

Fragen und Antworten zur Umsetzung des Mobilitätspakets 1

Das Mobilitätspaket 1 ist in Kraft, und die Sozialvorschriften über Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer gelten seit dem 20. August 2020. Ein vorrangiges Anliegen der Europäischen Kommission ist es nun, für ein gemeinsames Verständnis und eine kohärente Umsetzung der neuen Bestimmungen zu sorgen. Daher hat die Kommission ein erstes Bündel mit Fragen und Antworten zusammengestellt, die sich mit den dringendsten in diesem Sektor aufgetretenen Umsetzungsfragen befassen. Dies wird gegebenenfalls schrittweise durch weitere Fragen und Antworten zu den anderen Bestimmungen des Mobilitätspakets 1 ergänzt. Es soll als Leitfaden für Kraftfahrer, Kraftverkehrsunternehmer und Durchsetzungsbehörden dienen, um sicherzustellen, dass die Vorschriften EU-weit einheitlich angewandt und kontrolliert werden.

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. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Artikel 8 Absatz 8 und Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, auf die sich die Fragen 1 bis 6 beziehen, derzeit Gegenstand einer Nichtigkeitsklage vor dem Gerichtshof sind. Die angeführten Beispiele dienen lediglich der Veranschaulichung und die Liste konkreter Beispiele wird weiterentwickelt.

I. Rückkehr eines Fahrers

[1. Wie ist die Verpflichtung zur Rückkehr des Fahrers an seinen „Wohnsitz“ zu verstehen und zu erfüllen? Welche Pflichten und Rechte haben jeweils der Arbeitgeber und der Fahrer?]

Artikel 8 (Absatz 8a)

Ziel der Maßnahme ist es, die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer zu verbessern, indem übermäßig lange Fahrzeiten vermieden werden.

Die Verpflichtung des Verkehrsunternehmens besteht darin, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass sie nach jeweils drei bzw. vier aufeinanderfolgenden Wochen (je nachdem, ob der Fahrer zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen konnte) (an den Wohnsitz) zurückkehren können.

Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung bezieht sich auf zwei mögliche Orte, an die eine Rückkehr vom Arbeitgeber angeboten und organisiert werden muss, nämlich die im Mitgliedstaat der Niederlassung gelegene Betriebsstätte des Verkehrsunternehmens, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, oder der Wohnsitz des Fahrers, wenn dieser vom Ort der Niederlassung des Arbeitgebers abweicht.

Da es in Erwägungsgrund 14 der Verordnung heißt: „[...] den Fahrern sollte es freigestellt sein zu wählen, wo sie ihre Ruhezeit verbringen“, ist es also Sache des Fahrers, zwischen den beiden vom Arbeitgeber angebotenen Optionen zu wählen. Dies bedeutet, dass der Fahrer vom

Arbeitgeber nicht verpflichtet werden kann, die Niederlassung des Arbeitgebers als Ort der Rückkehr zu wählen.

Eine Frage stellt sich allerdings, wenn sich der Fahrer nicht für eine der beiden Möglichkeiten entscheidet. In diesem Fall kann der Arbeitgeber zwischen den beiden Orten wählen, je nachdem, welcher als zweckmäßiger angesehen wird. Als Nachweis könnte in diesem Fall u.a. die an den Fahrer gerichtete Aufforderung (z. B. E-Mail), zwischen dem Wohnsitz oder der Betriebsstätte des Unternehmens zu wählen, gelten, der aber nicht Folge geleistet wurde.

Eine ganz andere Frage ist, wo der Fahrer letztendlich seine Ruhezeit verbringt. Die Verordnung schreibt diesbezüglich keinen bestimmten Ort vor, so dass in dieser Hinsicht kein Verstoß gegen EU-Recht vorliegen kann. Der Arbeitgeber muss jedoch die in der Verordnung vorgesehenen Rückkehrmöglichkeiten anbieten. Die einschlägige Bestimmung sieht eine organisatorische Verpflichtung vor, die mit der Verpflichtung, entsprechende Aufzeichnungen für Kontrollen durch die zuständigen Behörden aufzubewahren, verknüpft ist.

