

HAFTUNGSAUSSCHLUSS: Diese Fragen und Antworten wurden von den Kommissionsdienststellen zusammengestellt und sind für die Europäische Kommission nicht bindend. Für die Auslegung des Unionsrechts ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.

I. Rückkehr eines Fahrers

1. Wie sind die Begriffe „Wohnsitz“ und „Betriebsstätte“ sowie die Formulierung „der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“ zu verstehen und nachzuweisen? Was geschieht, wenn ein Unternehmen in mehreren Mitgliedstaaten oder außerhalb der EU ansässig ist?

Artikel 8 Absatz 8a

Gemäß Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EU) 165/2014 und Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ist der „Wohnsitz“ einer Person als der Ort zu verstehen, an dem sich eine Person aufgrund persönlicher und beruflicher Bindungen normalerweise, d. h. mindestens an 185 Tagen pro Kalenderjahr, aufhält. Im Falle eines Fahrers, dessen berufliche und persönliche Bindungen nicht an einem Ort zusammenfallen, der eine Tätigkeit im Kraftverkehr in verschiedenen Mitgliedstaaten ausübt und daher möglicherweise im Wechsel an verschiedenen Orten in verschiedenen Mitgliedstaaten lebt, sollte der Wohnsitz als der Ort angesehen werden, an dem seine persönlichen Bindungen bestehen, sofern er sich dort regelmäßig – beispielsweise aus familiären Gründen – aufhält.

Der Begriff „Betriebsstätte“ ist in den EU-Straßenverkehrsvorschriften nicht eindeutig festgelegt. Nach Artikel 8 Absatz 8a ist die „Betriebsstätte“, an die der Fahrer zurückkehren können soll, der Ort, dem er normalerweise zugeordnet ist (d. h. der Ort, von dem aus seine Arbeit organisiert wird), an dem er seine wöchentliche Ruhezeit üblicherweise beginnt und an den er regelmäßig zurückkehrt, im Mitgliedstaat der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung seines Arbeitgebers im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Die Voraussetzungen für die Annahme einer tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung eines Kraftverkehrsunternehmers sind in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 festgelegt. Erforderlich sind unter anderem Räumlichkeiten, in denen das Unternehmen seine wichtigsten Unternehmensunterlagen aufbewahrt, insbesondere seine Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen sowie die Dokumente mit den Daten über die Lenk- und Ruhezeiten seiner Fahrer.

Hat das Unternehmen Niederlassungen in mehreren Mitgliedstaaten, sollte der Fahrer im Einklang mit den Vorgaben aus Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu derjenigen Betriebsstätte zurückkehren, der er normalerweise zugeordnet ist. Hat das Unternehmen Niederlassungen außerhalb der EU, kann sich die Betriebsstätte in einem Drittstaat befinden. Für die Zwecke der Verordnung kann es sich dabei gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b nur um die Schweiz oder einen nicht der EU angehörigen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum handeln.

2. Wie lange sollte das Verkehrsunternehmen Unterlagen aufbewahren, die dokumentieren, dass es die Arbeit seiner Fahrer so geplant hat, dass sie in der Lage waren, zu ihrem Wohnsitz oder der Betriebsstätte des Unternehmens zurückzukehren?

Artikel 8 Absatz 8a

Gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sind Aufzeichnungen von Fahrtschreibern nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang aufzubewahren. Aufzeichnungen der Arbeitszeit müssen nach Artikel 9 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG mindestens zwei Jahre lang aufbewahrt werden. Diese Aufzeichnungen sollten auch Nachweise über die Organisation der Rückkehr der Fahrer eines Verkehrsunternehmens enthalten, da die Einhaltung dieser Verpflichtung spätestens ab dem 2. Februar 2022 gemäß Anhang I Teil B der Richtlinie 2006/22/EU in der durch die Richtlinie 2020/1057 geänderten Fassung mittels Kontrollen auf dem Betriebsgelände des Unternehmens überprüft wird.

3. Gilt die Verpflichtung zur Rückkehr des Fahrers an den „Wohnsitz“ auch für Fahrzeuge, die aus einem anderen Mitgliedstaat gemietet wurden, und für Fahrer im Personenverkehr?

