

Hessisches Sozialministerium

HESSEN



Fahrpersonalrecht

Arbeitsschutz *aktuell* 2008; die wichtigsten Regelungen zum digitalen Kontrollgerät und zu den neuen Lenk- und Ruhezeiten.

Rechtliche Grundlagen

Grundlage für die Einführung des digitalen Kontrollgerätes sind die Verordnungen (EG) Nr. 2135/98, geändert durch VO (EG) Nr. 561/2006 und die VO (EWG) Nr. 3821/85 in Verbindung mit der VO (EG) Nr. 1360/2002 mit dem Anhang I B.

Die Vorschrift zum Einbau der digitalen Kontrollgeräte gilt;

- für Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse-zHM einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5t übersteigt, oder
- für Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als 9 Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesen Zweck bestimmt sind.

Einbaupflichttermin des digitalen Kontrollgerätes




Der Einbau des digitalen Kontrollgerätes ab 01. Mai 2006 muss nur in Neufahrzeuge, die erstmals zum Straßenverkehr zugelassen werden und unter den Anwendungsbereich der geltenden Vorschriften fallen, erfolgen. Das Datum der Erstzulassung eines Fahrzeugs beschreibt den Tag, an dem das Fahrzeug erstmals allgemein und sachlich unbeschränkt zum öffentlichen Verkehr im Inland oder im Ausland zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. (Siehe Urteil BFH vom 23.05.2006 Az.: VII R 27/05)

Funktion des digitalen Kontrollgerätes

Es handelt sich um ein elektronisches Aufzeichnungsgerät, mit dem vorrangig sämtliche Fahreraktivitäten auf zwei Arten festgehalten bzw. gespeichert werden. Auf der Fahrerkarte für mindestens für 28 Tage, und im Massenspeicher für mindestens 365 Tage **von allen Fahrern** die das Fahrzeug gelenkt haben.



Chipkarten statt Tachoscheiben



Mit der verbindlichen Einführung des digitalen Kontrollgerätes (01.Mai 2006) benötigen das **Fahrpersonal, die Unternehmen, die Werkstätten** und **die Kontrollorgane** für die Aufgabewahrnehmung Kontrollgerätkarten.

Die persönliche Fahrerkarte

Die Fahrerkarte ist die Basis für Betrieb und Nutzung des digitalen Kontrollgerätes. Die Fahrerkarte ist personenbezogen (nicht übertragbar auf andere Personen) und wird für den Fahrbetrieb beim digitalen Kontrollgerät und zum Speichern der Aktivitätsdaten benötigt.

Kartenmuster



Besitz der Fahrerkarte

Der Fahrer darf nur eine gültige Fahrerkarte erwerben. Die Fahrerkarte darf er keinem Dritten zur Nutzung überlassen.

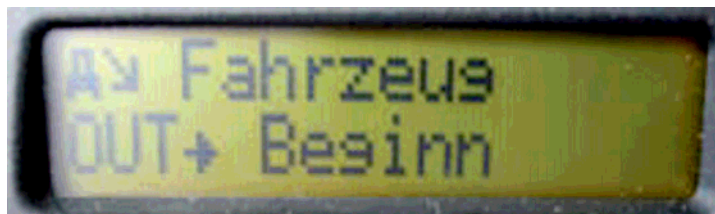
Wenn sich herausstellt, dass die Karte gefälscht ist, ein anderer Fahrer die Karte benutzt bzw. benutzt hat oder die Karte unter Vortäuschung falscher Tatsachen und/oder gefälschter Dokumente erschlichen wurde, kann diese von den zuständigen Personen/Behörden eingezogen werden.

Die Gültigkeit beträgt bei der Erstaussstellung und Erneuerung **5 Jahre** und beginnt mit dem Datum der Personalisierung.

Kein Kontrollgerät erforderlich! Fahrzeugmodus auf OUT einstellen.

