und der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

V. Überschreitung der Lenkzeit in Ausnahmefällen

9) Was sind die außergewöhnlichen Umstände, unter denen der Fahrer die tägliche und wöchentliche Lenkzeit überschreiten darf? Wie können solche außergewöhnlichen Umstände kontrolliert werden?

Artikel 12 Absätze 2 und 3 der VO (EG) Nr. 561/2006

Eine Überschreitung der täglichen und/oder wöchentlichen Lenkzeiten im notwendigen Ausmaß ist ausschließlich zulässig, um dem Fahrzeug zu ermöglichen, einen geeigneten Halteplatz zu erreichen und soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung erforderlich ist, oder in Ausnahmefällen, wenn ein Fahrer seinen Wohnort oder die Betriebsstätte des Arbeitgebers erreichen muss, um eine wöchentliche Ruhezeit oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen. Diese beiden neuen Ausnahmeregelungen können in Anspruch genommen werden, wenn ein Fahrer aufgrund unvorhergesehener, vom Willen des Fahrers oder des Unternehmers unabhängiger Umstände (Witterungsbedingungen, Staus, Verzögerungen an den Be-/Entladestellen usw.) nicht in der Lage ist, einen der oben genannten Orte für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen, ohne gegen die Vorschriften über tägliche oder wöchentliche Ruhezeiten zu verstoßen.

Ein Fahrer aus einem Land in Randlage, der eine lange grenzüberschreitende Fahrt unternimmt und aufgrund unvorhergesehener Umstände, die die Fahrt verzögern, nicht in der Lage ist, seinen Wohnort zu erreichen, müsste beispielsweise unter Berufung auf diese Bestimmung nicht die 45-stündige regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an einem anderen Ort verbringen, der geringfügig von seinem Wohnort entfernt ist.

Wie im neuen Absatz 4 des Artikels 12 der Verordnung angegeben, ist der Fahrer verpflichtet, den Grund für die Abweichung von den Lenkzeitbeschränkungen manuell auf dem Ausdruck oder dem Schaublatt oder dem Dienstplan anzugeben. Diese Angabe macht den Fahrer für die eingefügten Informationen verantwortlich.

Die Verlängerung der Lenkzeiten unter den oben genannten außergewöhnlichen Umständen darf nicht dazu führen, dass die auf diese Verlängerung folgende Ruhezeit verkürzt wird. Wie im neuen Absatz 5 von Artikel 12 der Verordnung festgelegt, muss jede Verlängerung gemäß diesem Artikel bis zum Ende der dritten Woche nach der Woche, in der die Ausnahmeregelung angewandt wurde, durch eine gleichwertige Ruhezeit ausgeglichen werden, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit genommen wird.

10) Kann ein Fahrer aufgrund außergewöhnlicher Umstände die tägliche und wöchentliche Lenkzeit überschreiten und damit auch die maximale vierzehntägige Lenkzeitgrenze von 90 Stunden?

Artikel 12 Absätze 2 und 3 der VO (EG) Nr. 561/2006

Die Möglichkeit für Fahrer, unter außergewöhnlichen Umständen die täglichen und/oder wöchentlichen Lenkzeiten zu überschreiten, um ihren Wohnort oder die Betriebsstätte des Arbeitgebers zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen, erlaubt es den Fahrern nicht, von der in Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 festgelegten maximalen doppelwöchentlichen Lenkzeit von 90 Stunden abzuweichen.

Im neuen Absatz 2 von Artikel 12 der Verordnung werden die Bestimmungen, von denen der Fahrer abweichen darf, eindeutig aufgezählt, nämlich Artikel 6 Absätze 1 und 2 über die maximale tägliche und wöchentliche Lenkzeit und Artikel 8 Absatz 2 über die Verpflichtung des Fahrers, innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit eingelegt zu haben. Der Fahrer muss in jedem Fall die Höchstlenkzeit von 90 Stunden innerhalb von zwei Wochen einhalten.

Beispielsweise darf ein Fahrer, der in einer bestimmten Woche (Woche 1) 56 Stunden gefahren ist, nach einer Pause von 30 Minuten zwei weitere Stunden fahren, um seine Wohnung zu erreichen und eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen. In der folgenden Woche (Woche 2) muss der Fahrer sicherstellen, dass er nicht mehr als 32 Stunden fährt. Diese Verlängerung um zwei Stunden muss durch eine gleichwertige Ruhezeit ausgeglichen werden, die vor Ende der dritten Woche nach Woche 1 en bloc genommen wird.