Der Fahrer kann zwar den Ort, an dem die Ruhezeit verbracht wird, selbst wählen, aber den Arbeitgeber nicht von seiner Verpflichtung, die Arbeitszeit der Fahrer so zu planen, dass eine regelmäßige Rückkehr zum Wohnsitz möglich ist, befreien. Diese Verpflichtung des Verkehrsunternehmens bleibt bestehen unabhängig davon, was der Fahrer erklärt und wie er sich letztlich entscheidet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, dem Fahrer durch eine geeignete Organisation der Arbeit die Möglichkeit zur Rückkehr, entweder an seinen Wohnort oder an die Betriebsstätte des Verkehrsunternehmens, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, zu bieten. Eine solche Organisation muss aktiv, ohne ausdrückliche Aufforderung des Fahrers, durchgeführt werden. Der konkrete Ort, an dem die Ruhezeit verbracht wird, ist Sache des Fahrers und verpflichtet weder den Arbeitgeber noch den Fahrer, besondere Nachweise aufzubewahren.

So führt beispielsweise ein polnischer Fahrer, der in der Slowakei wohnt und bei einem in Polen ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, Beförderungen zwischen Frankreich und Spanien durch. Der Arbeitgeber muss diesem Fahrer die Wahl lassen und die Arbeit entsprechend organisieren, damit er regelmäßig entweder an den Wohnort (in der Slowakei) oder an die Betriebsstätte des Unternehmens (in Polen) zurückkehren kann. Der Fahrer kann den Arbeitgeber jedoch von seiner Entscheidung in Kenntnis setzen, eine Fahrtunterbrechung zu nutzen, um sich zu einem anderen Ort zu begeben, z. B. zum Urlaub nach Süditalien. Anschließend begibt sich der Fahrer von dem Ort, an dem er seine Fahrtunterbrechung in Italien verbracht hat, direkt zu dem Ort, an dem er seine Arbeit wieder aufnehmen wird (Spanien oder Frankreich).

[2. Wie weist das Verkehrsunternehmen nach, dass es die Arbeit entsprechend organisiert hat, um dem Fahrer die Rückkehr entweder zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens zu ermöglichen?]

Artikel 8 (Absatz 8a)

A2 Verkehrsunternehmen verwenden Fahrtenschreiberaufzeichnungen, Dienstpläne der Fahrer oder sonstige Unterlagen zum Nachweis der Einhaltung der Verpflichtung, die Rückkehr des Fahrers zu organisieren (Erwägungsgrund 14 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Weitere Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass der Arbeitgeber dem Fahrer tatsächlich die Möglichkeit bietet, entweder zum Wohnort oder zur Betriebsstätte des Unternehmens zurückzukehren, sind beispielsweise Fahrkarten oder andere Belege für Reisearrangements (u. a. ein Beleg dafür, dass ein Fahrer mit dem Kleinbus eines Arbeitgebers an den Wohnsitz zurückgekehrt ist).

Die Nachweise sind in den Räumlichkeiten des Unternehmens aufzubewahren und auf Verlangen der Kontrollbehörden des Mitgliedstaats, in dem der Arbeitgeber niedergelassen ist, oder der Kontrollbehörden anderer Mitgliedstaaten vorzulegen. Vom Fahrer sollte weder verlangt werden, über solche Nachweise zu verfügen, noch über Belege für den Ort, an dem er eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder längere Fahrtunterbrechung verbracht hat. Im Anschluss an eine Straßenkontrolle könnten die Kontrollbehörden beispielsweise beschließen, bei den Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Verkehrsunternehmen niedergelassen ist, zusätzliche Informationen über die Tätigkeit eines Fahrers anzufordern. Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Richtlinie 2006/22/EG sehen vor, dass sich die Mitgliedstaaten gegenseitig bei der Anwendung der Verordnung und bei der Kontrolle ihrer Einhaltung unterstützen.