Bei Fahrten außerhalb des Anwendungsbereiches der VO (EG) Nr. 561/2006 und § 1 FPersV muss das Kontrollgerät nicht benutzt werden. Im Fahrzeugmenü des digitalen Kontrollgerätes ist vom Fahrer „OUT Beginn“ einzustellen.

Bei „Wiedereinfahrt“ in den Anwendungsbereich der oben genannten Verordnungen ist „OUT Ende“ zu schalten.



Ausnahmen von der Benutzerpflicht der Fahrerkarte

Bei **Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl** darf der Fahrer bis zu **15 Kalendertagen** ohne Fahrerkarte fahren, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn das für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist, sofern er nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während diese Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen. Der Fahrer hat in diesen Fällen, zu Beginn und am Ende seiner „Arbeitsschicht“ einen Ausdruck vom „DigiKon“ anzufertigen; seinen Namen, die Nummer der Fahrerkarte oder der Fahrerlaubnis und die tatsächlich geleisteten Aktivitäten auf der Rückseite des Ausdrucks nachzutragen und seine Unterschrift anzubringen.

Zeitangaben in UTC-Zeit




Alle Zeitangaben sind in UTC-Zeit angegeben.

Die koordinierte Weltzeit (UTC – Universal Time Coordinated) dient als einheitliche Grundlage für die Zeitbestimmung. Beim digitalen Kontrollgerät erfolgen daher die Zeitangaben – und damit auch die Ausdrücke – in UTC-Zeit. In weiten Teilen Europas ist die UTC Zeit in der Regel 1 bzw. 2 Stunden niedriger wie die Ortszeit.

Wenn also eine Verkehrskontrolle in Deutschland am 11.08.08 um 19.16 Uhr Ortszeit erfolgt, so wird im Display des „Digikon“ als UTC Zeit 17.16 Uhr angezeigt.



Unternehmenskarten



Unternehmenskarten werden an den Unternehmer oder die nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen und Fahrzeughalter ausgegeben, deren Fahrer nach der VO (EG) Nr. 561/2006 Beförderungen durchführen. Die Unternehmenskarte weist das Unternehmen aus und bewirkt das „Verschließen“ und „Öffnen“ des Massenspeichers des digitalen Kontrollgeräts. Erst ein geöffneter Massenspeicher ermöglicht die Zuordnung der Fahrerdaten zu einem Unternehmen und das Auslesen der unternehmensbezogenen Daten.

Datendownload und Aufbewahrungspflichten

Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes **spätestens alle 3 Monate**, und die der Fahrerkarte spätestens **alle 28 Tage** beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, ausgelesen/kopiert werden. Alle kopierten Daten sowohl aus dem Massenspeicher und der Fahrerkarte und die Tagesausdrucke sind **ein Jahr** aufzubewahren. Ebenfalls hat der Unternehmer unverzüglich auf einem gesonderten Datenträger Sicherheitskopien zu erstellen.

Wann müssen die gespeicherten Daten gelöscht werden?

Der Unternehmer hat die von den Fahrerkarten und den Massenspeichern kopierten Daten ein Jahr ab dem Zeitpunkt des Kopierens zu speichern (§ 4 Absatz 3 Satz 6 FPersG). Danach sind bis zum 31. März des auf das Kalenderjahr, in dem die Aufbewahrungspflicht endet, folgenden Kalenderjahres die Daten zu löschen, soweit diese nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach anderen Rechtsvorschriften unterliegen. Das gleiche Prozedere gilt nach Ablauf der Mitführipflicht für die Schaublätter und Ausdrücke oder handschriftlichen Aufzeichnungen.

Bei welchen Ereignissen ist eine autorisierte Werkstatt in Anspruch zu nehmen?

