LENK- UND RUHEZEIT-BESTIMMUNGEN 2024

INHALT

EINLEITUNG 3
DER "KLEINE" ÜBERBLICK 4
KAPITEL 1 – VOR FAHRTANTRITT 5
KAPITEL 2 – LENKZEITEN 6
KAPITEL 3 – FAHRTUNTERBRECHUNGEN 7
KAPITEL 4 – RUHEZEITEN 8
KAPITEL 5 – RUHEZEITEN WÄHREND FÄHR- ODER ZUGAUFENTHALTE 10
KAPITEL 6 – MEHRFAHRERBETRIEB 11
KAPITEL 7 – ARBEITSZEITBESTIMMUNGEN IM NORMAL- UND AUSNAHMEBETRIEB/OUT OF SCOPE . . . 12
KAPITEL 8 – FALSCHAUFZEICHNUNG 13
KAPITEL 9 – DOWNLOAD VON DATEN 14
KAPITEL 10 – GESETZLICHE KONTROLLEN 16

Vorbehalte:

Vorliegendes Heft dient ausschließlich der Einführung in die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen Wird eine Beratung in konkreten Fällen benötigt, wenden Sie sich bitte an ITD.

Beachten Sie bitte, dass die Kontrollbehörden national wie international die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie der Arbeitszeitbestimmungen eventuell unterschiedlich angehen.

ITD kann nicht haftbar gemacht werden für Verluste oder Schäden jeder Art wie z. B. Rechteverluste, die entstanden sind infolge einer gegebenen Anwendung der vorliegenden Unterlage.

Druckfehler und Änderungen von Seiten des Gesetzgebers und/oder der Behörden bleiben vorbehalten.

10430 | CVR 40990917

EINLEITUNG

Es gibt drei Hauptziele für die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen:

- Festlegung gemeinschaftlicher Standards für die Arbeitsbedingungen der Fahrer, um ein vernünftiges Verhältnis zwischen Lenk- und Ruhezeiten zu sichern.
- Gewährleistung der höchsten Verkehrssicherheit durch Vorbeugung, dass übermütete Fahrer hinter dem Lenkrad in großen Fahrzeugen sitzen.
- Gewährleistung von gleichen und fairen Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßenverkehrsgewerbe.

Die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen gelten für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

- Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt.
- Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.

Die Lenk- und Ruhezeitverordnung der EU gilt in allen EU-Ländern sowie Norwegen, Island, in der Schweiz, Liechtenstein und Großbritannien. Beförderungen außerhalb der genannten Länder sind umfasst von den AETR-Bestimmungen. Die AETR Bestimmungen sind grösstenteils identisch mit der EU-Verordnung.

Über die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen hinaus gilt parallel das Arbeitszeitgesetz für mobile Lohnempfänger im Straßengütertransportbereich.

Fuhrunternehmer und Fahrer sind gemeinsam dafür verantwortlich, die Bestimmungen einzuhalten.

10430 | CVR 40990917

DER "KLEINE" ÜBERBLICK

Es gibt Vieles zu beachten. Nachstehend gibt es eine kleine Übersicht über die Hauptregeln:

LENKZEITEN UND FAHRTUNTERBRECHUNGEN

- Tägliche Lenkzeit bis zu 9 Std., jedoch bis zu 10 Std. zweimal wöchentlich.
- Höchstens 4,5 Std. Lenkzeit vor einer Fahrtunterbrechung von 45 Min., bzw. aufgeteilt in 15 Min. und eine weitere Fahrtunterbrechung von 30 Min.
- Höchstens 90 Lenkstunden in 14 Tagen
- Höchstens 56 Lenkstunden in einer Woche – setzen höchstens 34 Lenkstunden in der vorangegangenen Woche und höchstens 34 Lenkstunden in der darauffolgenden Woche (d.h. durchschnittlich 45 Lenkstunden pro Woche)

RUHEZEITEN

- Innerhalb 24 Std. ab Beginn der Arbeitszeit ist eine tägliche Ruhezeit von 11 Stunden ohne Unterbrechung einzulegen (reguläre Ruhezeit)
- Die tägliche Ruhezeit kann in zwei Abschnitten aufgeteilt werden, wobei der erste Teil mindestens 3 Std. ohne Unterbechung und der andere Teil mindestens 9 Std. ohne Unterbrechung sein muss, d.h. insgesamt 12 Stunden.
- Die tägliche Ruhezeit kann auf 9 Std. reduziert werden, maximal drei mal zwischen jeder wöchentlichen Ruhezeit.
- Spätestens nach 6 x 24 Std. (144 Std.) ist eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 – 45 Std. (oder länger) einzulegen. Es können weitere wöchentliche Ruhezeiten als die obligatorischen eingelegt werden.
- Ruhezeiten unter 45 Std. können in abgestellten Fahrzeugen mit Kojen eingelegt werden.

MEHRFACHBETRIEB

- Tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Std. innerhalb 30 Std.
- Die Anwesenheit von einem oder mehreren Fahrern ist nur in der ersten Stunde eine Option

FÄHRAUFENTHALTE

- Ruhezeiten dürfen zwei mal unterbrochen werden bis zu insgesamt einer Stunde beim an und von Bord fahren
- Ruhezeit auf der Fähre setzt voraus, dass der Fahrer Zugang zu einem Bett oder einer Koje hat
- Die Fähraufenthaltbestimmung kann für die tägliche Ruhezeit, sowie für die reduzierte und die regelmäßige Ruhezeit verwendet werden

AUSGLEICH

- Ausgleich für die reduzierte Ruhezeit vor Ablauf der 3. Woche. Falls 2 x reduzierte wöchentliche Ruhezeit in Folge, sind beide Ruhezeiten vor der nächsten regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in der 3. Woche auszugleichen.

