WKO
Die Autobusunternehmer

HANDBUCH

Lenk- und Ruhezeiten im Autobusgewerbe
EU-Sozialvorschriften
Digitaler Tachograf

Sozialvorschriften für Lenker von Omnibussen mit mehr als acht Fahrgastplätzen im Gelegenheits- und Linienverkehr

Dr. Christian Schmeidl
April 2007

in Zusammenarbeit mit dem Fachverband der Autobusunternehmungen

IMPRESSUM

Herausgeber:
Schutzverband österreichischer Autobusunternehmer
Mag. Paul Blachnik
Wiedner Hauptstr. 63, 1040 Wien
Tel: 0043 (0)5 90 900-3170
Fax: 0043 (0)5 90 900-283

Autor: Dr. Christian Schmeidl
Bundessparte Transport und Verkehr
Wirtschaftskammer Österreich, 1045 Wien, Wiedner Hauptstraße 63
erstellt in Zusammenarbeit mit Dr. LL.M. Peter Klemens und Mag. Paul Blachnik.

2. Auflage
@ 2007 Fachverband der Autobusunternehmungen

Die Inhalte dieser Broschüre wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit wird jedoch keine Haftung übernommen.

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Fachverbandes der Autobusunternehmungen.
2007

Vorwort

Kommrat Karl Molzer

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem 11. April 2007 treten neue Regelungen verschiedener Arbeitszeitvorschriften für Busfahrer im Linien- und Gelegenheitsverkehr in Kraft. Dies betrifft zum Beispiel Bestimmungen zu den Höchstarbeitszeiten, Mindesttages- und Mindestwochenruhezeiten. Dazu kommen Verpflichtungen der Unternehmer, die eine Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten für einen ordnungsgemäßen Einsatz des Fahrpersonals gewährleisten sollen.

Der Fachverband der Autobusunternehmungen stellt Ihnen in dieser Broschüre die neuen Regelungen und ihre Geltungsbereiche vor. Dabei wurde Übersichtlichkeit mit Ausführlichkeit kombiniert.

Wir hoffen, mit dieser Broschüre zum Verständnis der neuen gesetzlichen Vorgaben beitragen zu können und wünschen Ihnen weiterhin gute und vor allem sichere Fahrt!

Unabhängig davon kann ich Ihnen versichern, dass wir uns weiterhin auf nationaler und internationaler politischer Ebene für eine praxistaugliche Gestaltung der Lenk- und Ruhezeiten einsetzen werden.

Für die inhaltliche Gestaltung bedanke ich mich bei Dr. Christian Schmeidl, Bundessparte Transport und Verkehr.

Kommrat Karl Molzer
Obmann des Fachverbandes der Autobusunternehmungen

INHALTSVERZEICHNIS

ÜBERSICHT ARBEITSZEIT FÜR LENKER IM PRIVATEN AUTOBUSGEWERBE 06

1. RECHTSVORSCHRIFTEN 07

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN 12

2.1. Beförderung im Straßenverkehr 12
2.2. Fahrzeug 12
2.3. Fahrer 12
2.4 Fahrtunterbrechung 12
2.5 Andere Arbeiten 12
2.6. Ruhepause 13
2.7. Tägliche Ruhezeit 13
2.8. Wöchentliche Ruhezeit 13
2.9. Woche 13
2.10. Lenkzeit 14
2.11. Tageslenkzeit 14
2.12. Wochenlenkzeit 14
2.13. Zulässige Höchstmasse 14
2.14. Mehrfahrerbetrieb 14
2.15. Personenlinienverkehr 14
2.16 Verkehrsunternehmen 14
2.17. Lenkdauer 14

3. ÜBERSICHT DER WICHTIGSTEN VOM LENKER MITZUFÜHRENDEN DOKUMENTE 15

4. LENKZEITEN, LENKPAUSEN, RUHEZEITEN, RUHEPAUSE 16

4.1. Allgemeines 16
4.2. Lenkzeit 17
4.2.1. Tageslenkzeit 17
4.2.2. Lenkzeit pro Woche 18
4.3. Lenkpause 18
4.3.1. Allgemeines 18
4.3.2. Dauer der Lenkpause 18
4.3.3. Lenkpause bei Verlängerung der Tageslenkzeit 19
4.3.4. Berechnungszeitraum für die Lenkzeit 22
4.3.5. Lenkpause im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50km Linienstrecke 22
4.4. Ruhezeit 24
4.4.1. Regelmäßige tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung 24
4.4.2. Reduzierte tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung 24
4.4.3. Tägliche Ruhezeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung 25
4.4.4. Tägliche Ruhezeit im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50km 26
4.4.5. Schlafkabine 27

4.4.6. Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit 27
4.4.7. Reduzierte wöchentliche Ruhezeit 27
4.4.8. Wöchentliche Ruhezeit im reg. Kraftfahrlinienverkehr bis 50km 28
4.4.9. Kombinierte Beförderung 29
4.4.10. Erlaubte Abweichungen zum Erreichen eines Halteplatzes 29
4.5. Ruhepausen 32
4.5.1. Ruhepause im reg. Kraftfahrlinienverkehr bis 50km 32

5. EINSATZZEIT, TAGES- UND WOCHENARBEITSZEIT 34

5.1. Einsatzzeit 34
5.1.1. Erlaubte Einsatzzeit bei Ein-Fahrer-Besetzung 34
5.1.2. Erlaubte Einsatzzeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung 35
5.2. Tages- und Wochenarbeitszeit 35
5.2.1. Tagesarbeitszeit 35
5.2.2. Wochenarbeitszeit 35

6. EU-KONTROLLGERÄT 37

6.1. Allgemein 37
6.2. Digitales Kontrollgerät 37
6.2.1 Pflichten des Arbeitgebers 37
6.2.1.1. Fahrerkarte, Unternehmenskarte 37
6.2.1.2. Ordnungsgemäße Verwendung des Kontrollgerätes 37
6.2.1.3. Herunterladen von Daten 37
6.2.1.4. Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht 38
6.2.2. Pflichten des Lenkers 38
6.2.2.1. Mitführungspflicht digitales Kontrollgerät 38
6.2.2.2. Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Kontrollgerätes 38
6.2.2.3. Verlust, Diebstahl, Beschädigung, Fehlfunktion der Fahrerkarte 39
6.2.2.4. Aufenthalt außerhalb des Fahrzeuges 39
6.2.3. Technische Details 39
6.3. Analoges Kontrollgerät 42
6.3.1. Pflichten des Arbeitgebers 42
6.3.2. Pflichten des Lenkers 42
6.3.2.1. Mitführungspflicht analoges Kontrollgerät 43
6.4. Bestätigung lenkfreie Tage (EU-Formblatt) 44
6.4.1. Zweck des Formblattes 44
6.4.2. Inhalt des Formblattes 44
6.4.3. Fälle, die vom Formblatt nicht erfasst sind (manuelle Nachtragpflicht) 45
6.4.3.1. Vorgangsweise beim analogen Kontrollgerät 45
6.4.3.2. Vorgangsweise beim digitalen Kontrollgerät 45
6.4.3.3. Vorgangsweise bei erst kurz dauernden Arbeitsverhältnissen 45
6.4.4. Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt 47

ÜBERSICHT ARBEITSZEIT FÜR LENKER IM PRIVATEN AUTOBUSGEWERBE

	Bis 10.4.2007	Ab 11.4.2007
LENKZEIT		
täglich	9 h täglich 2 x pro Woche 10 h	9 h täglich 2 x pro Woche 10 h
wöchentlich	56h 90 h in 2 Wochen	56h 90 h in 2 Wochen
LENKPAUSEN		
Gelegenheitsverkehr / Linienverkehr ab 50 km	Nach 4½ h 45 Minuten, Teilung der Pause in jeweils mind. 15 Minuten	Nach 4½ h 45 Minuten, Teilung der Pause: Erste Pause mind. 15 Minuten Zweite Pause mind. 30 Minuten
Regionaler Linienverkehr bis 50 km	Nach 4 h Pause von 30 Minuten Teilung in 2x20 oder 3x15 Minuten oder 10 Minuten wenn Gesamtpause mind. 1/6 der Tageslenkzeit	Nach 4 h Pause von 30 Minuten Teilung in 2x20 oder 3x15 Minuten oder 10 Minuten wenn Gesamtpause mind. 1/6 der Tageslenkzeit
TÄGLICHE RUHEZEIT		
Tägliche Ruhezeit bei 1 Fahrer		
Regelmäßige Ruhezeit	11 h innerhalb 24 h	11 h innerhalb 24 h
Geteilte Ruhezeit	Teilungsmöglichkeit bei insgesamt 12 h: ein Teil mind. 8 h, Übrige 2 Teile mind. 1 h	Teilungsmöglichkeit bei insgesamt 12 h: Erster Teil mind. 3 h Zweiter Teil mind. 9 h
Reduzierte Ruhezeit	3 x pro Woche mind. 9 h, Ausgleichspflicht bis Ende der Folgewoche durch zusätzliche Ruhezeit	3 x zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten mind. 9 h keine Ausgleichspflicht mehr!!!
Tägliche Ruhezeit bei 2 Fahrern	3 h innerhalb 30 h	9 h innerhalb 30 h
Tägliche Ruhezeit im Linienverkehr bis 50 km	11 h innerhalb 24 h, 3 x pro Woche mind. 9 h, Ausgleichspflicht bis Ende der Folgewoche durch zusätzliche Ruhezeit Teilungsmöglichkeit bei insgesamt 12 h: ein Teil mind. 8 h, Übrige 2 Teile mind. 1 h	11 h innerhalb 24 h, 3 x pro Woche mind. 9 h, Ausgleichspflicht bis Ende der Folgewoche durch zusätzliche Ruhezeit Teilungsmöglichkeit bei insgesamt 12 h: ein Teil mind. 8 h, Übrige 2 Teile mind. 1 h

WÖCHENTLICHE RUHEZEIT GELEGENHEITSVERKEHR/LINIENVERKEHR AB 50 KM		
Regelmäßige Ruhezeit	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 h	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 h
Reduzierte Ruhezeit	Mind. 36 h am Standort des Fahrzeuges /Heimatort des Fahrers oder 24 h an anderen Orten, Ausgleichspflicht bis Ende der dritten Woche durch zusätzliche Ruhezeit	Mind. 24 h, Ausgleichspflicht bis Ende der dritten Woche durch zusätzliche Ruhezeit Doppelwoche (=zwei aufeinander folgende Wochen): Zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten (je 45h), oder Eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45h) und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit (24h)
Beginn der wöchentlichen Ruhezeit	nach 6 Tageslenkzeiten bzw. 6 Tagen	am Ende von sechs 24 h-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit
Grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr	nach 12 Tageslenkzeiten bzw. 12 Tagen	am Ende von sechs 24 h-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit (=Wegfall der 12-Tage-regelung!)
WÖCHENTLICHE RUHEZEIT LINIENVERKEHR BIS 50KM		
Regelmäßige Ruhezeit	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 h	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 h
Reduzierte wöchentliche Ruhezeit	Mind. 36 h am Standort des Fahrzeuges /Heimatort des Fahrers oder 24 h an anderen Orten, Ausgleichspflicht bis Ende der dritten Woche durch zusätzliche Ruhezeit	Mind. 36 h am Standort des Fahrzeuges /Heimatort des Fahrers, Ausgleichspflicht bis Ende der dritten Woche durch zusätzliche Ruhezeit (= keine Änderung)
Beginn der wöchentlichen Ruhezeit	nach 6 Tageslenkzeiten bzw. 6 Tagen	am Ende von sechs 24 h-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit
EINSATZZEIT		
Gelegenheitsverkehr/ Linienverkehr ab 50 km mit 1 Fahrer	13h (bei 11h Tagesruhezeit) 15h (bei 9h Tagesruhezeit) 16h (bei geteilter Ruhezeit)	13h (bei 11h Tagesruhezeit) 15h (bei 9h Tagesruhezeit) 15h (bei geteilter Ruhezeit)
Gelegenheitsverkehr/ Linienverkehr ab 50 km mit 2 Fahrern	22h innerhalb von 30 h	21 h innerhalb 24 h
Linienverkehr bis 50 km	13h (bei 11h Tagesruhezeit) 15h (bei 9h Tagesruhezeit) 16h(bei geteilter Ruhezeit)	13h (bei 11h Tagesruhezeit) 15h (bei 9h Tagesruhezeit) 16h(bei geteilter Ruhezeit)