Artikel 8 Absatz 8a

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (insbesondere Artikel 8 Absatz 8a) regelt die Beziehung zwischen angestellten Kraftfahrern und ihren Arbeitgebern im Hinblick auf die Rückkehr der Fahrer an ihren „Wohnsitz“. Die Verordnung gilt für den Güter- und Personenverkehr auf der Straße, unabhängig davon, ob die Fahrzeuge gemietet sind oder im Eigentum des Arbeitgebers stehen, oder ob sie für den Transport von Personen oder Gütern eingesetzt werden.

4. Was ist mit einer „Ruhezeit von mehr als 45 Stunden ... als Ausgleich“ gemeint, die ein Fahrer nach Artikel 8 Absatz 8a Unterabsatz 2 nehmen muss, wenn er zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt hat? Wann sollte die Ruhezeit als Ausgleich für die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten beginnen?

Artikel 8 Absatz 8a

Hat ein Fahrer außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung in zwei aufeinanderfolgenden Wochen reduzierte Ruhezeiten eingelegt, so muss er gemäß Artikel 8 Absatz 6 in der Lage sein, für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden zurückzukehren. Nach Artikel 8 Absatz 6b ist vor dieser regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit eine weitere Ruhezeit als Ausgleich für die zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten in den vorhergehenden zwei Wochen zu nehmen. Ein Fahrer kann beispielsweise die folgenden Ruhezeiten einlegen:

Woche 1: 24 Stunden

Woche 2: 25 Stunden

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

Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in Woche 3 muss gemäß Artikel 8 Absatz 6 spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen (6 x 24 h) nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit genommen werden. Das bedeutet, dass der Ausgleich für die vorangegangenen zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten vor dem Ende dieser Frist von 6 x 24 h genommen worden sein muss. Nach Ablauf der Frist beginnt (wieder) die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit.

II. Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrerhaus zu verbringen

5. Dürfen selbstständige Kraftfahrer ihre wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbringen?

Artikel 8 Absatz 8

Grundsätzlich gilt die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für alle Kraftfahrer, die ein Fahrzeug zur Beförderung im Straßenverkehr führen, das in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt, unabhängig davon, ob sie angestellt oder selbstständig sind. Das betrifft auch das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen. Grund hierfür ist die Intention, eine Übermüdung von Kraftfahrern (angestellt wie selbstständig) zu vermeiden und damit verbundene Risiken im Straßenverkehr auszuschließen.

Zwar ist es zutreffend, dass einige der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht für selbstständige Kraftfahrer gelten, beispielsweise Artikel 8 Absatz 8a, der die Beziehung zwischen einem angestellten Fahrer und seinem Arbeitgeber im Hinblick auf die Organisation der Rückkehr des Fahrers an seinen „Wohnsitz“ regelt (siehe Frage 4). Das gilt jedoch nicht für das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen. Die Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs hat in diesem Fall der selbstständige Fahrer zu tragen.

III. Reduzierte wöchentliche und tägliche Ruhezeiten

6. Ein Fahrer nimmt zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten (2 x 24 Stunden) außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung. Nach seiner Rückkehr an seinen Wohnsitz, nimmt er eine Ausgleichsruhezeit (2 x 21 Stunden) und eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45 Stunden). Muss der Fahrer nach seiner Rückkehr an den Wohnsitz erst noch seine tägliche Ruhezeit (9 bzw. 11 Stunden) gemäß Artikel 8 Absatz 2 einlegen, bevor er mit der Ausgleichsruhezeit und der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit beginnen kann?

Artikel 8 Absatz 6

Ziel von Artikel 8 Absätze 6 und 6b ist es, Fahrern, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden, die Möglichkeit zu geben, an ihren Wohnsitz zurückzukehren und längere Ruhezeiten in Anspruch zu nehmen. Diese längeren Ruhezeiten bestehen aus der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mindestens 45 Stunden und einem Ausgleich für zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten, die gegebenenfalls in den zwei vorhergehenden Wochen genommen worden sind.

Diese Bestimmungen gelten jedoch unbeschadet des Artikels 8 Absatz 2, demzufolge die tägliche Ruhezeit, die ein Fahrer innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit nehmen muss, verlängert werden kann, sodass sich gemäß Artikel 8 Absatz 3 eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.

Auch wenn Artikel 8 Absatz 3 diese Möglichkeit nicht explizit erwähnt, gilt diese Regelung daher auch für den Fall, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zusammen mit einer Ausgleichsruhezeit für vorhergehende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten genommen wird.