Bei unkorrekter UTC Zeitangabe um mehr als 20 Minuten

- Änderung des amtlichen Kennzeichens
- Änderung des Reifenumfangs
- Änderung der Wegimpulszahl sowie bei beschädigten und fehlenden Plomben als auch des Einbauschildes
- Häufig auftretende Ereignisse und Störungen sind ebenfalls von einer autorisierten Fachwerkstatt überprüfen zu lassen

VO (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006

Die „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ sind ein Sammelbegriff von Gesetzen und Verordnungen, die als Schutzvorschriften für das Fahrpersonal im Straßenverkehr erlassen wurden. Durch die Festlegung der Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen sowie der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten im Güter- und Personenverkehr soll die Arbeit des Fahrpersonals mit ihren „rollenden Arbeitsplätzen“ sicher gestaltet werden, um insgesamt die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist am 11. April 2007 in Kraft getreten und gilt somit unmittelbar in allen Mitgliedstaaten der EU, in der Schweiz, sowie in der EWR Vertragsstaaten.

Vorrangige Ziele der VO (EG) 561/2006

Die **3** Ziele
der Sozialvorschriften im Straßenverkehr
in der Europäischen Union

Gesundheitsschutz des Fahrpersonals

Verkehrssicherheit

Harmonisierung des Wettbewerbs

Die Lenkzeiten

Tägliche Lenkzeit: 9 Stunden; höchstens zweimal in der Woche kann diese auf 10 Stunden verlängert werden.

Wöchentliche Lenkzeit: Maximal 56 Stunden; diese darf nicht dazu führen, dass die in der RiLi 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit (vgl. §21a ArbZG) überschritten wird.

Lenkzeit der „Doppelwoche“: Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

Zu den aufgelisteten Lenkzeiten **zählen alle Lenkzeiten** im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.

Beispiele für Einsatzplanungen, zweier aufeinander folgenden Wochen

1.+2. Woche

45 und 45 Std. = 90 Std.

2.+3. Woche

45 und 40 Std. = 85 Std.

3.+4. Woche

40 und 34 Std. = 74 Std.

4. +5. Woche

34 und 56 Std. = 90 Std.

5.+6. Woche

34 und 45 Std. = 79 Std.

6.+7. Woche

45 und 50 Std. = 95 Std.

Diese Variante ist unzulässig

Fahrtunterbrechungen

Nach einer Lenkdauer von 4 ½ Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Die Fahrtunterbrechung von 45 Minuten kann durch eine Unterbrechung von **mindestens 15 Minuten**, gefolgt von einer Unterbrechung von **mindestens 30 Minuten** ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Grundnorm eingehalten wird.

Die regelmäßige tägliche Ruhezeit

Eine Ruhepause von mindestens 11 zusammenhängende Stunden innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit.

Die reduzierte täglichen Ruhezeit

Eine Ruhepause von mindestens 9 zusammenhängenden Stunden (Aber weniger als 11 Stunden).

Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.

Ein Ausgleich (9+2) – wie dieser in der VO (EWG) Nr. 3820/85 vorgeschrieben war ist entfallen.

Aufteilung der regelmäßigen täglichen Ruhezeit

Die regelmäßige tägliche Ruhezeit kann in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum **von mindestens 3 Stunden** und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum **von mindestens neun Stunden** umfassen muss.

Die Reihenfolge 3+9 ist einzuhalten.

Eine Fraktionierung 8+4Std., wie dies in der VO (EWG) Nr. 3820/85 vorgesehen war, ist nicht mehr zulässig.

Ruhezeit bei der Mehrfahrerbesetzung

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer muss innerhalb von 30 Stunden, nach dem Ende der letzten Ruhezeit, eine tägliche Ruhezeit von mindestens **9 Stunden** genommen haben. Die Ruhezeit kann im Fahrzeug nur dann verbracht werden, wenn dieses nicht fährt und für jeden Fahrer eine geeignete Schlafmöglichkeit zur Verfügung steht.