FAHRER RÜCKKEHR AN WOHNSITZ

- Die Arbeit ist so zu organisieren, dass der Fahrer alle vier Wochen an seinen Wohnsitz zurückkehren kann
- Die Arbeit ist so zu organisieren, dass der Fahrer die dritte Woche an seinen Wohnsitz zurückkehren kann, falls der Fahrer zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Folge eingelegt hat

DATEN

- Auslesung/download der Fahrerkarte spätestens jeden 21. Tag
- Fahrtenschreiber ist spätestens jeden 60. Tag auszulesen
- Daten, Schaublätter und Ausdrucke sind mindestens für die zurückliegenden 28 Tage (ab 31.12.2024 56 Tage) mitzubringen

ARBEITSZEIT

- Gesetzliche Kontrolle der Arbeitszeit ab 2. Februar 2022
- Maximal 48 Std. wöchentlich im Durchschnitt über 4 Monate
- Maximal 60 Std. wöchentlich
- Aufzeichnung der Arbeitszeit – mindestens 2 Jahre aufbewahren

10430 | CVR 40990917

KAPITEL 1

VOR FAHRTANTRITT

1.1 Unternehmenskarte im Fahrtenschreiber erfassen

1.1.1 Bevor das Unternehmen ein Fahrzeug erstmalig in Betrieb nimmt, hat das Unternehmen ihre Unternehmenskarte im Fahrtenschreiber des Fahrzeugs zu erfassen.

1.1.2 Die Unternehmenskarte in den Fahrtenschreiber legen und das Unternehmen einloggen.

1.1.3 Der Fahrtenschreiber ist alle 60 Tage auszulesen.

1.2 Verwendung der Schaublätter und Fahrerkarte

1.2.1 Die Fahrer verwenden täglich Schaublätter oder Fahrerkarten ab dem Zeitpunkt der Übernahme des zu fahrendes Fahrzeugs. Das Schaublatt wird erst am Ende der täglichen Arbeitszeit gewechselt, wenn keine Genehmigung vorliegt, zu anderen Zeiten zu wechseln.

1.2.2 Die Fahrer schützen die Schaublätter und Fahrerkarten in angemessener Weise und dürfen keine schmutzigen oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden.

1.2.3 Die Fahrer geben die Länderkennung in den Fahrtenschreiber für die Länder ein, in denen die tägliche Arbeitszeit beginnt und endet.

1.2.4 Bei Fahrzeugen mit digitalem Fahrtenschreiber oder intelligentem Fahrtenschreiber Version 1 geben die Fahrer die Länderkennung in den Fahrtenschreiber für das Land ein, in das sie nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreisen.

1.2.5 Die Schaublätter sind in den relevanten Feldern auszufüllen, auch Beginn- und Schlußort sowie Land nach dem Überqueren einer Grenze.

1.2.6 Auf die korrekte Erfassung im Fahrtenschreiber, was die Aktivität betrifft, ist zu achten.

- Lenkzeiten
- Fahrtunterbrechungen
- Ruhezeiten
- Sonstige Arbeit
- Bereitschaftszeit
- Fähraufenthalt

1.2.7 Die Fahrerkarten sind alle 21 Tage auszulesen. Die Karten werden nicht geleert oder gelöscht; es werden lediglich Sicherheitskopien gemacht.

1.3 Tätigkeitsbescheinigung

1.3.1 Hauptquelle von Informationen bei Straßenkontrollen sind Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers. Das Fehlen von Aufzeichnungen sollte nur gerechtfertigt sein, wenn Fahrtenschreiberaufzeichnungen, einschließlich der manuellen Erfassung von Daten, aus objektiven Gründen nicht möglich waren. In diesen Fällen sollte eine unterschriebene Tätigkeitsbescheinigung ausgestellt werden, in der die Gründe dafür bestätigt werden.

10430 | CVR 40990917

KAPITEL 2

LENKZEITEN

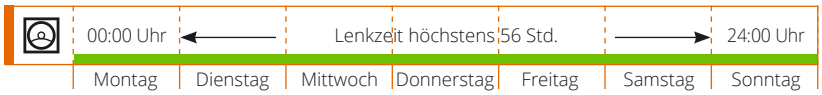
2.1 Tägliche Lenkzeit

2.1.1 Die tägliche Lenkzeit darf 9 Std. nicht übersteigen.

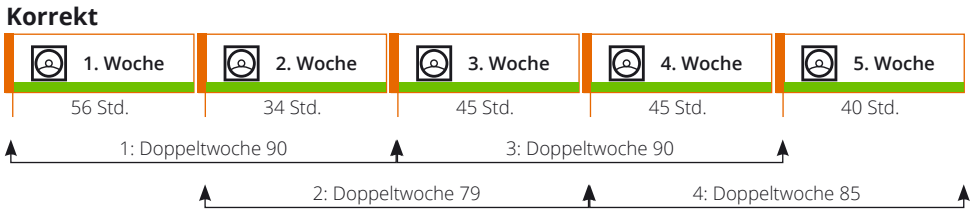
2.1.2 Jedoch darf die tägliche Lenkzeit höchstens zweimal im Laufe einer Woche (Montag 00:00 Uhr – Sonntag 24:00 Uhr) auf maximal 10 Std. erweitert werden.