WÖCHENTLICHE HÖCHSTARBEITSZEIT (EINSCHLIESSLICH ÜBERSTUNDEN)		
	bis 31.12.2006	**seit 01.01.2007**
Durchrechnungszeitraum	17 Wochen	26 Wochen
Durchschnittliche Wochenarbeitszeit	48 h	48h (bei Arbeitsbereitschaft 55h)
Höchstarbeitszeit in Einzelwoche	50 h	60h
MITFÜHRVERPFLICHTUNGEN **seit 01.05.2006**		
Schaublätter		Schaublätter der laufenden Woche und die Schaublätter der vorausgehenden 15 Kalendertage (Ab 1. Jänner 2008: 28 Kalendertage)
Handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke		Handschriftliche Aufzeichnungen sowie alle europarechtlich vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (Ab 1. Jänner 2008: 28 Kalendertage)

1. RECHTSVORSCHRIFTEN

Diese Broschüre bietet einen Überblick aller wesentlichen Bestimmungen betreffend Lenk- und Ruhezeiten, Lenkpausen, Ruhepause, Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit sowie Benützung des Kontrollgerätes (Sozialvorschriften im Straßenverkehr) und – last but not least – eine Zusammenstellung der wichtigsten Dokumente, die im Fahrzeug mitzuführen sind.

Die EG Verordnung 3820/85 hat für mehr als 20 Jahre die Sozialvorschriften im Straßenverkehr innerhalb der Europäischen Union (ebenso im Anwendungsbereich des AETR) nachhaltig gestaltet. Mit der neuen Verordnung 561/2006 (tritt im Wesentlichen am 11. April 2007 in Kraft) wird nicht nur die Verordnung 3820/85 aufgehoben, sondern werden auch die Sozialvorschriften den modernen Wettbewerbsbedingungen und den Anforderungen der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr angepasst. Zahlreiche weitere Richtlinien aber auch nationale Vorschriften beeinflussen ebenfalls die Arbeitsbedingungen für Lenker.

Lenk- und Ruhezeiten – Verordnung (alt)

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (aufgehoben durch die Verordnung 561/2006).

Lenk- und Ruhezeiten – Verordnung (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Kontrollgerät – Verordnung

Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr

Lenker – Richtlinie

Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben.

AETR - Übereinkommen

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR - Übereinkommen)

Arbeitszeitgesetz

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969 über die Regelung der Arbeitszeit (Arbeitszeitgesetz - AZG).

Arbeitsruhegesetz

Bundesgesetz vom 3. Februar 1983 über die wöchentliche Ruhezeit und die Arbeitsruhe an Feiertagen (Arbeitsruhegesetz - ARG).

Kraftfahrgesetz

Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967)

Kollektivvertrag

Kollektivvertrag für Dienstnehmer im privaten Autobusgewerbe (Kollektivvertrag für Arbeiter)

100 km Bus fahren
einem Liter Treibs

n mit nur
toff!

ÖSTERREICHS
PERSONEN- UND
GÜTERTRANSPORTEURE

Unser Land fährt gut.

2. Begriffsbestimmung

2.1. Beförderung im Straßenverkehr

Jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs;

2.2. Fahrzeug

Ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, ein Anhänger oder Sattelanhänger oder eine Kombination dieser Fahrzeuge gemäß den nachstehenden Definitionen:

- Kraftfahrzeug: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das normlerweise zur Personen- oder Güterbeförderung verwendet wird, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;

- Zugmaschine: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das speziell dafür ausgelegt ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder zu bewegen, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;

- Anhänger: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder eine Zugmaschine angehängt zu werden;

- Sattelanhänger: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;

2.3. Fahrer

Jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in einem Fahrzeug befindet, um es — als Bestandteil seiner Pflichten — gegebenenfalls lenken zu können;

2.4. Fahrtunterbrechung

Jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird;

2.5. Andere Arbeiten

Alle in Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG als „Arbeitszeit" definierten Tätigkeiten (siehe unten) mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors;

Artikel 3 Buchstabe a der RL 2002/15: „Arbeitszeit“ (auszugsweise)

die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Beschäftigte an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, und während der er seine Funktion oder Tätigkeit ausübt, d. h. die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr. Diese Tätigkeiten umfassen insbesondere Folgendes:
Fahren, Be- und Entladen, Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, Reinigung und technische Wartung, alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen; hierzu gehören auch: Überwachen des Beladens/Entladens, Erledigung von Formalitäten im Zusammenhang mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw.

2.6. Ruhepause

Jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;

2.7. Tägliche Ruhezeit

Der tägliche Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst;

— „regelmäßige tägliche Ruhezeit“
eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch 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 9 Stunden umfassen muss;

— „reduzierte tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 9 Stunden, aber wenige als 11 Stunden;

2.8. Wöchentliche Ruhezeit

Der wöchentliche Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ und eine „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ umfasst;

— „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden;

— „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von weniger als 45 Stunden, die vorbehaltlich der Bedingungen des Artikels 8 Absatz 6 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann;

2.9. Woche

Der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;

2.10. Lenkzeit

Die Dauer der Lenktätigkeit, aufgezeichnet entweder:

— vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte im Sinne der Anhänge I und I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, oder

— von Hand gemäß den Anforderungen des Artikels 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr.: 3821/85;

2.11. Tageslenkzeit

Die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;

2.12. Wochenlenkzeit

Die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;

2.13. Zulässige Höchstmasse

Die höchstzulässige Masse eines fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;

2.14. Mehrfahrerbetrieb

Der Fall, in dem während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;

2.15. Personenlinienverkehr

Inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen[1];

2.16. Verkehrsunternehmen

Jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt;

2.17. Lenkdauer

die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein.

[1]ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

3. Übersicht der wichtigsten vom Lenker mitzuführenden Dokumente

Analoges Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit analogem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle Schaublätter
- alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle in der EU-VO 3821/85 und der EU-VO 561/2006 vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)

für den Zeitraum der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008: der vorausgehenden 28 Kalendertage),

- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Digitales Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit digitalem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle in der EU-VO 3821/85 und der EU-VO 561/2006 vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle Schaublätter aus dem analogen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)

für den Zeitraum der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008: der vorausgehenden 28 Kalendertage),

- die Fahrerkarte

Unter dem Begriff „Woche" wird gemäß Artikel 1 Ziffer 4i VO 561/2006 der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr verstanden.
Die erwähnten 15 (28)Tage sind als Kalendertage und nicht als Arbeitstage zu verstehen.

Bestätigung für lenkfreie Tage

Wurde kein Fahrzeug gelenkt, sollte für die fehlenden Tage eine Bestätigung des Arbeitgebers (nicht stempelpflichtig) mitgeführt werden, aus dem die Zeiten und der Grund des Nichtlenkens hervorgehen, z.B. Urlaub, Krankheit, anderweitige Beschäftigung, etc. (siehe Kapitel 6.4. Bestätigung lenkfreie Tage – EU Formblatt)

Tachoscheiben-Eintrag

Gemäß VO (EWG) 3821/85 sind auf der Rückseite der Tachoscheibe, wenn sich die Fahrer nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das Kontrollgerät zu betätigen, von Hand oder durch automatische Aufzeichnung einzutragen :

- alle anderen Arbeiten
- die Bereitschaftszeit im Sinne des Artikel 3b RL 2002/15/EG, also:
  - die Wartezeit
  - die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit
  - die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit
- die Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

(siehe Kapitel 6.4.4. Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt)

Reisedokument

In der EU: gültiger Personalausweis oder Reisepass; für Fahrten außerhalb der EU gültiger Reisepass, allenfalls mit Visum (ausländische Vertretungsbehörde – Konsulat oder Botschaft - fragen)

Warnkleidung

Geeignete Warnkleidung (reflektierende Warnweste) gemäß KFG

Lenker – Vollmacht (Benützungsberechtigung)

An den Lenker ausgestellte Vollmacht, das Fahrzeug zu lenken. Von der Wirtschaftskammerorganisation wurde ein Vollmachtsformular erarbeitet, das in acht Landessprachen zur Verfügung steht und mit firmenmäßiger Zeichnung bestätigt, dass das Firmenfahrzeug rechtmäßig vom eingetragenen Lenker benützt wird.
Das Formular (es handelt sich nicht um ein amtliches Formular) soll helfen, Komplikationen zu vermeiden. Es kann beliebig kopiert werden. Das Formular ist in tschechisch, slowakisch, ungarisch, slowenisch, kroatisch, italienisch, rumänisch, polnisch und deutsch im Internet unter http://www.wkw.at/docextern/abtvepol/vpa/temp/DienstfahrteninsAusland.htm sowie telefonisch unter 01/51450/1209 erhältlich.

ÖAMTC-Mitglieder erhalten entsprechende Formulare bei den Servicestellen.

4. Lenkzeiten, Lenkpausen, Ruhezeiten, Ruhepause

4.1. Allgemeines

Die Bestimmungen über Lenkzeiten, Lenkpausen, Ruhezeiten, und die Einsatzzeit sind von zentraler Bedeutung und beeinflussen weitestgehend den Ablauf des Arbeitstages eines Lenkers.

In den folgenden Grafiken sind aus Gründen der Übersichtlichkeit die Ruhepausen/Ruhepausenteile (überwiegend) nicht eingearbeitet, da diese in der Praxis häufig mit Lenkpausen/Lenkpausenteilen zusammenfallen.

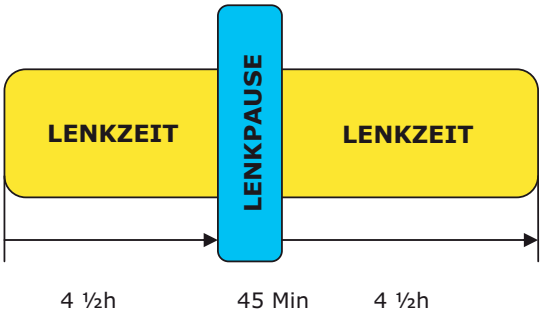
4.2. Lenkzeiten

Als Lenkzeiten zählen alle Zeiten des reinen Dienstes am Steuer, insbesondere auch verkehrsbedingte Standzeiten an Ampeln, Kreuzungen oder im Stau.