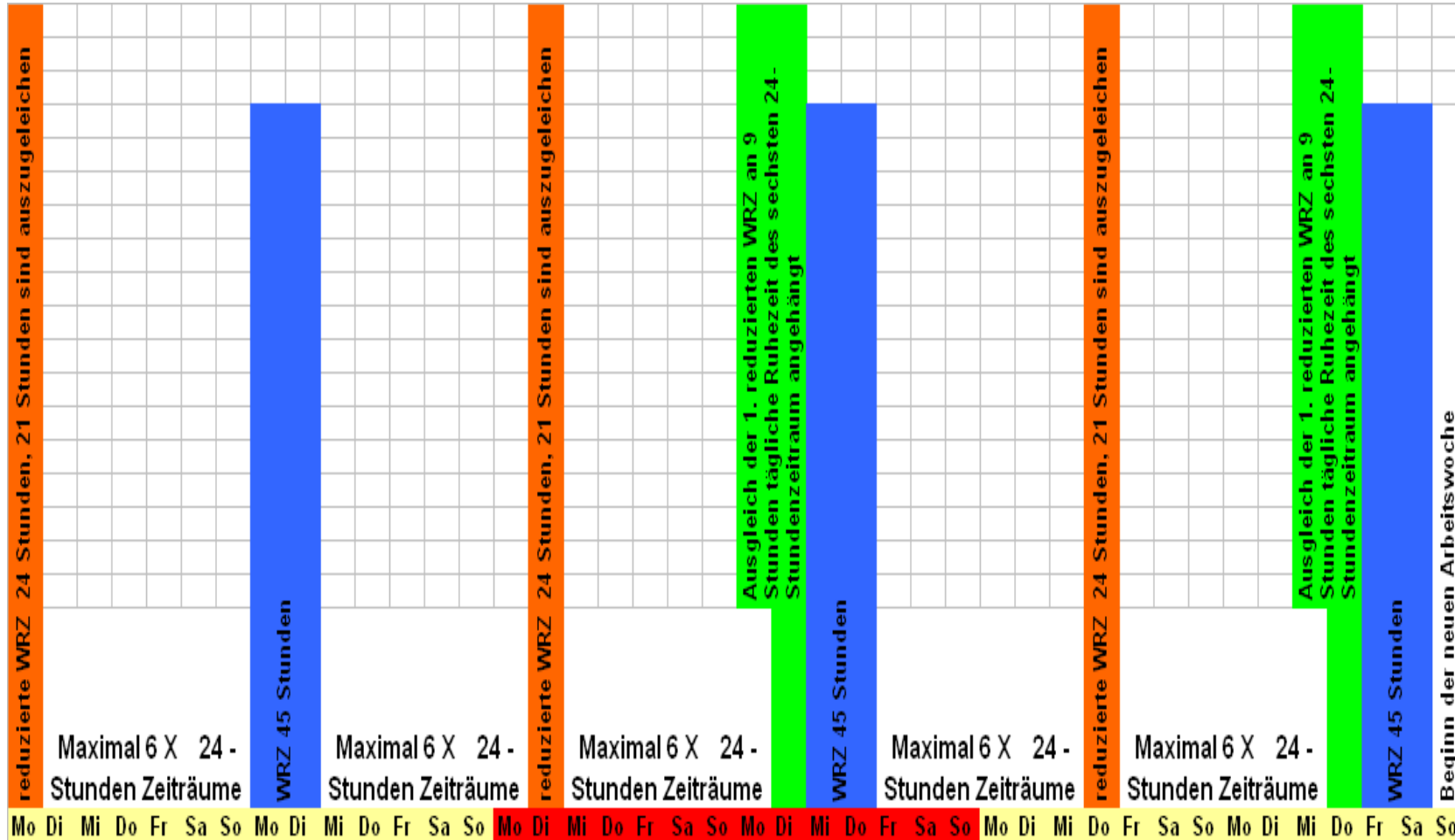
Wöchentliche Ruhezeiten

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

1. zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
2. eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.

Der Ausgleich der Reduzierung hat vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche ohne Unterbrechung zu erfolgen (Ausgleichsvorgabe; mindestens 9 Std.+ 21 Std.).

Einsatzplanung der Wöchentlichen Ruhezeiten



Die Sozialvorschriften und das digitale Kontrollgerät sind ein wichtiger Baustein für die Verkehrssicherheit.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.