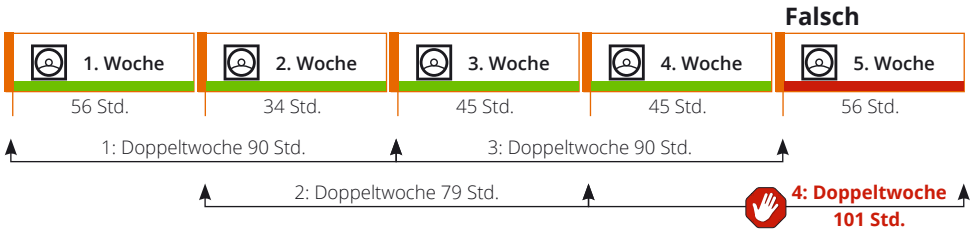
2.2 Wöchentliche Lenkzeit

2.2.1 Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Std. nicht überschreiten.



2.2.2 Die Summe der Lenkzeiten in zwei auf einander folgenden Wochen dürfen 90 Std. nicht überschreiten.





2.3 Abweichung

2.3.1 Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten, Fahrunterbrechungen und Fähraufenthalten abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten.

10430 | CVR 40990917

2.4 Ausnahmefälle

2.4.1 Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer in Ausnahmefällen die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um bis zu einer Std. überschreiten, um den Standort seines Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um die wöchentliche Ruhezeit einzulegen. Gilt nicht Überschreitung der 90 Std.-Bestimmung, wie unter Abschnitt 2.2. beschrieben. Zu beachten ist, dass ausschließlich die Lenkzeit überschritten werden kann.

Anm. Die Anforderung an Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Min. nach einer Lenkzeit von 4,5 Std. gilt weiterhin, vgl. nachstehend Kapitel 3.

2.4.2 Der Fahrer kann zu gleichen Bedingungen die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um bis zu zwei Std. überschreiten, um den Standort seines Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen, vorausgesetzt eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Min. liegt vor unmittelbar vor der weiteren Lenkzeit. Gilt nicht Überschreitung der 90 Std.-Bestimmung, wie unter Abschnitt 2.2. beschrieben. Zu beachten ist, dass ausschließlich die Lenkzeit überschritten werden kann.

Anm. Die Anforderung an Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Min. nach einer Lenkzeit von 4,5 Std. gilt weiterhin, vgl. nachstehend Kapitel 3.

2.4.3 Jede Überschreitung ist mit entsprechender Ruhezeit auszugleichen. Der Ausgleich ist komplett in Verlängerung jeder Ruhezeit vorzunehmen binnen 3 Wochen nach Ablauf der betreffenden Woche.

2.4.4 Der Fahrer hat auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder auf einem Ausdruck vom Kontrollgerät oder auf dem Arbeitszeitplan manuell die Ursache für die Abweichung anzugeben spätestens bei der Ankunft zum Ziel oder zum geeigneten Halteplatz.

KAPITEL 3

FAHRTUNTERBRECHUNGEN

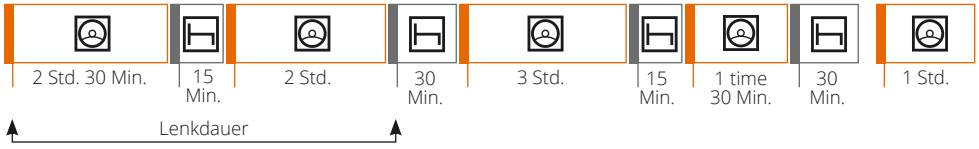
3.1 Fahrtunterbrechung – 45 Min.

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

3.1.2 Die Fahrtunterbrechung lässt eine neue Lenkdauer von 4,5 Std. zu, auch wenn die Lenkdauer zuvor kürzer als 4,5 Std. war.

3.2 Geteilte Fahrtunterbrechung – 15 + 30 Min.

3.2.1 Die Fahrtunterbrechung lässt eine neue Lenkdauer von 4,5 Std. zu, auch wenn die Lenkdauer zuvor kürzer als 4,5 Std. war.



10430 | CVR 40990917

KAPITEL 4

RUHEZEITEN

4.1 Tägliche Ruhezeit

4.1.1 Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit ist vom Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit einzulegen.

4.1.2 Die tägliche Ruhezeit muss grundsätzlich mindestens 11 Std. betragen. D.h. die Ruhezeit ist spätestens 13 Std. nach Arbeitszeitbeginn einzuleiten

4.1.3 Oder aber die regelmäßige tägliche Ruhezeit kann in zwei geteilt werden, wobei der erste Teil von einer Dauer von mindestens 3 Std. ohne Unterbechung und der andere Teil mindestens 9 Std. ohne Unterbrechung sein muss, d.h. insgesamt 12 Stunden.

4.1.4 Beträgt die Ruhezeit weniger als 11 Std. aber mehr als 9 Std., ist von reduzierter täglicher Ruhezeit die Rede. D.h. die Ruhezeit ist spätestens 15 Std. nach Arbeitszeitbeginn einzuleiten. Der Fahrer darf höchstens 3 reduzierte tägliche Ruhezeiten nehmen zwischen jeder wöchentliche Ruhezeit.