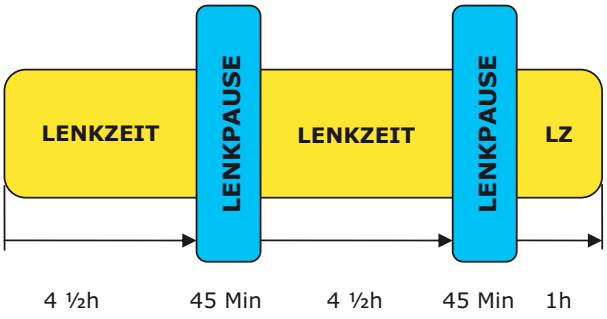
4.2.1. Tageslenkzeit

Tageslenkzeit ist die Lenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit

- Die Tageslenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.



- Zweimal wöchentlich darf die Tageslenkzeit auf 10 Stunden ausgedehnt werden.

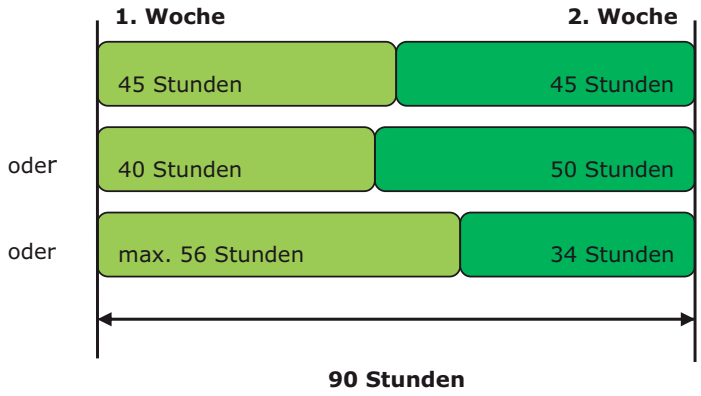


4.2.2. Lenkzeit pro Woche

Innerhalb einer **Woche** darf die gesamte Lenkzeit 56 Stunden nicht überschreiten. In der **Doppelwoche** (= zwei aufeinander folgende Wochen) darf die Gesamtlenkzeit höchstens 90 Stunden betragen.

Als Woche gilt die Kalenderwoche von Montag 0.00 Uhr bis Sonntag 24.00 Uhr.

Beispiele:



4.3. Lenkpausen

4.3.1. Allgemeines

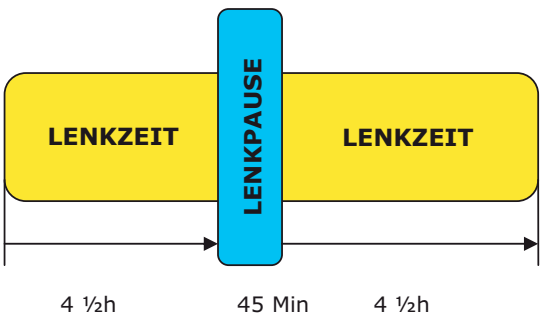
Lenkpausen sind gesetzlich angeordnete Unterbrechungen der Lenkzeit und dienen einerseits der Erholung des Lenkers sowie andererseits der Erhaltung der Verkehrssicherheit.

Der Lenker darf während der Lenkpausen keine anderen Arbeiten verrichten (z.B. Be- und Entladetätigkeiten oder sonstige Arbeiten).

Lenkpausen/Lenkpausenteile können mit einer Ruhepause/Ruhepausenteilen zusammen-fallen.

4.3.2. Dauer der Lenkpause

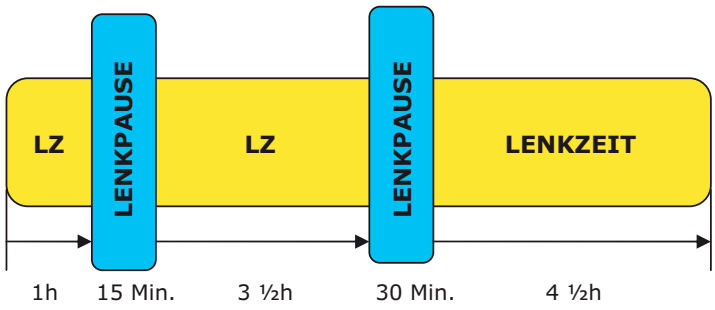
- Nach einer Lenkzeit von jeweils 4,5 Stunden hat der Lenker eine Lenkpause von 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit nimmt.



- Die Lenkpause nach jeweils 4,5 Stunden kann zweimal geteilt werden. Der **erste Teil** muss mindestens 15 Minuten, der **zweite Teil** mindestens 30 Minuten betragen. Kürzere Pausen als 15 Minuten gelten nicht als Lenkpausen.

- Bei Beginn des letzten Teiles der Lenkpause darf aber die Lenkzeit von 4,5 Stunden noch nicht überschritten sein.

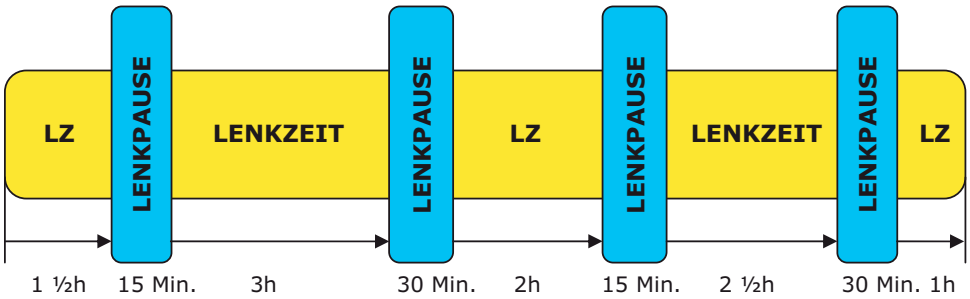
Beispiel:



4.3.3. Lenkpause bei Verlängerung der Tageslenkzeit

- Macht der Lenker von der Möglichkeit der Verlängerung der Tageslenkzeit (zweimal wöchentlich maximal 10 Stunden) Gebrauch, muss er nicht nur nach 4 1/2 Stunden eine Lenkpause von 45 Minuten, sondern nach spätestens 9 Stunden Gesamtlenkzeit eine weitere Lenkpause von 45 Minuten einlegen, die ebenfalls in entsprechende Teilabschnitte unterteilt werden kann.

Beispiel:

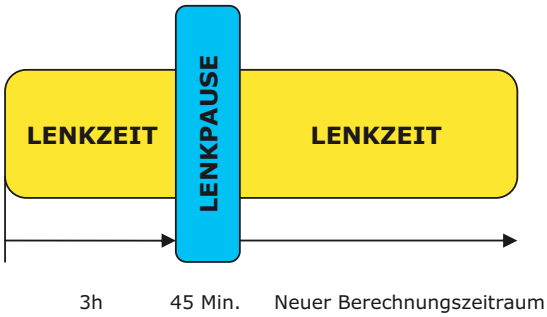


4.3.4. Berechnungszeitraum für die Lenkzeit

- Sobald die Lenkpause von mindestens 45 Minuten abgehalten ist, beginnt nach Aufnahme einer neuen Lenktätigkeit ein neuer Berechnungszeitraum von 4,5 Stunden Lenkzeit zu laufen.

- Nach Abhaltung der gesamten Lenkpause ist es daher nicht möglich, ein allfälliges „Lenkzeitguthaben" (bis zum Erreichen der 4,5 Stundengrenze) noch durch Lenktätigkeit zu verbrauchen, bevor ein neuer Berechnungszeitraum für die Lenkzeit von 4,5 Stunden beginnt.

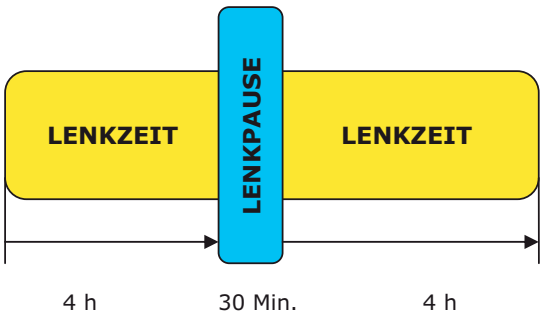
Beispiel:



4.3.5. Lenkpause im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50 km Linienstrecke

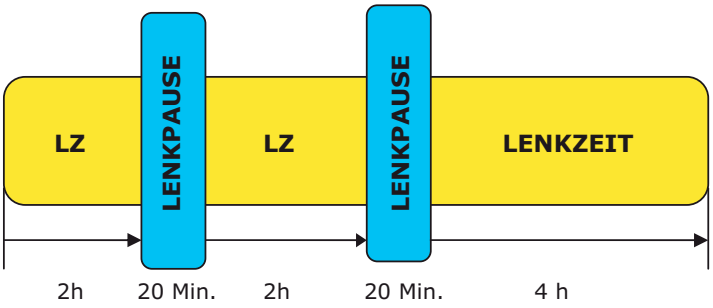
- Im Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke von nicht mehr als 50 Kilometer hat der Lenker nach einer Lenkzeit von höchstens 4 Stunden eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten einzulegen.

Beispiel:

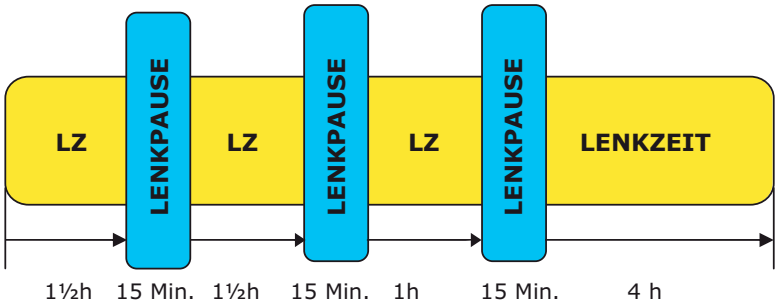


- Die Lenkpause von 30 Minuten kann durch Lenkpausenteile von 2 x 20 Minuten oder 3 x 15 Minuten ersetzt werden darf. Kürzere Pausen als 15 Minuten gelten nicht als Lenkpausen. Bei Beginn des letzten Teiles der Lenkpause darf aber die Lenkzeit von 4 Stunden noch nicht überschritten sein.

Beispiel:

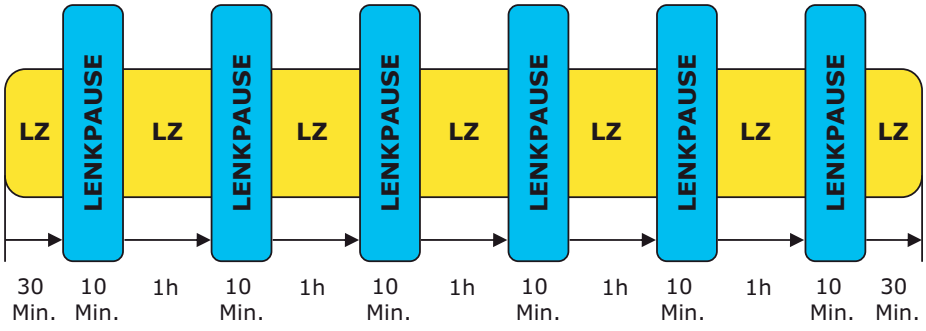


oder



- Die Lenkpause kann auch durch mehrere Lenkpausen von mindestens je 10 Minuten ersetzt werden, wenn die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens 1/6 der Tageslenkzeit beträgt. Kürzere Pausen als 10 Minuten gelten nicht als Lenkpausen.