Die Verpflichtung des Arbeitgebers dem Fahrer eine regelmäßige Rückkehr zu ermöglichen, ist eine organisatorische Verpflichtung, die mit der Verpflichtung, entsprechende Aufzeichnungen für Kontrollen durch die zuständigen Behörden aufzubewahren, verknüpft ist. Daher kann eine von einem Fahrer (z. B. als Teil eines Arbeitsvertrags) unterzeichnete Erklärung oder von ihm im Voraus (d. h. bevor er ein Angebot vom Arbeitgeber erhält) unterzeichnete Erklärung über den Verzicht auf das Recht, eine Rückkehr an den Wohnsitz zu wählen, den Arbeitgeber weder von der Verpflichtung entbinden, eine echte Rückkehrmöglichkeit anzubieten, noch von der Verpflichtung, die Arbeit des Fahrers entsprechend zu organisieren.

[3. Wer trägt die Reisekosten für die Rückkehr eines Fahrers zur Betriebsstätte des Unternehmens oder zu seinem Wohnsitz?]

Artikel 8 (Absatz 8a)

Endet die Arbeitszeit eines Fahrers an einem der beiden von ihm für die Rückkehr gewählten Orte oder in der Nähe eines dieser Orte, entstehen dem Arbeitgeber keine zusätzlichen Reisekosten.

Endet die Arbeitszeit vor der Rückkehr an einen der beiden Orte an einem vom gewählten Ort entfernten Ort, so umfasst die Verpflichtung des Arbeitgebers, die Rückkehr der Fahrer zu organisieren, auch die finanzielle Verantwortung für die Deckung der Reisekosten.

Beschließt ein Fahrer, das Angebot des Arbeitgebers, zum Wohnort des Fahrers oder zur Betriebsstätte des Arbeitgebers zurückzukehren, nicht zu nutzen und seine Ruhezeit an einem anderen Ort zu verbringen, so müssen etwaige Fahrtkosten zu und von diesem Ort vom Fahrer getragen werden.

Diese Grundsätze gelten auch für Fahrer, die ihren Wohnsitz in einem Drittland haben und bei einem in der EU ansässigen Unternehmen beschäftigt sind.

[4. Gilt die Bestimmung für selbstständige Kraftfahrer? Wie kann ein selbstständiger Kraftfahrer nachweisen, dass er der Verpflichtung zur Rückkehr zum Wohnort oder zum Betriebszentrum des Unternehmens nachgekommen ist?]

Artikel 8 (Absatz 8a)

Artikel 8 Absatz 8a gilt nur für angestellte Fahrer.

In der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird nicht definiert, was ein Arbeitsverhältnis kennzeichnet. Trotz des fehlenden Verweises auf das nationale Recht ist dies als Begriff mit einer autonomen Bedeutung zu verstehen, die auf objektiven Faktoren beruht.

Für seine Auslegung kann man sich an der Rechtsprechung zu ähnlichen Sachverhalten orientieren (siehe Rechtssachen C-658/18, Rdnrn. 88 ff.; C-147/17, Rdnrn. 41 ff.; C-316/13, Rdnrn. 27 ff.). Die Ermittlung des Vorliegens eines Arbeitsverhältnisses sollte sich daher an den Fakten orientieren, die sich auf die tatsächliche Arbeitsleistung beziehen, und nicht an der Beschreibung des Verhältnisses seitens der Parteien. Ob eine Person im Lohn- oder Gehaltsverhältnis beschäftigt ist oder nicht, muss nach objektiven Kriterien bestimmt werden, die das Arbeitsverhältnis nach den Rechten und Pflichten der Betroffenen unterscheiden. Das wesentliche Merkmal des Arbeitsverhältnisses besteht darin, dass eine Person während einer bestimmten Zeit für eine andere nach deren Weisung Leistungen erbringt, für die sie als Gegenleistung eine Vergütung erhält.