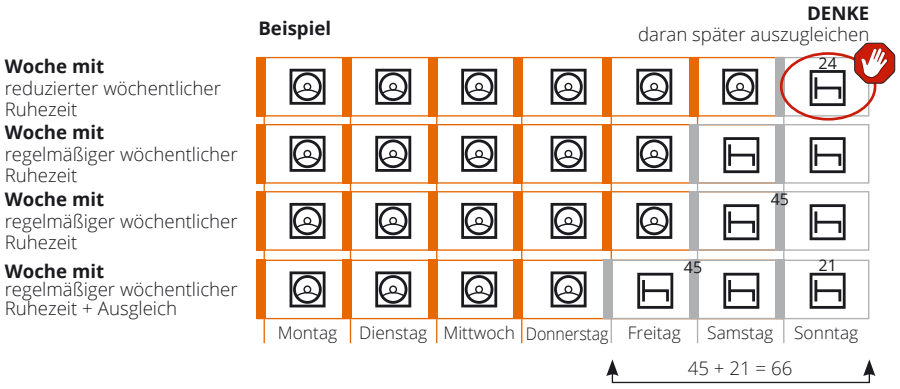
4.2 Wöchentliche Ruhezeite

4.2.1 Während zwei Wochen in Folge hat der Fahrer mindstens:

– zwei regelmäßige Ruhezeiten einzulegen, oder

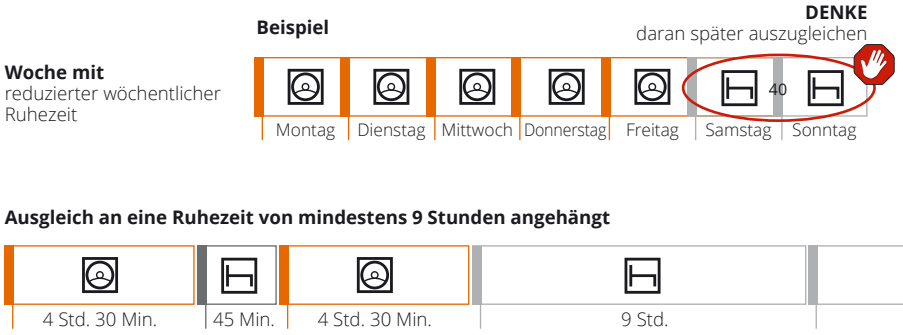
– eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Std.

4.2.2 Die Dauer, die die reduzierte Ruhezeit (zwischen 24 und 45 Std.) kürzer ist als eine regelmäßige Ruhezeit (mindestens 45 Std.), ist mit einer entsprechenden Ruhezeit auszugleichen. Der Ausgleich ist ohne Unterbrechung binnen drei Wochen nach Ablauf der betreffenden Woche zu nehmen.

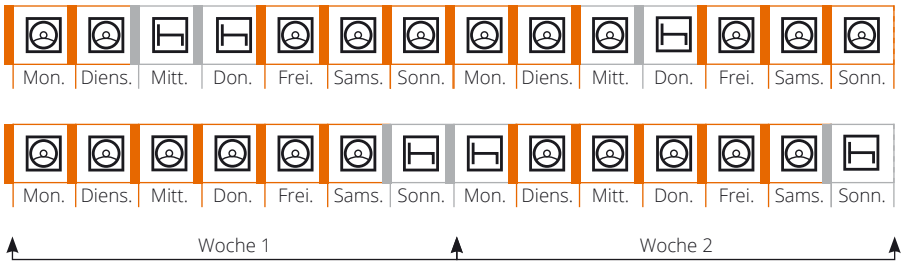


10430 | CVR 40990917

4.2.3 Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.



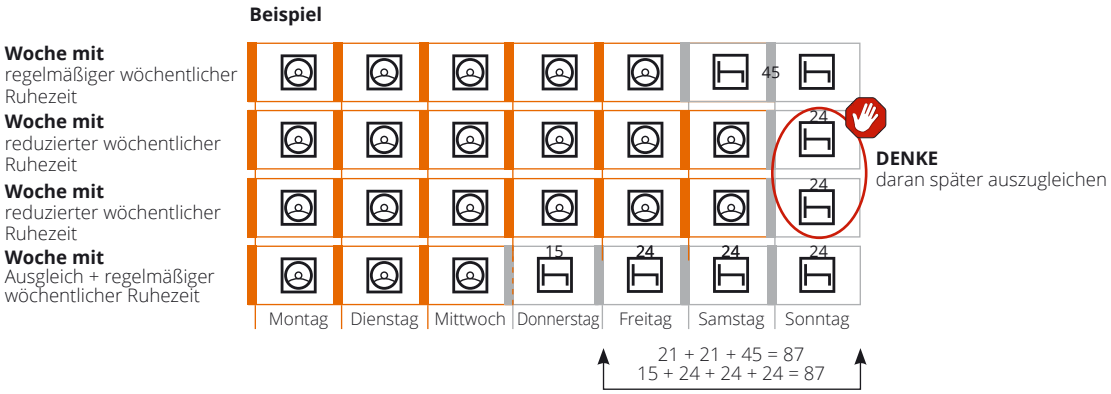
4.2.4 Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.



4.2.5 Ein im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätiger Fahrer außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung kann 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.