Ab hier NEU mit Stand vom 28. April 2021

9) Gemäß Artikel 12 Unterabsätze 2 und 3 kann ein Fahrer durch Überschreiten der täglichen und wöchentlichen Lenkzeit von Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 8 Absatz 2 abweichen. Wenn die kumulierte Tageslenkzeit des Fahrers unter dem zulässigen Höchstwert liegt, kann er dann von der Abweichung von Artikel 8 Absatz 2 Gebrauch machen, ohne die Tages- oder Wochenlenkzeit überschreiten zu müssen? Stellt es einen Verstoß gegen die Verordnung dar, wenn ein Fahrer aufgrund der Inanspruchnahme dieser Ausnahmeregelung seine wöchentliche Ruhezeit später als nach Ablauf von sechs 24-Stunden-Zeiträumen ab dem Ende der vorherigen wöchentlichen Ruhezeit beginnt?

Artikel 12 der VO (EG) Nr. 561/2006

Ziel der Ausnahmeregelung ist es, einem Fahrer zu ermöglichen, seine wöchentliche Ruhezeit unter außergewöhnlichen Umständen dennoch am „Wohnort“ (d. h. am Wohnsitz des Fahrers oder in der Betriebsstätte des Arbeitgebers) und nicht an einem Ort zu verbringen, der bis zu zwei Fahrstunden von seinem „Wohnort“ entfernt ist.

Sie erlaubt es, von den Lenkzeitbeschränkungen (Artikel 6 Absätze 1 und 2) und / oder von der Verpflichtung, eine tägliche Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit einzulegen (Artikel 8 Absatz 2), abzuweichen. Manchmal wird ein Fahrer sowohl von Artikel 6 Absätze 1 und 2 als auch von Artikel 8 Absatz 2 abweichen müssen, aber nicht unbedingt. In anderen Fällen, in denen der Fahrer beispielsweise 1 oder 2 Stunden mehr fahren kann, ohne die in Artikel 6 Absatz 1 festgelegte maximale Tageslenkzeit von 9 oder 10 Stunden und die in Artikel 6 Absatz 2 festgelegte maximale Wochenlenkzeit von 56 Stunden zu überschreiten, beschränkt sich die Abweichung auf Artikel 8 Absatz 2.

Nach Artikel 12 kann ein Fahrer jedoch nicht von der Verpflichtung abweichen, eine wöchentliche Ruhezeit spätestens nach Ablauf von sechs 24-Stunden-Zeiträumen ab dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit zu beginnen, wie in Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 2 festgelegt. Daher muss die Ausnahmeregelung vorsichtig angewendet werden.

Wenn ein Fahrer beispielsweise seine vorherige wöchentliche Ruhezeit am Montag um 8 Uhr beendet hat, muss er die nächste wöchentliche Ruhezeit am Sonntag um 8 Uhr beginnen. Wenn ein Fahrer am Samstag (dem sechsten 24-Stunden-Arbeitszeitraum) um 8 Uhr morgens mit der Fahrt beginnt und 12 Stunden fährt (10 erlaubte Stunden + maximal 2 Stunden im Rahmen der Ausnahmeregelung), wobei er alle erforderlichen Pausen einlegt (in diesem Beispiel insgesamt 2 Stunden), könnte er am Samstag gegen 22 Uhr „zu Hause“ ankommen. Damit könnte der Fahrer seine wöchentliche Ruhezeit noch innerhalb der in Artikel 8 Absatz 6 geforderten Zeitspanne beginnen.

10) Wie ist die in Artikel 12 Unterabsätze 2 und 3 festgelegte Abweichung von Artikel 8 Absatz 2 zu verstehen? Ist es möglich, die tägliche Ruhezeit für einen bestimmten Zeitraum (1 oder 2 Stunden) zu verkürzen, der bis zum Ende der dritten auf die betreffende Woche folgenden Woche ausgeglichen werden muss?

Artikel 12 und Artikel 8 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 561/2006

Gemäß Artikel 8 Absatz 2 muss ein Fahrer innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine tägliche Ruhezeit (von mindestens 9 Stunden bei reduzierter Ruhezeit oder mindestens 11 Stunden bei regulärer Ruhezeit) einlegen.