Beispiel:



4.4. Ruhezeiten

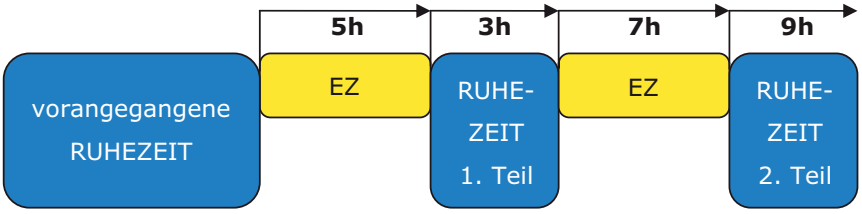
Ruhezeiten dienen dem Lenker für private Zwecke bzw. zur Befriedigung des Schlafbedürfnisses. Man unterscheidet zwischen der täglichen und der wöchentlichen sowie zwischen der regelmäßigen und der reduzierten Ruhezeit.

4.4.1. Regelmäßige tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung

Bei Ein-Fahrer-Besetzung hat der Lenker eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden innerhalb von 24 Stunden nach Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.

Die tägliche Ruhezeit kann in 2 Teilen genommen werden (geteilte Ruhezeit). Der erste Teil muss ununterbrochen mindestens 3 Stunden, der zweite Teil ununterbrochen mindestens 9 Stunden betragen (bei Teilung insgesamt also 12 Stunden).

Beispiel (geteilte Ruhezeit)



4.4.2. Reduzierte tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung

Der Lenker kann die regelmäßige tägliche Ruhezeit von 11 Stunden auf mindestens 9 Stunden verkürzen (reduzierte Ruhezeit). Eine solche Verkürzung auf 9 Stunden ist aber höchstens 3-mal zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten zulässig.

Für reduzierte tägliche Ruhezeiten gebührt im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage kein Ausgleich durch zusätzliche Ruhezeiten an anderen Tagen.

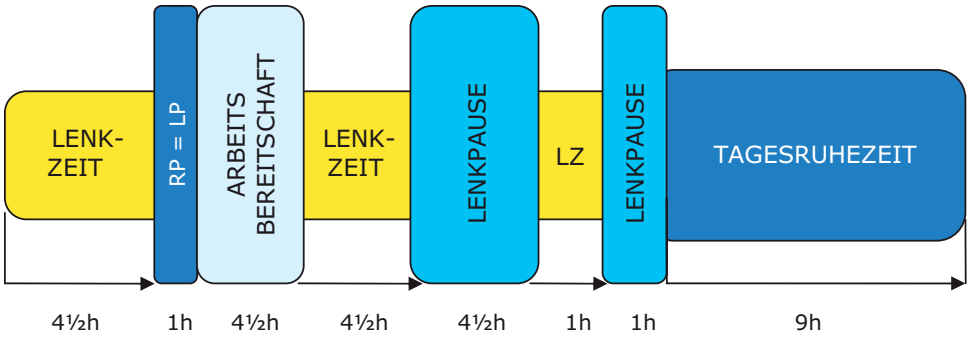
Beispiel:

4.4.3. Tägliche Ruhezeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung

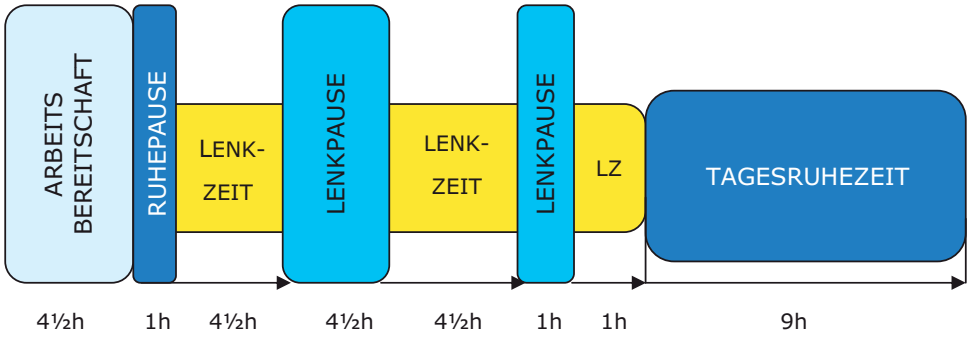
Bei Zwei-Fahrer-Besetzung hat der Lenker eine tägliche Ruhezeit von mindestens 9 zusammenhängenden Stunden innerhalb von 30 Stunden nach Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.

Beispiel:

Lenker 1



Lenker 2



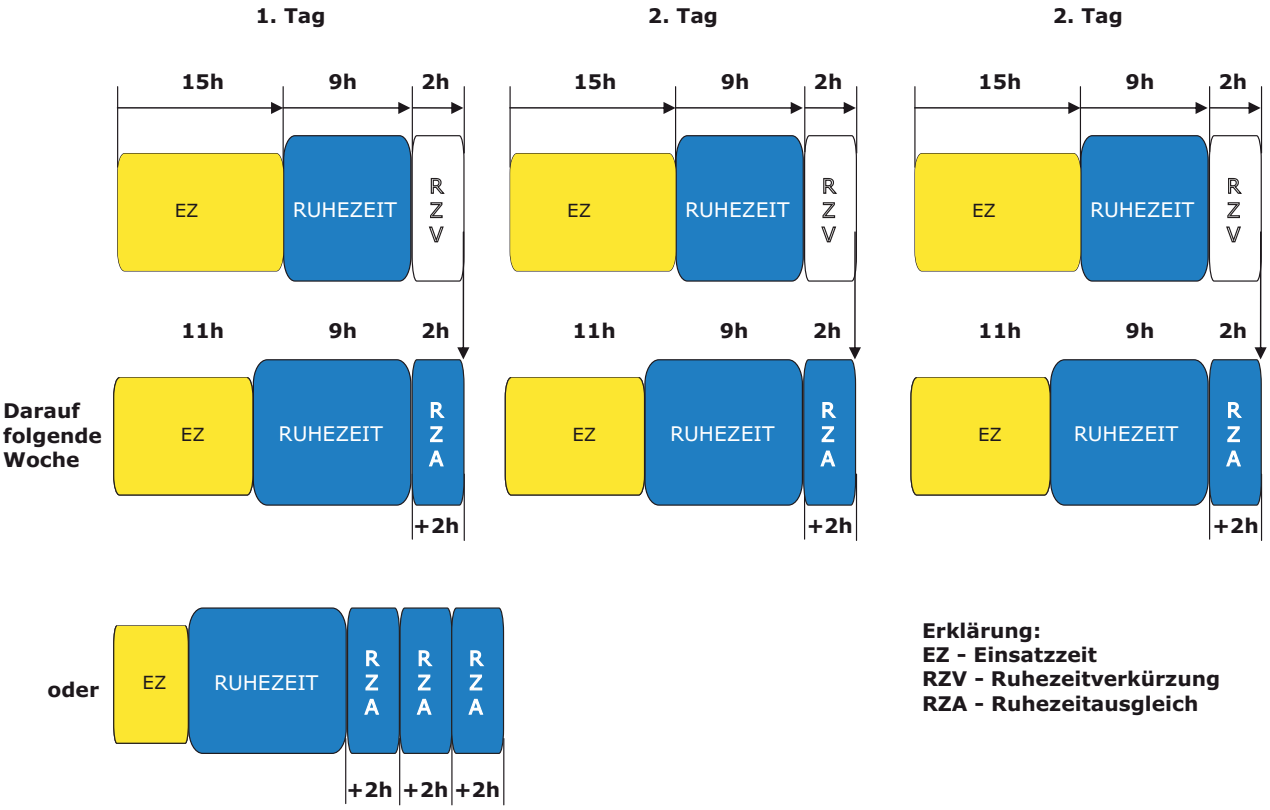
Da die Ruhepause (anders als die Lenkpause) nicht im fahrenden Fahrzeug verbracht werden darf (der Lenker/Beifahrer muss sich in der Ruhepause vom Fahrzeug erntfernen können), muss das Fahrzeug (auch bei 2-Fahrer-Besetzung) mindestens 45 Minuten (Tagesarbeitszeit über 9 Stunden) zur Einhaltung der Ruhepause stillstehen.

4.4.4. Tägliche Ruhezeit im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50 km Linienstrecke

Grundsätzlich hat der Lenker eine ununterbrochene Ruhezeit von 11 Stunden einzulegen, welche im Regelfall mit dem Ende der Tagesarbeitszeit beginnt.

- Die tägliche Ruhezeit kann 3-mal pro Woche auf 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden. Die Verkürzung ist bis zum Ende der darauf folgenden Woche in Zusammenhang mit einer anderen mindestens 8-stündigen Ruhezeit auszugleichen.

<u>Beispiel für Verkürzung mit Ausgleich:</u>



- An Tagen, an denen die tägliche Ruhezeit nicht verkürzt wird, kann sie in zwei oder drei Abschnitte innerhalb von 24 Stunden aufgeteilt werden.

- In diesem Fall erhöht sich die tägliche Ruhezeit auf 12 Stunden. Dabei muss einer dieser Zeitabschnitte mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen, die übrigen 2 Abschnitte mindestens 1 Stunde dauern.

<u>Beispiele:</u>

4.4.5. Schlafkabine

Die tägliche Ruhezeit darf nur dann im Fahrzeug verbracht werden, wenn dieses mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.

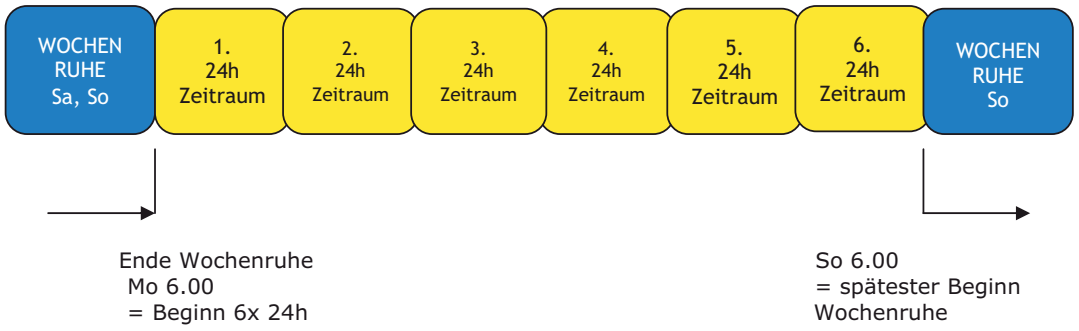
4.4.6. Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

In jeder Woche hat der Lenker eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 zusammenhängenden Stunden einzulegen. Die wöchentliche Ruhezeit ersetzt eine tägliche Ruhezeit.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende der letzten Wochenruhezeit.

Auch im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr beginnt die wöchentliche Ruhezeit spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende der letzten Wochenruhezeit. Der bis 10.4.2007 spätestmögliche Beginn nach 12 Tageslenkzeiten bzw. 12 Tagen ist ab 11.4.2007 nicht mehr zulässig.

Beispiel:



4.4.7. Reduzierte wöchentliche Ruhezeit

Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden kann auf mindestens 24 Stunden verkürzt (reduziert) werden.