Für die Zwecke dieses Absatzes gilt ein Fahrer als im grenzüberschreitenden Verkehr tätig, wenn der Fahrer die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung des Arbeitgebers und des Landes des Wohnsitzes des Fahrers beginnt.

Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nacheinander eingelegt, ist die nächste Ruhezeit – als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten – vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen. Vgl. auch Abschnitt 4.3.2.



4.2.6 Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und die wöchentlichen Ruhezeiten von mehr als 45 Min., die als Ausgleich für zuvor reduzierte wöchentliche Ruhezeiten dienen, dürfen nicht im Fahrzeug stattfinden. Sie haben in geeigneten und geschlechtergerechten Unterbringungen mit passenden Schlafgelegenheiten und Sanitäranlagen stattzufinden.

10430 | CVR 40990917

4.2.7 Alle Kosten zur Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs trägt der Arbeitgeber.

ANM. *Ungeachtet der Art der Ruhezeit, die im Fahrzeug stattfindet, muss das Fahrzeug während der Ruhezeit still stehen.*

4.3 Der Fahrer soll an seinen Wohnsitz zurückkehren können

4.3.1 Die Transportunternehmen planen die Arbeit der Fahrer so, dass sie zurückkehren können:

- zur Betriebsstätte des Arbeitsgebers, wo der Fahrer für gewöhnlich zugeordnet ist und wo die regelmäßige Ruhezeit des Fahrers beginnt im Mitgliedsstaat der Niederlassung oder
- zum Wohnsitz des Fahrers
- innerhalb jeder vierten Woche in Folge im Hinblick auf Einlegung mindestens einer regelmäßigen Ruhezeit oder einer wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Std., die als Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten dient.

4.3.2 Hat der Fahrer zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Folge eingelegt, plant der Transportbetrieb derweil die Arbeit des Fahrers so, dass der Faher zurückkehren kann vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Std., die als Ausgleich eingelegt wird.

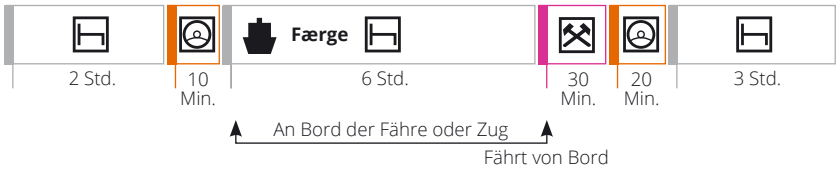
4.3.3 Der Betrieb dokumentiert, wie sie die Verpflichtung nachkommt und bewahrt den Nachweis in seinen Räumlichkeiten auf im Hinblick auf Vorlage bei Anfragen der Kontrollbehörde.

KAPITEL 5

RUHEZEIT WÄHREND FÄHR- ODER ZUGAUFENTHALT

5.1 Regelmäßige tägliche Ruhezeit oder reduzierte wöchentliche Ruhezeit

5.1.1 Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit ein, so kann diese Ruhezeit höchstens zwei Mal durch sonstige Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.



5.2 Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

5.2.1 Was die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten betreffen, gilt die Ausnahme nur für Fähr- und Zugaufenthalte, wo:

- die Reise planmäßig 8 Std. oder länger dauert und
- der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine auf der Fähre oder im Zug hat.

5.3 Ruhezeit ≥ 45 Std.

5.3.1 Achte darauf, dass Ruhezeiten von 45 Std. oder darüber hinaus im Fahrzeug nicht erlaubt sind, auch nicht vor oder nach Fähr-/Zug-Ruhezeiten.

5.4 Fähre/Zug-Zeichen

Die Aktivierung von dem "Fähre/Zug-Zeichen" in dem Fahrtenschreiber in Verbindung mit einer Ruhezeit an Bord eines Fährschiffs oder Zuges ist obligatorisch.

10430 | CVR 40990917

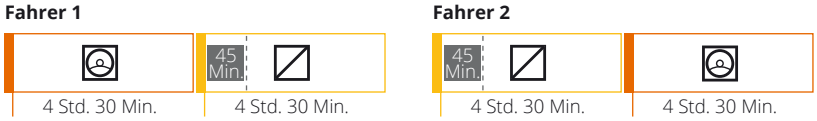
KAPITEL 6

MEHRFAHRERBETRIEB

6.1 Bedingungen des Mehrfahrerbetriebs

6.1.1 Falls über einen Zeitraum zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder der wöchentlichen und der täglichen Ruhezeit zwei Fahrer an Bord des Fahrzeugs sind, geht es um Mehrfahrerbetrieb. Mindestens zwei Fahrer müssen an Bord sein während der Fahrt. Die erste Stunde ist derweil optional.