Die Ausnahmeregelung gemäß Artikel 12 erlaubt keine Verkürzung der Dauer einer täglichen Ruhezeit. Sie kann jedoch zu einer Situation führen, in der ein Fahrer aufgrund einer verlängerten Lenkzeit (um 1-2 Stunden), die er aufgrund außergewöhnlicher Umstände benötigt, um „nach Hause“ zu gelangen, nicht in der Lage ist, eine tägliche Ruhezeit innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit, wie in Artikel 8 Absatz 2 vorgeschrieben, zu absolvieren. In diesem Fall würde und muss die tägliche Ruhezeit abweichend von Artikel 8 Absatz 2 nach dem Zeitraum von 24 Stunden ab dem Ende der vorangegangenen täglichen Ruhezeit abgeschlossen werden, ohne gekürzt zu werden.

Eine solche tägliche Ruhezeit kann, wie in Artikel 8 Absatz 3 vorgesehen, zu einer wöchentlichen Ruhezeit verlängert werden, sofern diese wöchentliche Ruhezeit spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen beginnt, wie in Artikel 8 Absatz 6 vorgesehen.

11) Wie sollen zusätzliche Lenkstunden aufgrund außergewöhnlicher Umstände ausgeglichen werden (z. B. soll 1 Stunde mehr Lenkzeit durch 1 Stunde mehr Ruhezeit ausgeglichen werden)? Muss auch die Pause von 30 Minuten ausgeglichen werden, oder nur die zusätzliche Lenkzeit?

Artikel 12 Unterabsätze 2, 3 und 5 der VO (EG) Nr. 561/2006

Wie in Artikel 12 Unterabsatz 5 der Verordnung festgelegt, muss jede Verlängerung der Lenkzeit im Rahmen dieser Ausnahmeregelung durch eine gleichwertige Ruhezeit ausgeglichen werden, die zusammen mit einer etwaigen Ruhezeit innerhalb von drei Wochen nach Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung genommen werden muss. Pausen müssen nicht kompensiert werden, sondern nur die zusätzliche Lenkzeit. Wenn ein Fahrer beispielsweise 1,5 Stunden länger als die zulässige Tageslenkzeit gefahren ist, muss er für diese verlängerte Lenkzeit einen Ausgleich erhalten, indem er 1,5 Stunden Ruhezeit zu einer seiner wöchentlichen oder täglichen Ruhezeiten hinzufügt, die er bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen hat.

12)

nicht besetzt

13) Wenn ein Fahrer von der Ausnahmeregelung nach Artikel 12 Gebrauch macht, sollte er nach 4,5 Stunden Lenkzeit eine Pause von 30 Minuten oder 45 Minuten vor der weiteren Lenkzeit einlegen?

Artikel 12 der VO (EG) Nr. 561/2006

Artikel 7 Unterabsatz 1 schreibt vor, dass ein Fahrer nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden mindestens eine 45-minütige Pause einlegen muss. Nach Artikel 12 Unterabsätze 2 bis 5 kann von dieser Vorschrift nicht abgewichen werden. Daher muss ein Fahrer nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden und vor der folgenden Lenkzeit eine Pause von 45 Minuten einlegen. Wenn ein Fahrer die 45-Minuten-Pause (oder eine 30-Minuten-Pause infolge einer vorherigen 15-Minuten-Pause) eingelegt hat und danach noch 1-2 Stunden weiterfahren muss, ist er nicht verpflichtet, eine zusätzliche Pause von 30 Minuten einzulegen, bevor er die weitere Fahrt fortsetzt. In Fällen, in denen er 10 Stunden am Tag fahren darf und er diese Tageslenkzeitgrenze bereits erreicht hat und noch 1 bis 2 Stunden weiterfahren muss, um sein „Zuhause“ für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen, muss er vor dieser zusätzlichen Fahrt eine zusätzliche 30-minütige Pause einlegen. Andererseits ist keine zusätzliche 30-Minuten-Pause erforderlich, wenn der Fahrer die Tageslenkzeit um weniger als eine Stunde überschreitet.

Beispiel 1: Ein Fahrer ist 4,5 Stunden gefahren und hat dann eine 45-minütige Pause eingelegt; dann ist er weitere 4,5 Stunden gefahren und hat eine weitere 45-minütige Pause eingelegt. Er/sie hat sein/ihr Tageslimit von 9 Stunden Fahrzeit erreicht, aber er/sie muss noch 1 bis 2 Stunden weiterfahren, um „nach Hause“ zu kommen. In diesem Fall kann er/sie die Fahrt nach der 45-minütigen Pause im Anschluss an die zweite Lenkzeit von 4,5 Stunden wieder aufnehmen.

Die Beispiele sind mit Grafiken unterfüttert, die dem Originaldokument zu entnehmen sind.