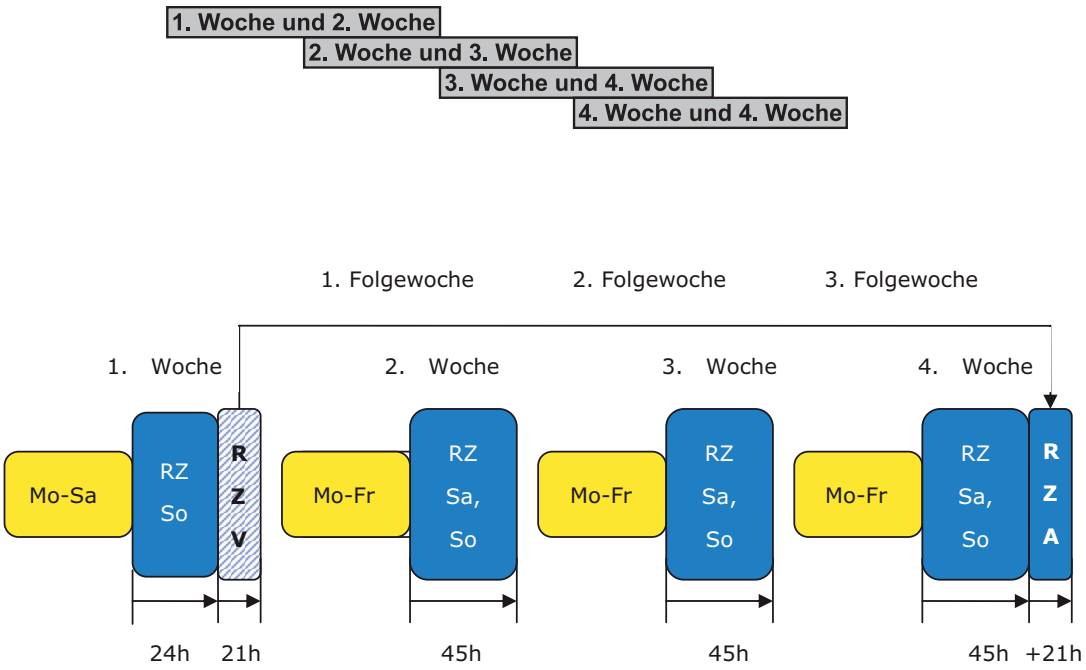
In der Doppelwoche (= zwei aufeinander folgende Wochen) kann der Lenker folgende Ruhezeiten nehmen:

- 2 regelmäßige Ruhezeiten (Vollruhezeiten) von je 45 Stunden
- 1 regelmäßige Ruhezeit (Vollruhezeit) von 45 Stunden und 1 reduzierte (verkürzte) Ruhezeit von 24 Stunden

Jede Verkürzung ist bis zum Ende der folgenden dritten Woche durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen. Dieser Ausgleich muss gemeinsam mit einer anderen, mindestens 9-stündigen Ruhezeit genommen werden.

Beispiel für Verkürzung und Ausgleich:

Doppelwoche:



Erklärung:
RZ - Ruhezeit
RZV - Ruhezeitverkürzung
RZA – Ruhezeitausgleich

4.4.8. Wöchentliche Ruhezeit im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50 km Linienstrecke

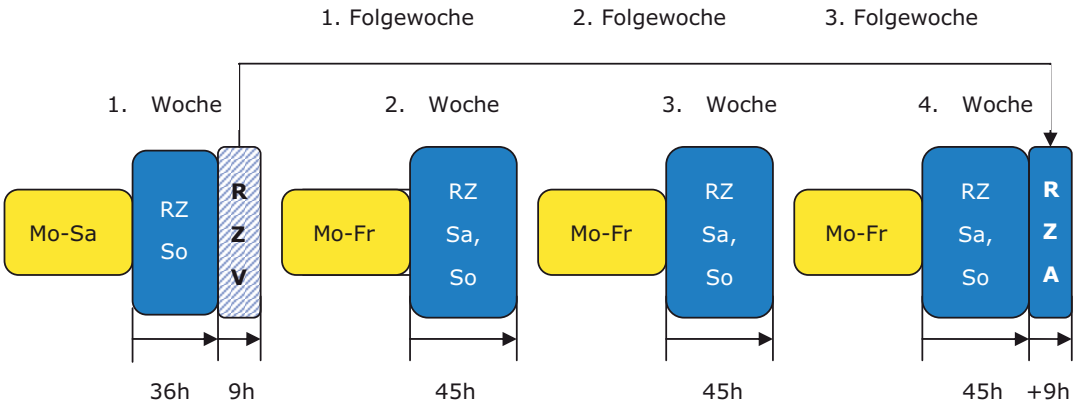
In jeder Woche hat der Lenker eine wöchen tliche Ruhezeit von mindestens 45 zusammenhängenden Stunden einzulegen. Die wöchentliche Ruhezeit ersetzt eine tägliche Ruhezeit.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende der letzten Wochenruhezeit.

Verkürzung der wöchentlichen Ruhezeit

- Die wöchentliche Ruhezeit kann auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden.
- Jede Verkürzung ist bis zum Ende der folgenden dritten Woche durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen. Dieser Ausgleich muss gemeinsam mit einer anderen, mindestens 8-stündigen Ruhezeit genommen werden und zwar über Verlangen des Lenkers an dessen Heimatort oder am Aufenthaltsort des Fahrzeuges.

Beispiele für Verkürzung und Ausgleich:



Erklärung:
RZ - Ruhezeit
RZV - Ruhezeitverkürzung
RZA – Ruhezeitausgleich

4.4.9. Kombinierte Beförderung

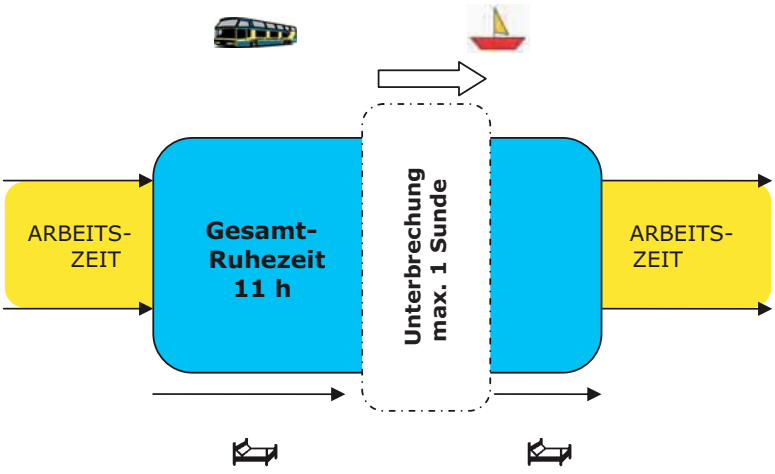
Unter kombinierter Beförderung versteht man Zeiten der Beförderung des Fahrzeuges auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn.

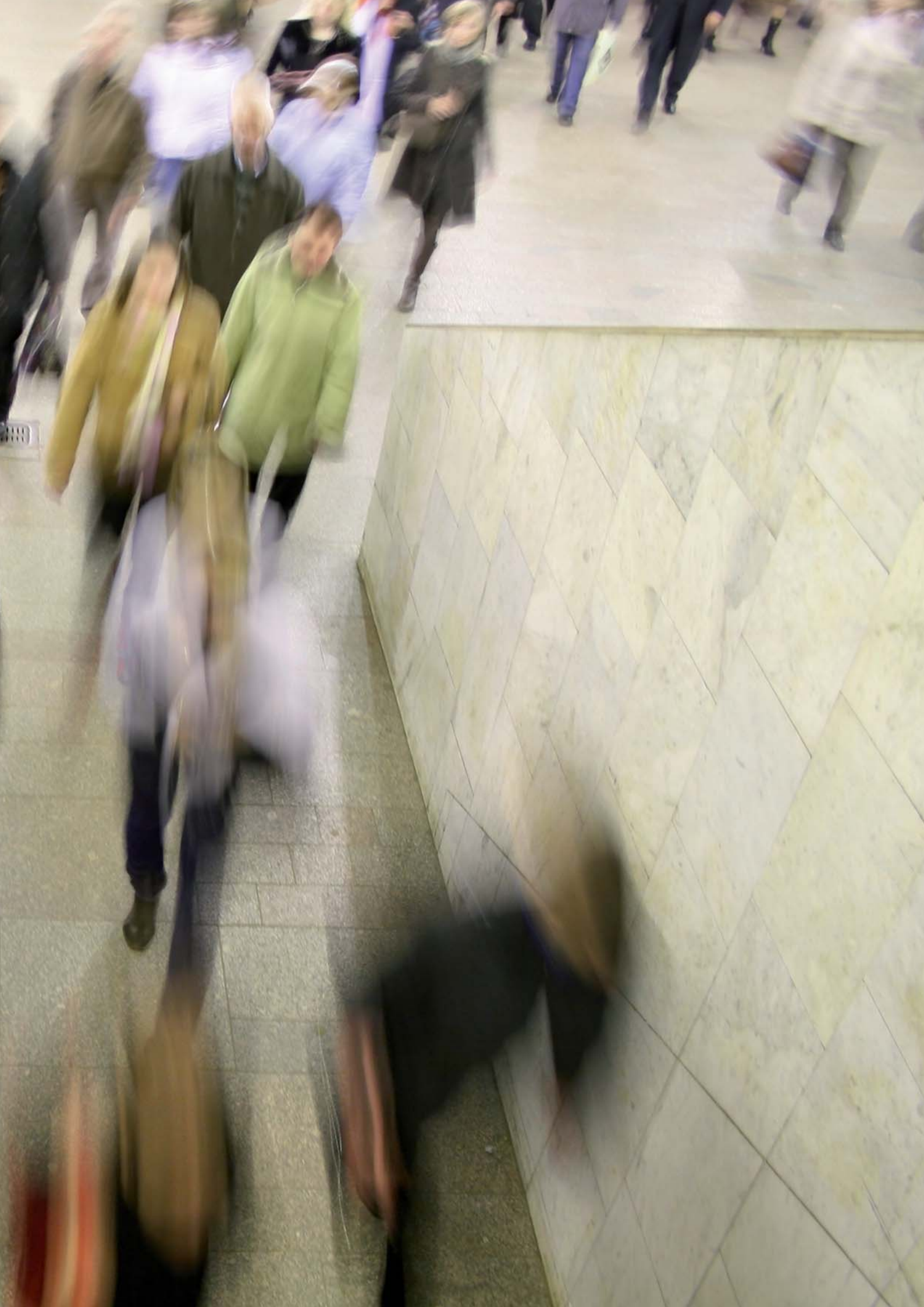
Im Rahmen einer kombinierten Beförderung kann der Lenker eine regelmäßige tägliche Ruhezeit (11 Stunden) höchstens zweimal durch andere Tätigkeiten unterbrechen.

Solche Unterbrechungen sind aber nur zulässig, wenn

- die Unterbrechung insgesamt 1 Stunde nicht überschreitet, und
- dem Lenker während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung steht.

Beispiel:





Die Anfahrts- oder Rückreisezeit zu einem Omnibus mit mehr als 8 Fahrgastplätzen, der sich außerhalb des Wohnsitzes des Lenkers bzw. der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindet, gilt grundsätzlich als Arbeitszeit.

Sie gilt nur in folgendem Fall als Ruhepause oder Ruhezeit:

- bei Aufenthalt des Lenkers in einem Zug oder Fährschiff mit Liegewagen bzw. Koje

4.4.10. Erlaubte Abweichungen zum Erreichen eines Halteplatzes

Der Lenker kann von den Regelungen über Lenkzeit, Lenkpause, tägliche und wöchentliche Ruhezeit sowie kombinierte Beförderung abweichen,

— um aus Gründen der Sicherheit für Personen, des Fahrzeuges oder dessen Ladung einen geeigneten Halteplatz (geeignete Unterkunft für Fahrgäste) zu finden, und
— wenn die Sicherheit im Straßenverkehr dadurch nicht gefährdet wird.