Auch wenn die Definition des Begriffs „selbstständiger Kraftfahrer“ in der Richtlinie 2002/15/EG als solche im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht anwendbar ist, kann auch diese Definition berücksichtigt werden. Eine Tätigkeit als „selbstständiger Kraftfahrer“ im Sinne dieser Definition ist nicht als Arbeitsverhältnis gemäß Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 anzusehen.

Echte Selbständige fallen nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 8 Absatz 8a. Allerdings ist eine Person, die lediglich als selbstständig erwerbstätig bezeichnet wird, deren Situation jedoch die Voraussetzungen für ein Beschäftigungsverhältnis mit einer anderen (natürlichen oder juristischen) Person erfüllt, als Arbeitnehmer im Sinne von Artikel 8 Absatz 8a anzusehen und fällt somit unter diese Bestimmung.

II. Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen

[5. Was ist eine geeignete geschlechtergerechte Unterkunft für die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit?]

Artikel 8 Absatz 8

In den Rechtsvorschriften wird klargestellt, dass regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlaf- und sanitären Einrichtungen verbracht werden müssen und nicht im Fahrerhaus.

In den Rechtsvorschriften gibt es weder eine Definition noch eine Liste von Kriterien zur Definition des Begriffs der „geeigneten Unterkunft“, und es ist wichtig, bei der Art der Unterbringung, die die Fahrer nutzen dürfen, Flexibilität einzuräumen.

Artikel 8 Absatz 8 schreibt jedoch eindeutig vor, dass die Unterkunft angemessene Schlafgelegenheiten und sanitäre Einrichtungen bieten muss. Die Einrichtungen sollten jeder Person ausreichende Privatsphäre bieten.

Mehrere Arten von Unterkünften können diese Kriterien erfüllen, z. B. Hotels, Apartments in Motels oder Privatwohnungen.

[6. Welche Belege sollte ein Fahrer bei einer Kontrolle vorlegen, um nachzuweisen, dass er die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lastkraftwagen, sondern in einer geeigneten Unterkunft verbracht hat?]

Artikel 8 Absatz 8

In Artikel 34 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ist festgelegt, dass die Mitgliedstaaten den Fahrern die Vorlage von Formularen, mit denen die Tätigkeit des Fahrers außerhalb des Fahrzeugs bescheinigt wird, nicht vorschreiben dürfen. Dies gilt auch für die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs. Daher können die Durchsetzungsbehörden von den Fahrern keine Unterlagen verlangen, die belegen, dass ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit vor der Unterwegskontrolle nicht im Fahrzeug verbracht wurde.

Fahrer oder Arbeitgeber können nur dann wegen eines Verstoßes gegen das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (oder eine als Ausgleich eingelegte Ruhezeit von mehr als 45 Stunden) im Fahrzeug zu verbringen, mit einer Geldbuße belegt werden, wenn die Fahrer zum Zeitpunkt der Kontrolle gerade eine solche Ruhezeit im Fahrzeug verbringen.

III. Fährregelung

[7. Muss ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das für eine Mindestdauer von 8 Stunden auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird und Zugang zu einer Schlafkabine hat, die anderen Teile der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in einer geeigneten Unterkunft verbringen, oder darf er sich dabei im Fahrzeug aufhalten?]

Artikel 9

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 die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie müssen, wie in der Verordnung beschrieben, in geeigneten Unterkünften verbracht werden.

Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung befasst sich mit dem Fall, dass ein Fahrer ein Fahrzeug begleitet, das per Fähre oder Zug befördert wird, und sieht in diesem Zusammenhang bestimmte Ausnahmen vor. Obwohl er sich auf Artikel 8 als Ganzes bezieht, gestattet er keine Abweichung von dem Verbot gemäß Artikel 8 Absatz 8 bestimmte Ruhepausen im Fahrzeug zu verbringen. Vielmehr lässt sich seinem Wortlaut entnehmen, dass die dort vorgesehenen Ausnahmen nur die Möglichkeit betreffen, bestimmte Ruhezeiten, d. h. eine regelmäßige tägliche Ruhezeit, eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit, zu unterbrechen. Gestattet ist also lediglich eine Ausnahme von der Bestimmung, wonach eine „Ruhezeit jeden ununterbrochenen Zeitraum [darstellt], in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann“.

Folglich darf der Fahrer nicht vor dem Ein- und/oder Aussteigen aus der Fähre/Eisenbahn einen Teil seiner regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug verbringen.

IV. Reduzierte wöchentliche Ruhezeiten

[8. Wenn ein Fahrer zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nacheinander eingelegt hat, können die beiden Ausgleichszeiträume dann jeweils mit anderen Ruhezeiten von mindestens neun Stunden verbunden und während der grenzüberschreitenden Beförderung genommen werden?]

Artikel 8 Absatz 6b

Jede Abweichung von den allgemeinen Vorschriften ist eng auszulegen und anzuwenden, um die Ziele der Verordnung nicht zu gefährden. Wie in Erwägungsgrund 8 der Verordnung (EU) 2020/1054 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dargelegt, besteht die Absicht des Gesetzgebers darin, Fahrern, die eine grenzüberschreitende Fernfahrt absolvieren, zu ermöglichen, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihrem Wohnsitz zu

verbringen und für alle verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten einen vollständigen Ausgleich zu erhalten.

In Artikel 8 Absatz 6b der Verordnung ist eindeutig festgelegt, dass der auf zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten folgenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit, eine als Ausgleich für diese reduzierten Ruhezeiten einzulegende Ruhezeit vorausgehen muss und nicht Fahrtätigkeiten oder sonstige Arbeiten. Die beiden als Ausgleich vorgesehenen Ruhezeiten sind also ohne Unterbrechung und in Zusammenhang mit der auf die reduzierten Ruhezeiten folgenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit zu nehmen.

V. Außergewöhnliche Überschreitung der Lenkzeit

[9. Unter welchen außergewöhnlichen Umständen kann der Fahrer die tägliche und wöchentliche Lenkzeit überschreiten? Wie kann das Bestehen solcher außergewöhnlicher Umstände kontrolliert werden?]

Artikel 12 Absätze 2 und 3

Die Überschreitung der täglichen und/oder wöchentlichen Lenkzeiten ist ausschließlich zulässig, um mit dem Fahrzeug einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten, oder in Ausnahmefällen, in denen ein Fahrer seinen Wohnort oder das Betriebsstätte des Arbeitgebers erreichen muss, um eine wöchentliche Ruhezeit oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen. Diese beiden neuen Ausnahmen können in Anspruch genommen werden, wenn ein Fahrer aufgrund unvorhergesehener, vom Willen des Fahrers oder des Betreibers unabhängiger Umstände (Wetterbedingungen, Verkehrsüberlastung, Verspätungen an den Be- und Entladeorten 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.

Beispielsweise wäre 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, unter Berufung auf diese Bestimmung nicht gezwungen, die 45 Stunden einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit an einem anderen Ort zu verbringen, der nicht weit von seinem Wohnort entfernt ist.

Wie im neuen Absatz 4 des Artikel 12 der Verordnung angegeben, muss der Fahrer den Grund für die Abweichung von den Lenkzeiten handschriftlich auf dem Ausdruck, dem Schaublatt oder dem Arbeitszeitplan vermerken. Mit diesem Vermerk übernimmt der Fahrer die Verantwortung für die eingetragenen Informationen.