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

Artikel 8 Absatz 6

Nach Artikel 8 Absatz 6 gilt:

„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“.

Des Weiteren bestimmt Artikel 8 Absatz 6:

„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 mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen.“

Der Begriff „mindestens“ bedeutet, dass der Fahrer zusätzlich zu den erforderlichen Mindestruhezeiten im Referenzzeitraum von zwei oder vier Wochen weitere wöchentliche Ruhezeiten nehmen kann.

Nach Artikel 8 Absatz 6 darf ein Fahrer unter bestimmten Bedingungen zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in zwei aufeinanderfolgenden Wochen nehmen. Nichts hindert den Fahrer jedoch daran, innerhalb dieser zwei aufeinanderfolgenden Wochen noch weitere Ruhezeiten von 24 Stunden oder länger einzulegen.

Nimmt ein Fahrer innerhalb des vierwöchigen zeitlichen Referenzrahmens mehr als zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten, müssen diese zusätzlichen reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten nicht ausgeglichen werden. Auf der anderen Seite ändert sich durch diese zusätzlichen reduzierten Ruhezeiten nichts an der Verpflichtung nach Artikel 8 Absatz 6b, die ersten beiden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten auszugleichen. Hat ein Fahrer mehr als zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten genommen, so sollte diejenige reduzierte Ruhezeit ausgeglichen werden, die der nach Artikel 8 Absatz 6 vorgegebenen Frist von höchstens sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit am nächsten liegt.

Beispielsweise kann ein Fahrer innerhalb einer Frist von vier aufeinanderfolgenden Wochen die wöchentliche Mindestruhezeit mit zusätzlichen Ruhezeiten wie folgt kombinieren:

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 Stunden (Freitag – Sonntag) + 45 Stunden (spätestens: Sonntag – Dienstag) (die Ruhezeiten von 21 und 18 Stunden sind Ausgleichszeiten gemäß Artikel 8 Absatz 6b für zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Woche 2 und 3 (Sonntag – Montag); die zusätzlichen Ruhezeiten in Woche 3 (Mittwoch – Donnerstag) müssen dagegen nicht ausgeglichen werden).

8. Kann der Fahrer die tägliche und die reduzierte wöchentliche Ruhezeit in seinem Fahrzeug verbringen?

Artikel 8

Gemäß Artikel 8 Absatz 8 dürfen die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für vorherige wöchentliche Ruhezeiten eingelegt wird, nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Das bedeutet im Gegenzug, dass es dem Fahrer erlaubt ist, seine tägliche und/oder reduzierte wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen.

Nach Artikel 4 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist eine „Ruhepause“ jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Aus dieser Definition geht klar hervor, dass eine tägliche oder reduzierte wöchentliche Ruhezeit nur in einem geparkten Fahrzeug genommen werden kann, denn nur dann kann der Fahrer frei über seine Zeit verfügen.

Darüber hinaus sind nach Artikel 8 Absatz 8 die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen. Wie in Erwägungsgrund 13 der Verordnung (EU) 2020/1054 dargelegt, soll damit sichergestellt werden, dass „Fahrern angemessene Bedingungen für die Ruhezeit zur Verfügung stehen“. Gleiches gilt für die täglichen und die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten, die demnach nur innerhalb des Fahrzeugs verbracht werden können, wenn dieses über eine geeignete Schlafgelegenheit verfügt. Diese Regelung entspricht dem übergeordneten Ziel, angemessene Arbeitsbedingungen für Fernkraftfahrer zu gewährleisten und so die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern.

IV. Außergewöhnliche Überschreitung der Lenkzeit

- 9. Gemäß Artikel 12 Unterabsätze 2 und 3 darf ein Fahrer von Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 8 Absatz 2 abweichen und die täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten überschreiten. Liegt die summierte Gesamtlenkzeit eines Fahrers an einem bestimmten Tag unterhalb der erlaubten Tageslenkzeit, kann der Fahrer dann von der Abweichung nach Artikel 8 Absatz 2 Gebrauch machen, ohne dass er seine tägliche oder wöchentliche Lenkzeit überschreitet? Beginnt der Fahrer aufgrund dieser Abweichung seine wöchentliche Ruhezeit erst nach Ablauf der sechs 24-Stunden-Zeiträume seit dem Ende seiner vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit, verstößt er dann gegen die Verordnung?**