Aufzeichnungspflicht:

Der Lenker ist verpflichtet, Art und Grund der Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halterplatzes handschriftlich in den Arbeitszeitaufzeichnungen (Schaublatt des analogen Kontrollgerätes bzw. Ausdruck aus dem digitalen Kontrollgerät) oder im Arbeitszeitplan festzuhalten.

4.5. Ruhepause

Die Tagesarbeitszeit ist spätestens nach 6 Stunden durch eine (unbezahlte) Ruhepause zu unterbrechen.

Für Lenker von Kraftfahrzeugen beträgt die Ruhepause

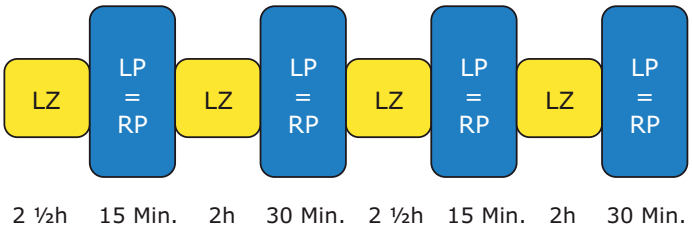
- bei einer Tagesarbeitszeit von 6 bis 9 Stunden mindestens 30 Minuten,
- bei einer Tagesarbeitszeit von mehr als 9 Stunden mindestens 45 Minuten

Der Kollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben regelt, dass die täglich unbezahlte Ruhepause maximal 1,5 Stunden betragen darf.

Das Arbeitszeitgesetz regelt, dass die Ruhepause in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten geteilt werden kann, wobei der erste Teil nach spätestens 6 Stunden einzuhalten ist (max. kollektivvertragliche Ruhepause von 1,5 Stunden: z.B. 6x15 oder 3x30).

Die Ruhepause oder Ruhepausenteile kann/können mit der Lenkpause oder mit Lenkpausenteilen zusammenfallen .

Beispiel:



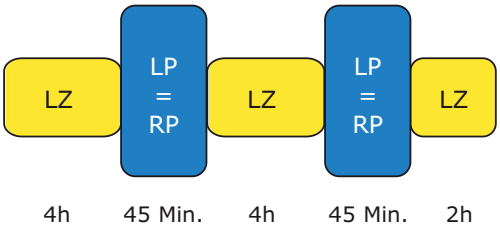
Beim Zusammenfallen von Lenkpause bzw. Lenkpausenteilen mit der Ruhepause bzw. Ruhepausenteilen ist darauf zu achten, dass der Lenker während der Pause keine anderen Arbeiten verrichtet, die Pausenzeit zu seiner Erholung nutzen und sich auch vom Fahrzeug entfernen kann. Wenn der Lenker währen der Pause beim oder im Fahrzeug bleiben muss, liegt zwar eine Lenkpause (= bezahlte Arbeitszeit) aber keine Ruhepause (unbezahlt und keine Arbeitszeit) vor.

4.5.1. Ruhepause im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50 km Linienstrecke

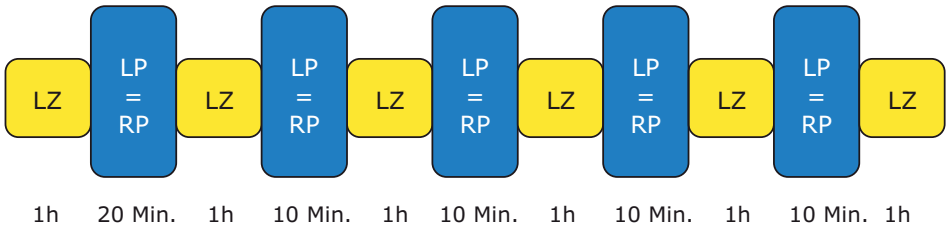
Im regionalen Kraftfahrlinienverkehr mit einer Linienstrecke bis 50 km kann die gesetzliche Ruhepause von mindestens 30 bzw. 45 Minuten (bzw. kollektivvertragliche maximal 1,5 stündige Ruhepause) in mehrere Teile geteilt werden. Ein Teil muss mindestens 20 Minuten, die übrigen Teile mindestens 10 Minuten betragen (z.B. 1x20 und 1x10 oder 1x20 und 3x10 oder 2x20 und 1x10).

Wenn die Ruhepause/Ruhepausenteile mit der Lenkpause/Lenkpausenteilen zusammenfällt, muss beachtet werden, dass Lenkpausenteile von 10 Minuten im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50 km Linienstrecke nur dann zulässig sind, wenn die Gesamtdauer der Lenkpausen mindestens ein Sechstel der fahrplanmäßigen Lenkzeit beträgt!

<u>Beispiel Ruhepause/Lenkpause allgemein</u>



<u>Beispiel Ruhepause/Lenkpause in 10 Minutenteilen</u>
(Gesamtlenkpause 1/6 der fahrplanmäßigen Lenkzeit)



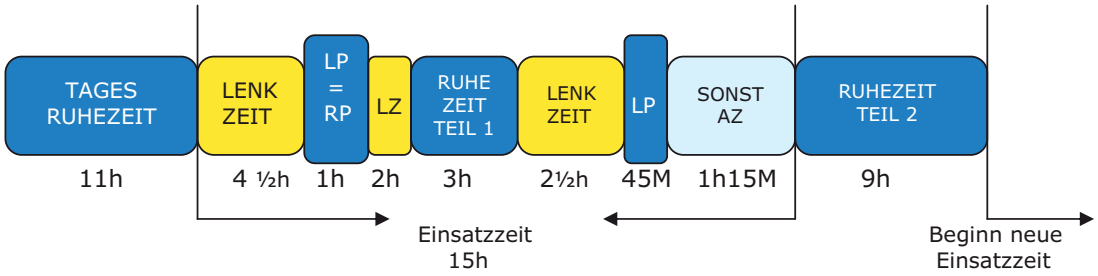
5. Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit

5.1. Einsatzzeit

Unter Einsatzzeit versteht man die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und sämtliche Arbeitszeitunterbrechungen (d.h. alle echten aktiven Arbeitszeiten, alle Bereitschaftszeiten, Lenkpausen, Ruhepausen sowie auch vorgezogene Ruhezeitteile bei geteilter Tagesruhezeit).

Im Falle der Ruhezeitteilung oder Unterbrechung der Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Beispiel (geteilte Ruhezeit)



5.1.1. Erlaubte Einsatzzeit bei Ein-Fahrer-Besetzung

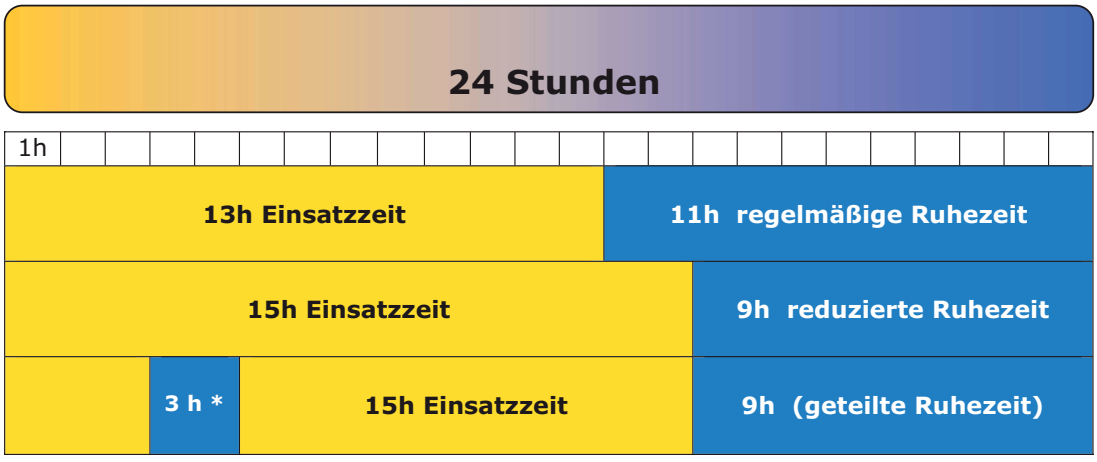
- Bei Ein-Fahrer-Besetzung wird die erlaubte Einsatzzeit auf einen Zeitraum von **24 Stunden** bezogen und folgendermaßen ermittelt:

  24 Stunden – Tägliche Mindestruhezeit = Einsatzzeit

  Die maximale Einsatzzeit kann daher **15** Stunden betragen (Mindestruhezeitteil **9** Stunden bei geteilter oder reduzierter Ruhezeit; **24 – 9 = 15**).

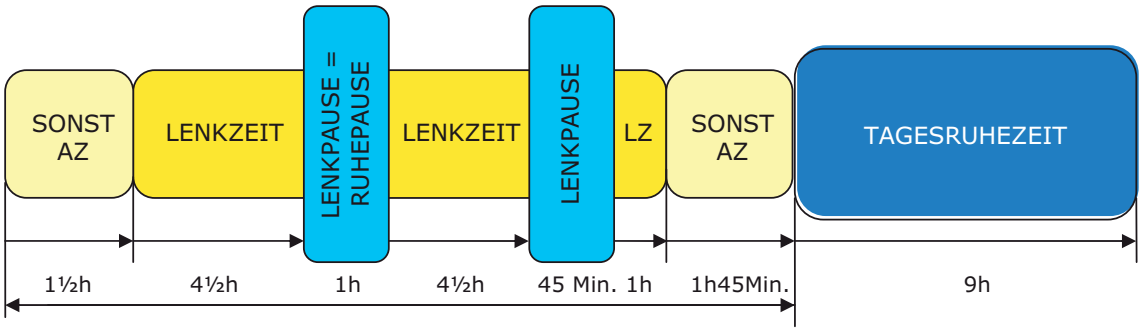
- Im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50 km kann die maximale Einsatzzeit (wie bisher) **16** Stunden betragen (bei geteilter Ruhezeit).

Beispiele allgemein (ohne Kraftfahrlinienverkehr bis 50km)



* vorgezogene Ruhezeit

Beispiel Einsatzzeit bei verkürzter Ruhezeit:



Maximale Einsatzzeit (15h) bei
9-stündiger Tagesruhezeit

5.1.2. Erlaubte Einsatzzeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung

- Bei Zwei-Fahrer-Besetzung wird die erlaubte Einsatzzeit auf einen Zeitraum von **30 Stunden** bezogen und folgendermaßen ermittelt:

  30 Stunden – Tägliche Mindestruhezeit = Einsatzzeit

  Die maximale Einsatzzeit kann daher **21** Stunden betragen (**30 – 9 = 21**).