6.1.2 Der Fahrer, der nicht lenkt, muss den Fahrtenschreiber auf Bereitschaftszeit einstellen.

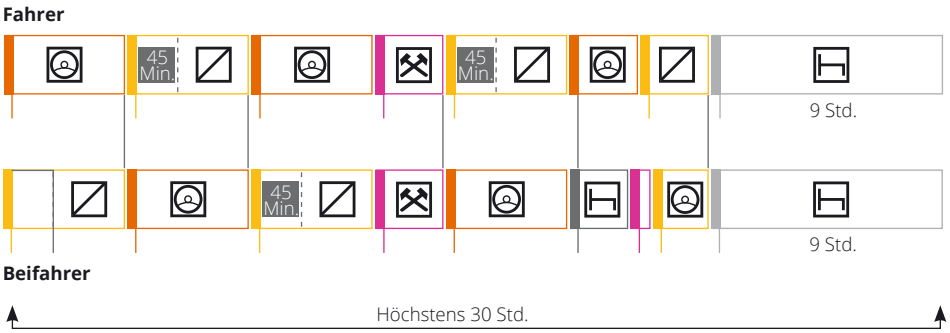


6.2 Unterbrechung während der Fahrt

6.2.1 Bei Mehrfahrerbetrieb kann eine Unterbrechung von 45 Min. gemacht werden, während der andere Fahrer lenkt. Der Fahrer, der nicht lenkt, muss zwingend eine Ruhezeit einlegen und nicht den anderen Fahrer unterstützen.

6.3 Tägliche Ruhezeit

6.3.1 Bei Mehrfahrerbetrieb müssen beide Fahrer eine Ruhezeit eingelegt haben spätestens 30 Std. nach dem Ende der jüngsten Ruhezeit. D.h. die Ruhezeit ist spätestens 21 Std. nach Arbeitszeitbeginn einzuleiten.



10430 | CVR 40990917

KAPITEL 7

ARBEITSZEITBESTIMMUNGEN FÜR FAHRTEN IM NORMAL- UND AUSNAHMEBETRIEB/OUT OF SCOPE

7.1 Arbeitszeitbestimmungen

7.1.1 Hintergrund

Bei der Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, gelten grundsätzlich die Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeiten. Parallel gilt das Arbeitszeitgesetz für mobile Lohnempfänger im Straßengütertransportbereich.

Die Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeiten gelten jedoch nicht, wenn Fahrten ausgeführt werden, die laut den Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeiten ausgenommen sind, auch Ausnahmefahrten/out of scope genannt. Das Arbeitszeitgesetz für mobile Lohnempfänger im Straßengütertransportbereich gilt jedoch weiterhin. Das gleiche trifft zu für das Arbeitsschutzgesetz, das die Verteilung der Arbeits- und Ruhezeiten reguliert.

Nachstehend sind die wichtigsten Arbeitszeitregeln aufgelistet mit Angabe, ob sie nur bei Ausnahmefahrten/out of scope gelten. Im Falle keiner Angabe gelten sie ungeachtet ob die Fahrten umfasst oder ausgenommen sind.

7.1.2 Nachtarbeit

Beim Nachtzeitraum ist gemäß geltendem Gesetz der Zeitraum zwischen 01.00 und 05.00 Uhr zu verstehen, es sei denn durch Tarifvertrag ist festgelegt, dass ein anderer Zeitraum von 4 Std. zwischen 00.00 und 07.00 Uhr als Nachtzeitraum anzusehen ist.

Die tägliche Arbeitszeit der mobilen Lohnempfänger darf 10 Std. nicht überschreiten innerhalb eines Zeitraums von 24 Std., in der Nachtarbeit ausgeführt wird.

7.1.3 Wöchentliche Arbeitszeit

Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit darf 48 Std. nicht überschreiten über einen Zeitraum von 4 Monaten berechnet.

Die höchste wöchentliche Arbeitszeit darf maximal 60 Std. pro Woche betragen.

7.1.4 Ruhepausen

Mobile Lohnempfänger dürfen nicht länger als 6 Std. in Folge ohne Ruhepausen arbeiten. Die Ruhepausen müssen eine Gesamtdauer haben von mindestens:
1) 30 Min., wenn die Gesamtarbeitszeit 6-9 Std. beträgt
2) 45 Min., wenn die Gesamtarbeitszeit mehr als 9 Std. beträgt
Die Ruhepausen können in Zeitabschnitten aufgeteilt werden, jedoch nicht in Zeitabschnitten von weniger als 15 Min.

7.1.5 Aufzeichnung der Arbeitszeit

Der Arbeitgeber des mobilen Lohnempfängers muss die Arbeitszeit des Lohnempfängers erfassen. Der Lohnempfänger muss dem Arbeitgeber schriftlich über die Arbeit informieren, die er für einen anderen Arbeitgeber geleistet hat. Der Arbeitgeber muss die Daten für mindestens 2 Jahre aufbewahren.

Die Nichteinhaltung dieser Verpflichtung des Arbeitgebers wird mit Geldbuße geahndet.

7.1.6 Entschädigung

Einem Lohnempfänger kann eine Entschädigung gewährt werden, falls seine Rechte verletzt werden was die Arbeitszeitbestimmungen für mobile Lohnempfänger betreffen.

10430 | CVR 40990917

7.1.7 **Tägliche Ruhedauer** – *gültig bei Ausnahmefahrten/out of scope*
Die Arbeitszeit ist so zu planen, dass der Angestellte eine Ruhedauer von mindestens 11 Std. in Folge erhällt innerhalb jeden Zeitraums von 24 Std.

7.1.8 **Wöchentliche 24-Std. Ruhezeit** – *gültig bei Ausnahmefahrten/out of scop*
Innerhalb jeden Zeitraums von 7 Tagen müssen die Angestellten einen wöchentlichen freien Tag haben in unmittelbarem Anschluß an einer täglichen Ruhezeit. Der freie Tag soll möglichst an Sonntagen sein.