Artikel 12

Der Zweck der genannten Abweichung ist es, dem Fahrer unter außergewöhnlichen Umständen zu ermöglichen, seine wöchentliche Ruhezeit an seinem Heimatort (d. h. an seinem Wohnsitz oder in der Betriebsstätte seines Arbeitgebers) zu verbringen, anstatt an einem Ort, der bis zu zwei Stunden entfernt von seinem Heimatort liegt. Sie erlaubt ein Abweichen von der Beschränkung der Lenkzeiten (Artikel 6 Absätze 1 und 2) und/oder der Verpflichtung, innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende einer Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit genommen zu haben (Artikel 8 Absatz 2). In manchen Situationen muss ein

Fahrer sowohl von Artikel 6 Absätze 1 und 2 als auch von Artikel 8 Absatz 2 abweichen. Das ist aber nicht notwendigerweise immer der Fall. Beispielsweise ist auch eine Situation denkbar, in der ein Fahrer noch ein bis zwei Stunden mehr fahren kann, ohne seine erlaubte tägliche Lenkzeit von 9 oder 10 Stunden gemäß Artikel 6 Absatz 1 und seine erlaubte wöchentliche Lenkzeit von 56 Stunden gemäß Artikel 6 Absatz 2 zu überschreiten. In diesem Fall kommt es lediglich zu einer Abweichung von Artikel 8 Absatz 2.

Artikel 12 erlaubt jedoch nicht, von der Verpflichtung gemäß Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 2 abzuweichen, wonach ein Fahrer seine wöchentliche Ruhezeit spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit beginnen muss. Die Möglichkeit, von den zeitlichen Vorgaben zur Lenkzeit abzuweichen, ist daher mit Bedacht zu nutzen.

Hat ein Fahrer beispielsweise seine wöchentliche Ruhezeit am Montagmorgen um 8.00 Uhr beendet, so muss er seine nächste wöchentliche Ruhezeit am darauffolgenden Sonntag um 8.00 Uhr morgens beginnen. Beginnt der Fahrer am Samstag (dem sechsten 24-Stunden-Zeitraum) seine Lenkzeit um 8.00 Uhr morgens und fährt er insgesamt 12 Stunden (wovon 10 Stunden seine erlaubte Lenkzeit sind, plus 2 Stunden in Abweichung), wobei er alle erforderlichen Fahrtunterbrechungen einlegt (in diesem Fall insgesamt 2 Stunden), so könnte er an dem Samstag gegen 22.00 Uhr abends an seinem Heimatort ankommen. Damit könnte der Fahrer nach wie vor seine wöchentliche Ruhezeit innerhalb des nach Artikel 8 Absatz 6 erforderlichen Zeitraums 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 um eine vorgegebene Zeitspanne (eine oder zwei Stunden) zu reduzieren, und diese Reduzierung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche auszugleichen?

Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 12

Gemäß Artikel 8 Absatz 2 muss ein Fahrer eine tägliche Ruhezeit (von mindestens neun Stunden für eine reduzierte Ruhezeit oder mindestens elf Stunden für eine regelmäßige Ruhezeit) innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit genommen haben.

Die Abweichung von dieser Regel nach Artikel 12 erlaubt es nicht, die Länge der täglichen Ruhezeit zu verkürzen. Sie kann jedoch zu einer Situation führen, in der ein Fahrer aufgrund einer verlängerten Lenkzeit (von 1-2 Stunden), die er wegen außergewöhnlicher Umstände benötigt, um seinen Heimatort zu erreichen, nicht in der Lage ist, seine tägliche Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende seiner vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zu nehmen (wie es Artikel 8 Absatz 2 verlangt). In diesem Fall würde (und muss) die tägliche Ruhezeit, ohne reduziert zu werden, in Abweichung von Artikel 8 Absatz 2 nach Ablauf der Frist von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen Ruhezeit genommen werden. Diese tägliche Ruhezeit kann nach wie vor (gemäß Artikel 8 Absatz 3) auf eine wöchentliche Ruhezeit ausgeweitet werden, sofern diese wöchentliche Ruhezeit nicht später als zum Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen beginnt (wie es Artikel 8 Absatz 6 verlangt).

11. Wie sollten zusätzliche Lenkzeiten aufgrund außergewöhnlicher Umstände ausgeglichen werden? (Sollte beispielsweise eine Stunde zusätzliche Lenkzeit durch eine Stunde zusätzliche

Ruhezeit ausgeglichen werden?) Ist die Fahrtunterbrechung von 30 Minuten auch auszugleichen, oder nur die zusätzliche Lenkzeit?