Beispiel 2: Ein Fahrer ist 4,5 Stunden gefahren und hat dann eine 45-minütige Pause eingelegt; dann ist er/sie weitere 4 Stunden gefahren und hat einen Teil einer Pause von 15 Minuten eingelegt, dann ist er/sie weitere 30 Minuten gefahren und hat danach eine 30-minütige Pause eingelegt. Dies entspricht Artikel 7, der es erlaubt, eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten in zwei Teile aufzuteilen, d. h. eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten) Wenn er/sie nach dieser 30-minütigen Unterbrechung noch 1 oder 2 Stunden weiterfahren muss, um „nach Hause“ zu kommen, muss er/sie keine weitere 30-minütige Unterbrechung einlegen.

Die Beispiele sind mit Grafiken unterfüttert, die dem Originaldokument zu entnehmen sind.

Beispiel 3: Ein Fahrer ist 4,5 Stunden gefahren und hat dann eine 45-minütige Pause eingelegt; dann ist er weitere 4,5 Stunden gefahren und hat eine weitere 45-minütige Pause eingelegt. Wenn sein Tageslenkzeitlimit 10 Stunden beträgt, kann er noch eine weitere Stunde fahren. Wenn er nach dieser Stunde Fahrzeit noch eine weitere Zeit zwischen 1 und 2 Stunden fahren muss, um „nach Hause“ zu kommen, muss er vor der zusätzlichen Fahrt eine neue 30-minütige Pause einlegen.

Die Beispiele sind mit Grafiken unterfüttert, die dem Originaldokument zu entnehmen sind.

In allen oben genannten Beispielen kann ein Fahrer seine Fahrtunterbrechung in zwei Teilen nehmen, d. h. mindestens 15 Minuten gefolgt von einer mindestens 30-minütigen Unterbrechung, die über den Zeitraum von 4,5 Stunden Lenkzeit verteilt ist, wie in Artikel 7 Absatz 2 vorgesehen. Die Aufteilung hat keine Auswirkung auf die (ggf. nicht gegebene) Verpflichtung, eine zusätzliche 30-minütige Pause vor der verlängerten Lenkzeit von 1-2 Stunden einzulegen.

VI. Mehr-Fahrer-Besatzung

11) Ist ein Fahrer, der am Mehrfahrerbetrieb beteiligt ist, verpflichtet, eine Pause von 45 Minuten im fahrenden Fahrzeug zu machen? Kann die Pause länger als 45 Minuten sein?

Artikel 7 der VO (EG) Nr. 561/2006

Ein Fahrer, der an einem Mehrfahrerbetrieb beteiligt ist, ist nicht verpflichtet, eine Pause von 45 Minuten im fahrenden Fahrzeug zu machen, wenn er neben einem Fahrer sitzt, der gegenwärtig das Fahrzeug fährt. Es liegt im Ermessen des Fahrers, ob er seine Pause im fahrenden Fahrzeug oder außerhalb des Fahrzeugs machen möchte.

Die Pause kann durchaus länger als 45 Minuten sein, wenn sie außerhalb des Fahrzeugs gemacht wird. Die in einem fahrenden Fahrzeug eingelegte Pause muss gemäß dem neuen (dritten) Absatz von Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 eine Pause von 45 Minuten sein, die am Stück genommen wird. Die verbleibende Zeit, die im Fahrzeug sitzend neben einem Fahrer verbracht wird, der das Fahrzeug tatsächlich fährt, ist als Bereitschaftszeit zu erfassen, wie in Artikel 3 Buchstabe b Absatz 3 der Richtlinie 2002/15/EG festgelegt.

Ab hier NEU mit Stand vom 28. April 2021

14) Wie sollte eine 45-minütige Fahrtunterbrechung in einem fahrenden Fahrzeug für den zweiten am Mehrfahrerbetrieb beteiligten Fahrer aufgezeichnet werden, wenn man bedenkt, dass der digitale Fahrtenschreiber automatisch Bereitschaftszeit für den Fahrer registriert? In welchem Intervall kann der Fahrer die 45-minütige Fahrtunterbrechung machen, d. h. zu Beginn, am Ende des Bereitschaftszeitraums oder in einem beliebigen Intervall des Bereitschaftszeitraums?

Artikel 7 der VO (EG) Nr. 561/2006

Nach Artikel 7 Absatz 1 muss der Fahrer spätestens nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden eine Fahrtunterbrechung einlegen. Diese Fahrtunterbrechung muss also unmittelbar auf die Lenkzeit folgen.

Ein Fahrer im Mehrfahrerbetrieb kann seine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem fahrenden Fahrzeug unter der Bedingung einlegen, dass er den Fahrer, der das Fahrzeug tatsächlich fährt nicht unterstützt.