7.1.9 **Bestimmungen für selbstständige Kraftfahrer**
Für selbstständige Kraftfahrer gibt es ein anderes Regelwerk, aber inhaltlich ist es fast identisch mit den Bestimmungen für Lohnempfänger wie oben angeben, weshalb das Thema nicht weiter behandelt wird.

7.2 Ausnahmen / out of scope

7.2.1 Gemäß sowohl den nationalen wie den internationalen Bestimmungen gibt es eine Reihe Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeitbestimmungen. Z.B. Fahrzeuge, die im Winterdienst eingesetzt werden oder Notfalldienstfahrzeuge.

Anm. Ausnahmen können in den jeweiligen Mitgliedstaaten unterschiedlich sein.

7.2.2 Werden Fahrten ausgeführt, die als Ausnahmen bewertet werden, sind sie nicht den Lenk- und Ruhezeitbestimmungen unterlegen. Bei Ausnahmefahrten/out of scope ist es deshalb nicht erforderlich, die Fahrerkarte in den Fahrtenschreiber zu legen, vgl. jedoch 7.3.2.

7.2.3 Falls zeitweise Fahrten im sowohl Normal- als auch im Ausnahmebetrieb ausgeführt werden, sind die Ausnahmefahrten als "sonstige Arbeit" zu erfassen und somit sind die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen einzuhalten.

7.3 Nachweis für Ausnahmefahrten / out of scope

7.3.1 Die Aufsichtsbehörde verlangt einen Nachweis für Ausnahmefahrten/out of scope. Sorge deshalb für ausreichenden Nachweis hierfür.

7.3.2 Es wird empfohlen, dass der Fahrer bei Ausnahmefahrten/out of scope auch die Fahrerkarte verwendet, um die Daten zu sichern.

KAPITEL 8

FALSCHAUFZEICHNUNG

8.1 Nachweis

8.1.1 Hat der Fahrer eine andere Tätigkeit ausgeführt als die, die der Fahrtenschreiber aufgezeichnet hat – z.B. wenn der Fahrer eigentlich eine Ruhezeit eingelegt hat; der Fahrtenschreiber aber sonstige Arbeit aufgezeichnet hat – wird empfohlen, ein manueller Ausdruck zu machen. Darauf wird der korrekte Ablauf zusammen mit der Ursache angegeben. Der Ausdruck sollte unmittelbar nach dem Ereignis erstellt werden.

10430 | CVR 40990917

KAPITEL 9

DOWNLOAD VON DATEN

9.1 Verantwortung für Auslesung und Aufbewahrung

9.1.1 Das Verkehrsunternehmen muss alle Daten übertragen, speichern und sichern, die aufgezeichnet sind im digitalen Fahrtenschreiber und auf den Fahrerkarten, die von den vom Verkehrsunternehmen eingesetzten Fahrern benutzt werden.

Die Daten sind an einen externen Datenträger zu übertragen, der mit einem Backup System versehen ist, um Datenverlust zu verhindern.

9.1.2 Das Verkehrsunternehmen muss Daten, die im digitalen Fahrtenschreiber aufgezeichnet sind mindestens alle 2 Monate übertragen, speichern und sichern.

9.1.3 Das Verkehrsunternehmen sollte überlegen, ein System der Eigenkontrolle einzuführen im Hinblick auf die Einarbeitung von Abläufen, um die Lenk- und Ruhezeiten des Unternehmens zu überwachen, sowohl was die Einhaltung der Bestimmungen betrifft als auch die Datensicherung.

9.2 Datenausgabe aus der Fahrerkarte

9.2.1 Das Verkehrsunternehmen muss alle Daten aus Fahrerkarten übertragen, speichern und sichern, die Fahrern gehören, die für das Unternehmen Fahrten ausführen. Die Datenausgabe aus der Fahrerkarte hat mindestens alle 21 Tage stattzufinden.

9.3 Übriges zur Sicherung der Fahrtenschreiberdaten

9.3.1 Verkauf eines Fahrzeugs mit digitalem Fahrtenschreiber

9.3.1.1 Bevor das Unternehmen ein Fahrzeug mit digitalem Fahrtenschreiber veräussert, muss das Unternehmen daran denken, die Daten aus dem Fahrtenschreiber auszulesen.

9.3.2 Fahrermaßnahmen

9.3.2.1 Beim Ausscheiden eines Fahrers muss das Unternehmen dafür sorgen, dass die Daten der Fahrerkarte ausgelesen werden, nachdem der Fahrer die letzte Fahrt für das Unternehmen ausgeführt hat.

9.3.2.2 Fahrerkarten haben eine begrenzte Lebensdauer und wenn das Ablaufdatum erreicht ist, müssen sie durch neue Fahrerkarten ersetzt werden. Wenn der Fahrer die Fahrerkarte wechselt, ist es wichtig, die alte/abgelaufene Fahrerkarte nach letzter Anwendung auszulesen.

9.3.2.3 Denke daran dass defekte Fahrerkarten, die ersetzt werden sollen, spätestens beim Aushändigen der neuen Fahrerkarten an die dänische Verkehrsverwaltung zurückzugeben sind.

9.3.2.4 Das Verkehrsunternehmen und der Fahrer sollten ein Verfahren erstellen für die Auswechslung der Fahrerkarten.

9.3.2.5 Verwendet das Verkehrsunternehmen Vertretungen oder Ähnliches ist es empfehlenswert, die Daten von den Fahrerkarten auszulesen und sofort nach Beendigung der Beschäftigung zu sichern.