Artikel 12 Unterabsätze 2, 3 und 5

Gemäß Artikel 12 Unterabsatz 5 der Verordnung muss jede Lenkzeitverlängerung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden. Diese muss zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der Abweichung von den vorgegebenen Lenkzeiten genommen werden.

Fahrtunterbrechungen müssen nicht ausgeglichen werden, nur die zusätzliche Lenkzeit.

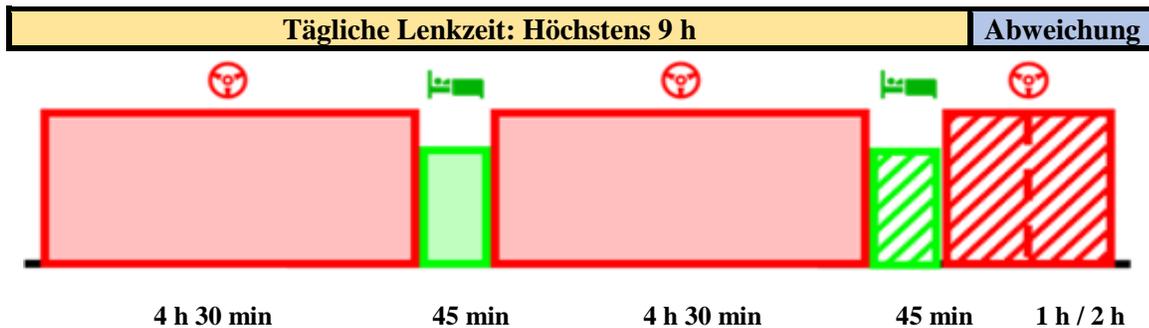
Ist ein Fahrer beispielsweise eineinhalb Stunden länger gefahren als seine erlaubte tägliche Lenkzeit, so sollte er diese zusätzliche Lenkzeit ausgleichen, indem er eineinhalb Stunden Ruhezeit auf seine wöchentliche oder tägliche Ruhezeit aufschlägt. Diese zusätzliche Ruhezeit muss vor Ablauf der dritten Woche nach der Lenkzeitüberschreitung genommen worden sein.

12. Macht ein Fahrer Gebrauch von der Abweichungsregelung nach Artikel 12, sollte er dann nach viereinhalb Stunden Lenkzeit eine Fahrtunterbrechung von 30 Minuten oder von 45 Minuten einlegen, ehe er weiterfährt?