Da die aktuellen Versionen der Fahrtenschreiber die Aufzeichnung von Fahrtunterbrechungen in einem fahrenden Fahrzeug nicht zulassen, ist es eine gängige Praxis unter den Kontrollbeamten, den zusammenhängenden Zeitraum von 45 Minuten während der Bereitschaftszeit im Mehrfahrerbetrieb als Fahrtunterbrechung zu betrachten.

15) Ist es möglich, während des Mehrfahrerbetriebs eine aufgeteilte Fahrtunterbrechung einzulegen?

Artikel 7 der VO (EG) Nr. 561/2006

Die Möglichkeit, eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten in zwei Teilen einzulegen, die mindestens 15 Minuten gefolgt von mindestens 30 Minuten betragen müssen, ist nicht auf die Situation des Solo-Betriebs beschränkt. Daher können Fahrer im Mehrfahrerbetrieb ihre Fahrtunterbrechungen grundsätzlich auch aufteilen.

Es erscheint jedoch unpraktisch, die Fahrtunterbrechung im Mehrfahrerbetrieb aufzuteilen, da dies bedeuten würde, dass entweder der zweite Fahrer nur 15 Minuten fährt, während der erste Fahrer eine Fahrtunterbrechung macht, und dann das Fahren an diesen ersten Fahrer übergibt, oder dass der erste Fahrer die 15-minütige Fahrtunterbrechung während der gesamten 4,5-stündigen Fahrzeit des anderen Fahrers macht.

VII. Grenzübertritte

12) Ab wann gilt die Pflicht zur manuellen Erfassung des Grenzübertritts?

Artikel 34 Absatz 6 Buchstabe f und Artikel 34 Absatz 7 der VO (EU) Nr. 165/2014

Artikel 34 Absatz 6 Buchstabe f und Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sehen vor, dass Fahrer das Symbol des Landes, in das sie nach dem Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einfahren, manuell aufzeichnen müssen. Diese Verpflichtung gilt ab dem 20. August 2020 für Fahrzeuge mit einem analogen Fahrtenschreiber und ab dem 2. Februar 2022 für Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber.

Der Fahrer muss an der nächstmöglichen Haltestelle an oder hinter der Grenze anhalten. Erfolgt das Überqueren der Grenze eines Mitgliedstaates mit einer Fähre oder einem Zug, muss der Fahrer das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof eingeben.

Wichtig ist auch, dass Fahrer von Fahrzeugen mit analogem Fahrtenschreiber ab dem 20. August 2020 das Symbol der Länder aufzeichnen müssen, in denen die tägliche Arbeitszeit begann und endete, wie es bereits bei Fahrzeugen mit digitalem Fahrtenschreiber der Fall war.

VIII. Fahrtenschreiber

Ab hier NEU mit Stand vom 28. April 2021

16) Wie können die Kontrollbehörden die Aufzeichnung der Be- und Entladetätigkeiten durchsetzen, wenn es keine gesetzliche Verpflichtung für die Fahrer gibt, diese Aufzeichnungen zu machen?

Artikel 8 Absatz 1 der VO (EU) Nr. 165/2014

Die Version 2 der intelligenten Fahrtenschreiber (*Anmerkung: ab Sommer 2023 in Neufahrzeugen*) muss eine neue Funktion zur automatischen Aufzeichnung der Position des Fahrzeugs während der Be- und Entladetätigkeiten des Fahrzeugs enthalten. Die Aufzeichnung der Position muss vom Fahrer ausgelöst werden, der einen Lade-, Entlade- oder gleichzeitigen Lade-/Entladevorgang angeben muss, damit die Aufzeichnung der Position erfolgt. Dieser Vorgang muss manuell über das Menü des Fahrtenschreibers eingegeben werden.

Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verpflichtet die Fahrer zwar nicht eindeutig zur Aufzeichnung von Be- und Entladevorgängen. Die Aufzeichnungsaktivitäten sind jedoch ein wichtiger Teil der Arbeit eines Fahrers, und die Vollständigkeit der Aufzeichnungen ist wichtig, um sicherzustellen, dass die Kontrollen kosteneffizient und nicht übermäßig aufwändig sind. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Fahrer angemessen angewiesen werden, alle Funktionen des intelligenten Fahrtenschreibers zu nutzen, um die Vollständigkeit der Aufzeichnungen zu gewährleisten und langwierige Kontrollen, insbesondere auf der Straße, zu vermeiden.