9.3.3 Aufbewahrung der Daten

9.3.3.1 Daten, Schaublätter und andere Dokumentation sind mindestens 1 Jahr lang aufzubewahren.

10430 | CVR 40990917

9.4 Notverfahren

9.4.1 Defekter Fahrtenschreiber

9.4.1.1 Ist der Fahrtenschreiber defekt, muss das Verkehrsunternehmen den Fahrtenschreiber schnellst möglich reparieren lassen.

Kann die Rückkehr zum Standort des Verkehrsunternehmens erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Betriebsstörung oder der Feststellung der Fehlfunktion erfolgen, so ist die Reparatur unterwegs vorzunehmen.

9.4.1.2 Ist der Fahrtenschreiber defekt, muss der Fahrer folgende Angaben machen:

a. Name

b. Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins

c. Unterschrift anbringen

d. sowie die vom Fahrtenschreiber nicht mehr ordnungsgemäß aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben über die verschiedenen Zeiten für Fahrten in der Kategorie sonstige Arbeit, Ruhezeit/Pause und Bereitschaftszeit.

e. Die Angaben sind auf dem Schaublatt bzw. den Schaublättern oder auf einem besonderen Blatt zu machen, das dem Schaublatt oder der Fahrerkarte beigefügt wird.

ANM.: Das Unternehmen sollte sich eine unterschriebene Bescheinigung von der Werkstatt ausstellen lassen, falls es nicht möglich sein sollte, die Daten für einen bestimmten Zeitraum aus dem Fahrtenschreiber auszulesen.

9.4.2 Beschädigte oder abhandengekommene Fahrerkarte

9.4.2.1 Falls die Fahrerkarte nicht funktioniert oder nicht im Besitz des Fahrers ist, müssen vor und nach der Fahrt Ausdrucke gemacht werden.

Bei Fahrtantritt muss er Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck folgende Angaben eintragen:

a. Name

b. Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins

c. Unterschrift anbringen

d. sowie die verschiedenen Zeiten für Fahrten in der Kategorie sonstige Arbeit, Ruhezeit/Pause und Bereitschaftszeit.

Am Ende der Fahrt die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten vermerken, in denen er seit dem Erstellen des:

a. Ausdrucks bei Fahrtantritt sonstige Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, und auf diesem Dokument folgende Angaben eintragen:

b. Name

c. Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins

d. Unterschrift anbringen

ANM.: Das Notverfahren gilt nicht für abgelaufene Fahrerkarten.

10430 | CVR 40990917

KAPITEL 10

GESETZLICHE KONTROLLE

10.1 Kontrolle

10.1.1 Es gibt grundsätzlich zwei Arten von Kontrollen:

- Straßenseitige Kontrolle – wird vorgenommen von Kontrolleuren an der Straße im nationalen wie internationalen Verkehr
- Betriebskontrolle – wird vorgenommen von Kontrolleuren – in Dänemark von "Færdselsstyrelsen" (dänische Verkehrsverwaltung)

10.2 Straßenseitige Kontrolle

10.2.1 **Aufzeichnungen, die der Fahrer mitzubringen hat und auf Verlangen den Kontrolleuren vorzeigen kann:**

10.2.1.1 Die Fahrerkarte – mit allen Daten vom laufenden Tag und von den vorherigen 28 Tagen*

10.2.1.2 Alle erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke vom laufenden Tag und von den vorheringen 28 Tagen*

10.2.1.3 Die Schaublätter für den gleichen Zeitraum wie unter Punkt 10.2.1.1 und 10.2.1.2, falls der Fahrer in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist.

10.2.1.4 Findet der Kontrolleur Verstöße, die zur Anklage von Fahrer und/oder Unternehmen führen, wird ein strafrechtliches Verfahren eingeleitet.

(*) ANM.: – die 28 Tage gelten bis zum 31.12.2024, danach gelten 56 Tage.

10.3 Betriebskontrolle

10.3.1 **Aufforderung zur Einreichung**

10.3.1.1 Die dänische Verkehrsverwaltung "Færdselsstyrelsen" zieht Verkehrsunternehmen ein zu Betriebskontrollen, gewöhnlich über e-Boks (digitale Post). Die Verwaltung bittet das Unternehmen alle Daten einzusenden bezüglich Fahrer und Fahrzeugen für einen bestimmten Zeitraum, in der Regel einen Monat.

10.3.2 **Zusammenstellung und Einreichung von Daten**

10.3.2.1 Das Unternehmen muss nach Erhalt der Aufforderung, die gewünschten Daten einsenden. Das Unternehmen sollte die Daten vor der Einsendung auf Fehler prüfen. Sollten die Daten mit Fehlern behaftet sein, sollte eine neue Auslesung der Daten ohne Fehler stattfinden und diese dann eingesandt werden.

10.3.3 **Anhörung**

10.3.3.1 Das Ergebnis der Prüfung durch die Verkehrsverwaltung hängt davon ab, ob Fehler oder Verstöße in den zugesandten Daten gefunden wurden. Werden keine Fehler gefunden, wird die Akte geschlossen. Findet die Verwaltung Umstände, die Anlaß geben, Verstöße zu vermuten, wird das Unternehmen angehört und hat die Möglichkeit Kommentare abzugeben.

10430 | CVR 40990917