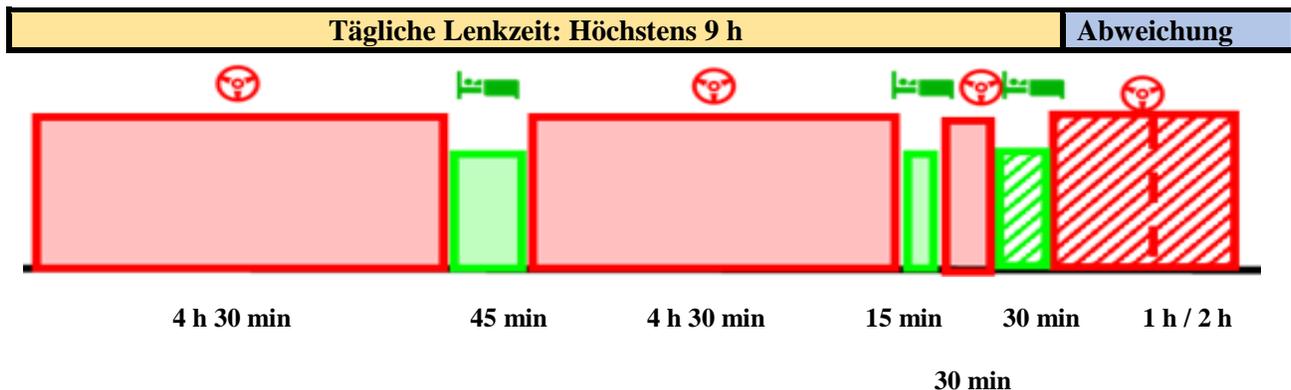
Artikel 12

Gemäß Artikel 7 Unterabsatz 1 hat ein Fahrer nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen. Ein Abweichen von dieser Verpflichtung wird durch Artikel 12 Unterabsätze 2 bis 5 nicht gestattet. Folglich hat ein Fahrer nach viereinhalb Stunden Lenkzeit seine Fahrt für 45 Minuten zu unterbrechen, ehe er weiterfährt. Hat ein Fahrer eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten (oder 30 Minuten nach einer vorangehenden Unterbrechung von 15 Minuten) eingelegt und muss danach noch einmal für 1 bis 2 Stunden fahren, so muss er vor dieser zusätzlichen Lenkzeit von 1 bis 2 Stunden keine weitere Fahrtunterbrechung von 30 Minuten einlegen. Hat ein Fahrer seine erlaubte Tageslenkzeit von 10 Stunden erreicht und muss danach noch 1 bis 2 Stunden fahren, um seinen Heimatort für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen, so muss er vor dieser zusätzlichen Lenkzeit von 1 bis 2 Stunden eine Fahrtunterbrechung von 30 Minuten einlegen. Allerdings ist eine zusätzliche Fahrtunterbrechung von 30 Minuten nicht erforderlich, wenn der Fahrer seine erlaubte Tageslenkzeit um weniger als eine Stunde überschreitet.

Beispiel 1: Ein Fahrer unterbricht nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden seine Fahrt für 45 Minuten; danach fährt er erneut viereinhalb Stunden und legt eine erneute Fahrtunterbrechung von 45 Minuten ein. Damit hat er seine erlaubte tägliche Lenkzeit von 9 Stunden erreicht. Er benötigt aber noch weitere 1 bis 2 Stunden, um seinen Heimatort zu erreichen. In diesem Fall darf er nach der zweiten Fahrtunterbrechung von 45 Minuten weiterfahren.

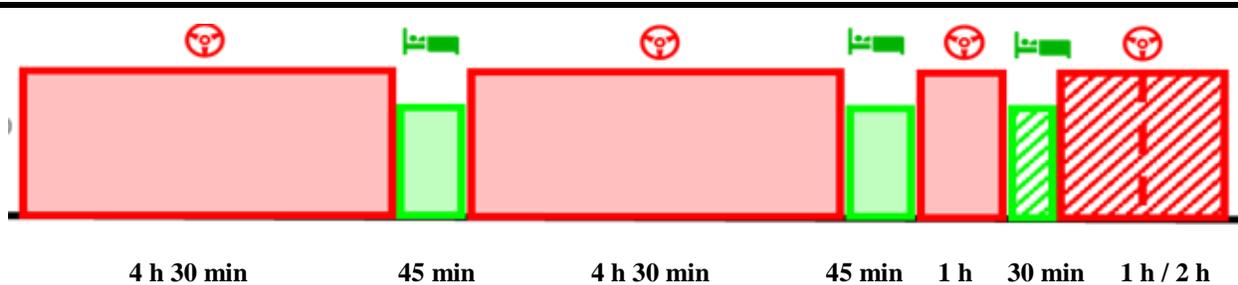


Beispiel 2: Ein Fahrer unterbricht nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden seine Fahrt für 45 Minuten; danach fährt er noch weitere vier Stunden, unterbricht seine Fahrt für 15 Minuten, gefolgt von weiteren 30 Minuten Lenkzeit und einer weiteren Fahrtunterbrechung von 30 Minuten. Dies steht im Einklang mit Artikel 7, wonach eine Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten aufgeteilt werden kann (nämlich in eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten). Wenn ein Fahrer nach der zweiten Unterbrechung von 30 Minuten weitere 1 bis 2 Stunden fahren muss, um seinen Heimatort zu erreichen, so muss er vor dieser zusätzlichen Lenkzeit keine weitere Fahrtunterbrechung von 30 Minuten einlegen.



Beispiel 3: Ein Fahrer unterbricht nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden seine Fahrt für 45 Minuten; danach fährt er erneut viereinhalb Stunden und legt eine erneute Fahrtunterbrechung von 45 Minuten ein. Beträgt seine erlaubte tägliche Lenkzeit 10 Stunden, kann er danach noch für eine weitere Stunde fahren. Benötigt er nach dieser weiteren Stunde noch 1 bis 2 Stunden, um seinen Heimatort zu erreichen, so muss er eine weitere Pause von 30 Minuten einlegen, ehe er diese zusätzlichen ein bis zwei Stunden fahren darf.