5.2. Tages- und Wochenarbeitszeit

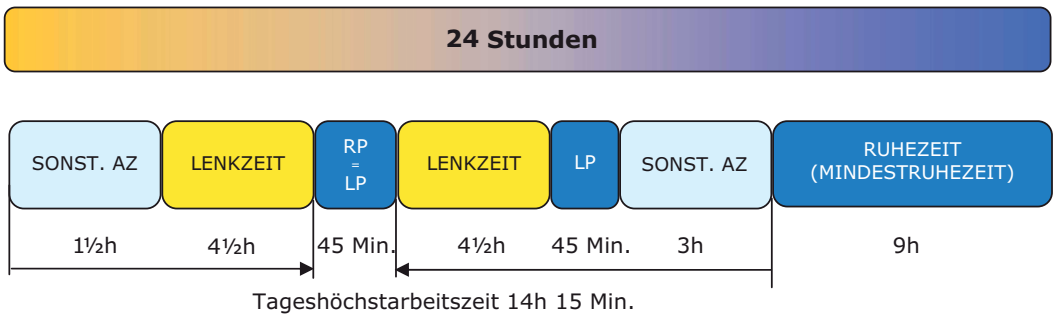
5.2.1. Tagesarbeitszeit

Die Tagesarbeitszeit ist die gesamte Arbeitszeit (ohne Ruhepausen) innerhalb eines ununterbrochenen Zeitraumes von 24 Stunden.

Die Tagesarbeitszeit darf grundsätzlich 10 Stunden nicht überschreiten. Für Lenker gelten allerdings Sonderbestimmungen im Arbeitszeitgesetz.

Bei Fahrzeugen im Sinne der EU-VO 561/2006 (das sind Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgastplätzen) darf daher die Tagesarbeitszeit 10 Stunden überschreiten, höchstens aber 14h 15min betragen:

24h – 9h (Mindestruhezeit) – 45 min (unbezahlte Ruhepause) = 14h 15min



Tageshöchstarbeitszeit 14h 15 Min.

An Tagen, an denen die kollektivvertraglich zulässige maximale unbezahlte Ruhepause von 1,5 Stunden gehalten wird, darf die Tagesarbeitszeit höchstens **13,5h** betragen:

24h – 9h (Mindestruhezeit) – 1,5h (unbezahlte Ruhepause) = 13,5h

5.2.2. Wochenarbeitszeit

Die Wochenarbeitszeit ist die gesamte Arbeitszeit innerhalb des Zeitraumes von Montag (0.00 Uhr) bis Sonntag (24.00 Uhr).

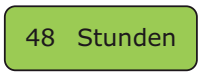
Die Wochenarbeitszeit darf grundsätzlich 50 Stunden nicht überschreiten. Für Lenker gelten allerdings Sonderbestimmungen im Arbeitszeitgesetz.

Die Wochenarbeitszeit für Lenker darf innerhalb eines im Kollektivvertrag für die Dienstnehmer im privaten Autobusgewerbe festgelegten Durchrechnungszeitraumes von 26 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten.

In einzelnen Wochen darf die Gesamtarbeitszeit aber auf 60 Stunden ausgedehnt werden.
Um den zulässigen Durchschnittswert von 48 Stunden innerhalb von 26 Wochen nicht zu überschreiten, muss eine Arbeitswoche mit 60 Stunden (48 plus 12) innerhalb des Durchrechnungszeitraumes durch mindestens 1 Arbeitswoche mit höchstens 36 Stunden (48 minus 12) ausgeglichen werden.

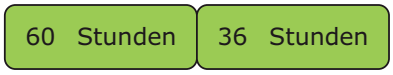
Leistet der Lenker Arbeitsbereitschaft (Zeiten ohne aktive Tätigkeit, aber mit der Verpflichtung, am Arbeitsort für Arbeitsleistungen bereit zu sein – z.B. Wartezeiten), kann die durchschnittliche Wochenarbeitszeit auf 55 Stunden ausgedehnt werden. Dazu muss aber die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitsleistung vollständig aus Arbeitsbereitschaftszeiten bestehen.

<u>Mögliche Beispiele für die Einhaltung des 48-Stunden-Durchschnittes:</u>



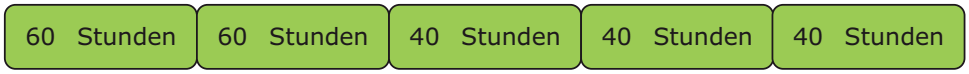
26 mal im Durchrechnungszeitraum (DRZ)

oder



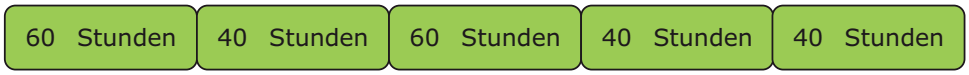
Kombination zulässig 13 mal im DRZ (13 x 2 Wochen = 26 Wochen)
Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder



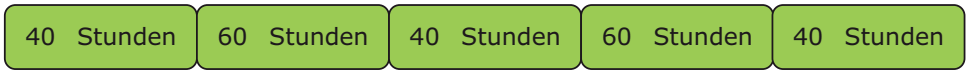
Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 48-Stunden-Woche (5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)
Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder



Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 48-Stunden-Woche (5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)
Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder



Kombination zulässig 5 mal im DRZ plus 1 mal 48-Stunden-Woche (5 x 5 Wochen + 1 Woche = 26 Wochen)
Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

6. EU-Kontrollgerät

6.1. Allgemein

Nach der EU-Verordnung 3821/85 müssen Fahrzeuge der Personen- oder Güterbeförderung mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein (ausgenommen die in Art. 4 und Art. 14 Abs. 1 VO Nr. 3820/85 genannten Fahrzeuge).
Diese Kontrollgeräte zeichnen die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, die Lenkzeit, die sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten, die Arbeitsunterbrechungen sowie die Tagesruhezeiten auf.

Die Bedienung des Kontrollgerätes richtet sich grundsätzlich nach der Bedienungsanleitung des Herstellers.

6.2. Digitales Kontrollgerät

Alle neu zugelassene Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Fahrgastplätzen müssen ab 1. Mai 2006 mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein.

Fahrer- und Unternehmenskarten werden von ÖAMTC und ARBÖ ausgestellt.

6.2.1. Pflichten des Arbeitgebers

6.2.1.1. Fahrerkarte, Unternehmenskarte

Jeder Lenker mit Hauptwohnsitz in Österreich benötigt für das Lenken eines mit digitalem Kontrollgerät ausgestatteten Fahrzeuges eine persönliche Fahrerkarte. Die Fahrerkarte ist vom Lenker, die Unternehmenskarte vom Unternehmer zu beantragen.

Unternehmer und Lenker sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgeräts sowie der Fahrerkarte.

6.2.1.2. Ordnungsgemäße Verwendung des Kontrollgerätes

Der Arbeitgeber hat für eine ordnungsgemäße Verwendung des digitalen Kontrollgerätes und der Fahrerkarte durch die Lenker zu sorgen. Zu diesem Zweck sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Ausreichende und nachweisliche Schulung der Lenker (ca. 4-6 Stunden)
- Aushändigung einer Bedienungsanleitung für das digitale Kontrollgerät
- Ausstattung des Kontrollgerätes mit ausreichendem Papier für den Drucker
- Sofortige Reparatur des Kontrollgerätes bei einem Defekt

Der Arbeitgeber hat außerdem dafür zu sorgen, dass der Lenker all seinen Verpflichtungen betreffend das digitale Kontrollgerät gemäß

- Kraftfahrgesetz (vor allem hinsichtlich der manuellen Eingabepflicht)
- VO 3821/85 (vor allem hinsichtlich der Mitführverpflichtung)

nachkommt.

6.2.1.3. Herunterladen von Daten

Der Arbeitgeber hat die im Kontrollgerät und auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten regelmäßig herunterzuladen („Downloading") und auf einen externen Datenträger zu übertragen. Von allen übertragenen Daten sind unverzüglich Sicherungskopien anzufertigen und auf einem eigenen Datenträger aufzubewahren. Die heruntergeladenen Daten müssen mit einer elektronischen Signatur versehen sein.

Kleinbetriebe ohne die notwendige EDV-Ausstattung können diesen Verpflichtungen durch Beauftragung eines EDV-Dienstleistungsbetriebes oder einer entsprechend ausgerüsteten Kfz-Werkstätte nachkommen.

Hinweis:
Weitere Informationen für die Datenarchivierung finden Sie auf der Internetseite: http://www.digitalertachograph.at

Für das Herunterladen, Übertragen und Sichern der Daten aus dem Kontrollgerät sind folgende Zeitabstände bzw. Zeitpunkte vorgeschrieben:

- Spätestens alle 3 Monate
- Unmittelbar vor der Abmeldung des Fahrzeuges bei Inhaberwechsel
- Nach Kenntnis von der behördlichen Aufhebung der Zulassung
- Bei Vermietungen unmittelbar vor oder nach einer Überlassung des Fahrzeuges
- Unmittelbar vor einem Austausch des Kontrollgerätes
- Bei Kenntnis vom Defekt einer Fahrerkarte

Für das Herunterladen, Übertragen und Sichern der Daten von der Fahrerkarte sind folgende Zeitabstände bzw. Zeitpunkte vorgeschrieben:

- Spätestens alle 28 Tage
- Unmittelbar vor Beginn und Ende eines Arbeitsverhältnisses
- Unmittelbar vor Ablauf der Gültigkeit der Fahrerkarte

Die Wiedergabe der heruntergeladenen und gespeicherten Daten muss jederzeit grundsätzlich elektronisch möglich sein, auf Verlangen der Behörde (Arbeitsinspektorat) ist auch ein Ausdruck zu erstellen.

6.2.1.4. Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht

Die Daten aus dem digitalen Kontrollgerät müssen 365 Tage gespeichert und zugänglich bleiben.

Der Arbeitgeber hat sämtliche Arbeitszeitaufzeichnungen der Lenker (Daten und Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und von der Fahrerkarte, Schaublätter, Arbeitszeitpläne, Fahrtenbücher und alle sonstigen Arbeitszeitaufzeichnungen) 2 Jahre lang aufzubewahren.

6.2.2. Pflichten des Lenkers

6.2.2.1. Mitführungspflicht digitales Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit digitalem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle in der EU-VO 3821/86 und der EU-VO 561/06 vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle Schaublätter, wenn während der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008 28 Kalendertage) ein Fahrzeug mit analogem Kontrollgerät gelenkt wurde,

für den Zeitraum der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008 28 Kalendertage),

- die Fahrerkarte

6.2.2.2. Betriebsstörung oder Fehlfunktion des digitalen Kontrollgerätes

Im Fall einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Kontrollgerätes muss der Lenker auf einem separaten Beiblatt zur Fahrerkarte die nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben der Zeitgruppen händisch vermerken. Dieser Vermerk ist vom Lenker zu unter-

schreiben und hat folgende weitere Angaben zu enthalten:

- Name des Lenkers und Führerscheinnummer oder
- Name des Lenkers und Nummer der Fahrerkarte

6.2.2.3. Verlust, Diebstahl, Beschädigung, Fehlfunktion der Fahrerkarte

Der Lenker muss vor Fahrtbeginn die Angaben zu dem von ihm verwendeten Fahrzeug ausdrucken und am Ausdruck mit seiner Unterschrift folgendes vermerken:

- Name des Lenkers
- Nummer der Fahrerkarte oder Führerscheinnummer
- Angaben bestimmter Zeitgruppen (alle anderen Tätigkeiten als Lenktätigkeiten sowie jede Arbeit für den selben oder einen anderen Arbeitgeber, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten)

Der Lenker muss am Ende der Fahrt die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die seit Fahrtbeginn nicht erfassten anderen Arbeiten, Bereitschaftszeiten oder Ruhepausen vermerken und auf diesem von ihm unterschriebenen Dokument Folgendes eintragen:

- Name des Lenkers und
- Führerscheinnummer, oder
- Name des Lenkers und Nummer der Fahrerkarte

Der Lenker muss den Verlust der Fahrerkarte der zuständigen nationalen Behörde, die die Fahrerkarte ausgestellt hat, melden und innerhalb von 7 Kalendertagen einen begründeten Antrag (inklusive Verlust- bzw. Diebstahlsanzeige) auf Ersatz der Fahrerkarte stellen. Die ausstellende Behörde stellt innerhalb von 5 Werktagen nach Antragseingang eine Ersatzkarte aus.