Die Verlängerung der Lenkzeiten unter den oben genannten außergewöhnlichen Umständen darf nicht zu einer Verkürzung der anschließenden Ruhezeit führen. Gemäß Artikel 12 Absatz 5 der Verordnung muss jede Lenkzeitverlängerung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen

werden, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche, in der die Ausnahmeregelung in Anspruch genommen wurde, eingelegt werden muss.

[10. Kann ein Fahrer, der die tägliche und wöchentliche Lenkzeit aufgrund außergewöhnlicher Umstände überschreitet, auch die zweiwöchentliche Höchstlenkzeit von 90 Stunden überschreiten?]

Artikel 12 Absätze 2 und 3

Die Möglichkeit für Fahrer, unter außergewöhnlichen Umständen tägliche und/oder wöchentliche Lenkzeiten zu überschreiten, um ihren Wohnort oder die Betriebsstätte des Arbeitgebers zu erreichen und dort 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 zweiwöchentlichen Höchstlenkzeit von 90 Stunden abzuweichen.

Im neuen Absatz 2 des Artikel 12 der Verordnung sind eindeutig die Bestimmungen aufgeführt, von denen der Fahrer abweichen darf, nämlich Artikel 6 Absätze 1 und 2 über die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten 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 zweiwöchentliche Höchstlenkzeit von 90 Stunden einhalten.

So kann beispielsweise ein Fahrer, der in einer Woche (Woche 1) 56 Stunden gefahren ist, nach einer Fahrtunterbrechung von 30 Minuten zwei zusätzliche Stunden fahren, um seinen Wohnsitz zu erreichen und dort eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu verbringen. In der darauffolgenden Woche (Woche 2) muss der Fahrer dann sicherstellen, dass er nicht länger als 32 Stunden fährt. Die Lenkzeitverlängerung um zwei Stunden muss durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach Woche 1 genommen werden muss.

VI. Mehrfahrerbetrieb

[11. Ist ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer verpflichtet, im fahrenden Fahrzeug eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einzulegen? Kann die Fahrtunterbrechung länger als 45 Minuten dauern?]

Artikel 7

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer ist nicht verpflichtet, im fahrenden Fahrzeug eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einzulegen, wenn er neben dem Fahrer sitzt, der das

Fahrzeug tatsächlich führt. Es ist Sache des Fahrers, zu entscheiden, ob er seine Fahrtunterbrechung in einem fahrenden Fahrzeug oder außerhalb des Fahrzeugs einlegen möchte oder nicht.

Eine Fahrtunterbrechung, die außerhalb des Fahrzeugs verbracht wird, kann sicherlich länger als 45 Minuten dauern. Als Ruhezeit in einem fahrenden Fahrzeug muss gemäß dem neuen Absatz 3 von Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 45 Minuten eingelegt werden. Die verbleibende Zeit, die neben einem Fahrer, der dieses Fahrzeug tatsächlich führt, verbracht wird, ist als Bereitschaftszeit gemäß Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG festzuhalten.

VII. Grenzübergang

[12. Ab wann gilt die Verpflichtung zur handschriftlichen Aufzeichnung des Grenzübertritts?]

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

Gemäß Artikel 34 Absatz 6 Buchstabe f und Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 müssen Fahrer das Symbol des Landes, in das sie einreisen, nachdem sie die Grenze eines Mitgliedstaats überschritten haben, handschriftlich eintragen. Diese Verpflichtung gilt seit dem 20. August 2020 für Fahrzeuge mit einem analogen Fahrtenschreiber und ab dem 2. Februar 2022 für Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind.

Der Fahrer muss auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze anhalten. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so muss der Fahrer das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof eintragen.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass Fahrer von Fahrzeugen, die mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, seit dem 20. August 2020 verpflichtet sind, das Symbol der Länder einzutragen, in denen die tägliche Arbeitszeit begonnen und beendet wurde, wie dies bereits bei Fahrzeugen mit einem digitalen Fahrtenschreiber vorgeschrieben ist.