In jedem der obigen Beispiele kann der Fahrer gemäß Artikel 7 Absatz 2 seine verbindliche Fahrtunterbrechung in zwei Teile aufteilen, d. h. in eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, wobei die beiden Unterbrechungen über die Lenkdauer von viereinhalb Stunden verteilt werden. Die (etwaige) Verpflichtung, eine weitere Fahrtunterbrechung von 30 Minuten vor der verlängerten Lenkzeit von 1 bis 2 Stunden einzulegen, bleibt davon unberührt.

V. Mehrfahrerbetrieb

13. Wie sollte im Mehrfahrerbetrieb eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten für den zweiten Fahrer im fahrenden Fahrzeug aufgezeichnet werden, in Anbetracht der Tatsache, dass der digitale Fahrtenschreiber bei fahrendem Fahrzeug automatisch eine Fahrbereitschaft des zweiten Fahrers registriert? Wann genau kann der Fahrer seine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einlegen: zu Beginn der registrierten Bereitschaftszeit, am Ende der Bereitschaftszeit oder zu einem beliebigen Zeitpunkt dazwischen?

Artikel 7

Gemäß Artikel 7 Absatz 1 hat ein Fahrer nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung einzulegen. Diese Fahrtunterbrechung muss also unmittelbar auf eine Lenkzeit folgen.

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

Da derzeitige Fahrtenschreiber es nicht erlauben, Fahrtunterbrechungen in einem fahrenden Fahrzeug aufzuzeichnen, ist es im Mehrfahrerbetrieb allgemein üblich, die 45 Minuten nach Ende der Bereitschaftszeit eines Fahrers als Fahrtunterbrechung zu werten.

14. Ist es im Mehrfahrerbetrieb möglich, eine Fahrtunterbrechung aufzuteilen?

Artikel 7

Die Möglichkeit, eine Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten in zwei Unterbrechungen von mindestens 15 Minuten und mindestens 30 Minuten aufzuteilen, ist nicht auf Alleinfahrten mit nur einem

Fahrer beschränkt. Daher ist es grundsätzlich auch Fahrern in einem Team (Mehrfahrerbetrieb) erlaubt, ihre Fahrtunterbrechungen aufzuteilen.

Allerdings scheint eine Aufteilung der Fahrtunterbrechung im Mehrfahrerbetrieb unpraktisch, da dies entweder bedeuten würde, dass der zweite Fahrer das Fahrzeug nur für 15 Minuten führt, während der erste Fahrer eine Fahrtunterbrechung einlegt, oder aber, dass der erste Fahrer seine 15-minütige Fahrtunterbrechung während der gesamten Lenkdauer von viereinhalb Stunden des anderen Fahrers nimmt.

VI. Fahrtenschreiber

15. Wie können Durchsetzungsbehörden die Erfassung von Be- und Entladetätigkeiten durchsetzen, wenn für die Fahrer keine rechtliche Verpflichtung besteht, Be- und Entladevorgänge aufzuzeichnen?

Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) 165/2014

Die zweite Generation intelligenter Fahrtenschreiber wird eine neue Funktionalität enthalten, welche den Standort des Fahrzeugs während Be- und Entladetätigkeiten automatisch aufzeichnet. Die Aufzeichnung des Standorts muss vom Fahrer ausgelöst werden. Dieser muss einen Beladevorgang, einen Entladevorgang oder einen gleichzeitigen Be- und Entladevorgang anzeigen, damit der Fahrtenschreiber den Standort des Fahrzeugs aufzeichnet. Dieser Vorgang muss manuell über das Menü des Fahrtenschreibers eingegeben werden.

Tatsächlich verpflichtet die Verordnung (EU) 165/2014 Fernkraftfahrer nicht eindeutig dazu, Be- und Entladevorgänge aufzuzeichnen. Allerdings machen Aufzeichnungstätigkeiten einen wesentlichen Teil der Arbeit eines Fahrers aus. Zudem sind vollständige Aufzeichnungen wichtig, um sicherzustellen, dass Kontrollen kosteneffizient und nicht übermäßig belastend sind. Darum ist es von grundlegender Bedeutung, dass Fahrer in angemessener Form angewiesen werden, von sämtlichen Funktionalitäten der intelligenten Fahrtenschreiber Gebrauch zu machen, um so vollständige und lückenlose Aufzeichnungen sicherzustellen und zeitraubende Kontrollen, insbesondere am Straßenrand, zu vermeiden.