Der Fahrer darf seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraumes von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen. Die Fortsetzung der Fahrt über einen längeren Zeitraum ist nur zulässig, wenn dies für die Rückkehr des Fahrzeuges erforderlich ist, sofern der Lenker nachweisen kann, dass er die Fahrerkarte während dieses Zeitraumes nicht vorlegen oder benützen konnte.

6.2.2.4. Aufenthalt außerhalb des Fahrzeuges

Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und das Kontrollgerät daher nicht betätigen kann, müssen folgende Zeitgruppen mit der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte eingetragen werden:

— andere Arbeiten
— Bereitschaftszeiten
— Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

6.2.3. Technische Details

Für die Verwendung des digitalen Kontrollgerätes sind 4 Kontrollgerätekarten (Chipkarten) vorgesehen:

- Fahrerkarte
- Kontrollkarte
- Werkstattkarte
- Unternehmenskarte

Die Fahrerkarte enthält die Daten zur Identität des Fahrers und ermöglicht die Speicherung von Tätigkeiten.

Die Kontrollkarte enthält die Bezeichnung der Kontrollbehörde und ermöglicht das Lesen, Ausdrucken und/oder Herunterladen der im Massenspeicher oder auf Fahrerkarten gespeicherten Daten.

Die Werkstattkarte enthält den Namen des Karteninhabers und ermöglicht die Prüfung und

BUS

Kalibrierung sowie das Herunterladen der Daten des Kontrollgeräts.

Die Unternehmenskarte enthält den Namen des Unternehmens und ermöglicht die Anzeige, das Herunterladen und den Ausdruck der Daten, die im Kontrollgerät gespeichert sind. Die Unternehmenskarte berechtigt den Unternehmer auch zum Sperren seiner Daten vor dem unberechtigten Zugriff Dritter (z.B bei Verkauf oder Vermietung des Kraftfahrzeuges).

Driver Card

Fahrerkarte

Workshop Card

Werkstattkarte

Control Card

Kontrollkarte

Company Card

Unternehmenskarte

6.3. Analoges Kontrollgerät

6.3.1. Pflichten des Arbeitgebers

- Der Arbeitgeber hat für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes zu sorgen.
- Im Falle einer Betriebs- oder Funktionsstörung des Kontrollgerätes ist die Reparatur bei der nächsten Rückkehr zum Standort, aber längstens innerhalb einer Woche vorzunehmen.
- Der Arbeitgeber hat dem Lenker eine ausreichende Anzahl Schaublätter auszuhändigen, die für die Verwendung im benützten Kontrollgerät geeignet sind.
- Der Arbeitgeber hat die Schaublätter in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens 24 Monate aufzubewahren und eine Kopie den betreffenden Lenkern auf Verlangen auszuhändigen.
- Der Arbeitgeber muss regelmäßig prüfen, ob die EG-Verordnungen Nr. 561/2006 und Nr. 3821/85 eingehalten werden und bei Zuwiderhandlungen Maßnahmen ergreifen.

6.3.2. Pflichten des Lenkers

Beim Betrieb des analogen Kontrollgerätes treffen den Lenker folgende Verpflichtungen:

- Der Lenker muss an jedem Tag, an dem er ein Fahrzeug lenkt, ein Schaublatt benutzen, das ihm vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird.

- Der Lenker darf das Schaublatt grundsätzlich erst nach der täglichen Arbeitszeit aus dem Gerät herausnehmen. **Ausnahme**: Bei einem Fahrzeugwechsel darf der Lenker das personenbezogene Schaublatt aus dem Kontrollgerät herausnehmen.

- Der Lenker hat im Innenfeld des Schaublattes verschiedene Angaben hand schriftlich einzutragen, u.a. Vorname, Zuname, Datum, Fahrtantritt (siehe Grafik unten).

- **Schaublätter sind personenbezogen; sie sind ausschließlich durch den namentlich genannten Lenker zu beschriften.**

- Bei einem Lenkerwechsel im Zwei-Fahrer-Betrieb hat derjenige Lenker für die erforderlichen Eintragungen auf dem Schaublatt zu sorgen, der das Fahrzeug tatsächlich lenkt.

- Der Lenker hat den Zeitgruppenschalter am Kontrollgerät so zu bedienen, dass die verschiedenen Zeitgruppen richtig aufgeschrieben werden, und zwar:

  — Lenkzeiten:
  — alle anderen Arbeiten:
  — die Bereitschaftszeit im Sinne Art. 3b RL 2002/15/EG
  — die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten.

- Im Fall, dass der Lenker zur Erreichung eines geeigneten Halteplatzes von den Regelungen über Lenkzeit, Lenkpause, tägliche und wöchentliche Ruhezeit ab weicht, hat er den Grund und die Art der Abweichung (z.B. Lenkzeitüberschreitung) auf dem Schaublatt zu vermerken.

- Der Lenker verpflichtet sich, den Arbeitgeber unverzüglich zu verständigen, wenn das Kontrollgerät eine Betriebsstörung hat bzw. mangelhaft funktioniert. Ist eine Rückkehr an den Standort des Betriebes innerhalb einer Woche ab Ein tritt der Störung nicht möglich, hat der Lenker unterwegs eine Reparatur durch eine zugelassene Werkstatt vorzunehmen.

- Während einer Störung des Kontrollgerätes hat der Lenker die einzelnen Zeitgruppen händisch auf dem Schaublatt oder einem separaten Beiblatt zum Schaublatt gemeinsam mit Angaben zu seiner Person (Name und Führerscheinnummer oder Name und Nummer der Fahrerkarte) aufzuzeichnen.

- Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und das Kontrollgerät daher nicht betätigen kann, müssen folgende Zeitgruppen händisch, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublattes eingetragen werden:
  — andere Arbeiten
  — Bereitschaftszeiten im Sinne Art. 3b RL 2002/15/EG
  — Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

- Falls während einer Kontrolle ein Schaublatt an das Kontrollorgan (z.B. Polizei, Gendarmerie, etc.) ausgehändigt wird, hat der Lenker eine Bestätigung darüber zu verlangen.

6.3.2.1. Mitführungspflicht analoges Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit analogem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle Schaublätter
- alle in der EU-VO 3821/86 und der EU-VO 561/06 vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),

für den Zeitraum der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008 28 Kalendertage),

- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Der Lenker hat die Schaublätter, die nicht mehr im Fahrzeug mitzuführen sind, unverzüglich dem Arbeitgeber auszuhändigen.

6.4. Bestätigung Lenkfreie Tage (EU-Formblatt)

Die europäische Kommission hat im April 2007 ein elektronisches und druckfähiges Formblatt für jene Fälle erstellt, in denen ein Fahrer seiner Mitführverpflichtung beim Einsatz eines analogen oder digitalen Kontrollgerätes aus bestimmten Gründen nicht nachkommen kann.

Das elektronisch ausfüll-und speicherbare EU-Formblatt ist abrufbar unter:
http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm

6.4.1. Zweck des Formblattes

Die EU – Verordnung 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) regelt, dass jeder Fahrer eines Fahrzeuges mit analogem oder digitalem Kontrollgerät bei Strassenkontrollen folgende Dokumente vorweisen muss:

- Schaublätter der laufenden Woche und der vorhergehenden 15 (ab 1.1.2008: 28) Kalendertage (bei Fahrzeugen mit analogem Kontrollgerät oder im Mischbetrieb),
- alle vorgeschriebenen handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke der laufenden Woche und der vorhergehenden 15 (ab 1.1.2008: 28) Kalendertage (bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät oder im Mischbetrieb),
- Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Wenn ein Fahrer für den geforderten Zeitraum der laufenden Woche und der 15 (ab 1.1.2008: 28) vorhergehenden Kalendertage (oder Teile davon) diese Dokumente nicht vorlegen kann, muss er dem Kontrollorgan eine nachvollziehbare Begründung dafür abgeben. In bestimmten Fällen kann der Fahrer mit dem korrekt ausgefüllten Formblatt diese Begründung für die fehlenden Dokumente erbringen. Das EU-Formblatt (und nur dieses) muss von den Kontrollorganen aller EU-Mitgliedstaaten anerkannt werden!

6.4.2. Inhalt des Formblattes

Das Formblatt ist vom Fahrer in jenen Fällen zu verwenden, in denen er die geforderten Dokumente deshalb nicht vorweisen kann, weil er:

- In Urlaub war, oder
- Krank war, oder
- Ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat.

Das Formblatt darf nicht handschriftlich ausgefüllt und muss dem Fahrer im Original mitgegeben werden. Die Vorlage einer Kopie oder einer Faxbestätigung ist nicht zulässig und wird bei Strassenkontrollen nicht anerkannt! Das Formblatt ist auch vom selbst fahrenden Unternehmer zu verwenden.

Das Formblatt muss **vor** jeder Fahrt ausgefüllt und von Unternehmen und Fahrer unterschrieben werden (Formblatt in Deutsch ist ausreichend).

Soweit denkmöglich, sollten alle Praxisfälle mit dem Formblatt abgedeckt werden. Die im Formblatt genannten Gründe „Krankheitsurlaub", „Erholungsurlaub" und „Lenken eines vom Anwendungsbereich der VO ausgenommenen Fahrzeuges" sollten so weit wie möglich ausgelegt werden (Erholungsurlaub = z.B. Zeitausgleich, Dienstfreistellung, Pflegeurlaub).

6.4.3. Fälle, die vom Formblatt nicht erfasst werden – manuelle Nachtragspflicht

Im praktischen Alltag können Gründe für fehlende Dokumente im Zeitraum der Mitführverpflichtung vorliegen, bei denen das Formblatt vom Wortlaut her nicht passt.

Es handelt sich dabei z.B. um folgende Fälle:

- Das Arbeitsverhältnis hat erst während des Zeitraumes der Mitführverpflichtung begonnen,
- Der Fahrer hat in der lenkfreien Zeit andere Arbeiten erfüllt.

In diesen oder ähnlichen Fällen ist auf die gesetzlich vorgeschriebene manuelle Nachtragspflicht hinzuweisen:

Sowohl in der EU-VO 3821/85 (Art 15) als auch im Kraftfahrgesetz (§ 102 a) ist geregelt, dass Fahrer, die sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher das eingebaute Kontrollgerät nicht bedienen können, folgende Zeiträume manuell nachtragen müssen:

- andere Arbeiten (das sind alle Arbeiten im Straßenverkehr sowie alle Arbeiten für einen anderen Arbeitgeber außer Lenktätigkeit),
- Bereitschaftszeiten (v.a. Zeiten der Fahrzeugbegleitung auf der Fähre oder im Zug, Zeiten als Beifahrer oder in der Schlafkabine im Mehrfahrerbetrieb),
- Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

6.4.3.1. Vorgangsweise beim analogen Kontrollgerät

Beim analogen Kontrollgerät sind diese Zeiträume bei Wiederantritt der Fahrt auf der Rückseite des Schaublattes manuell nachzutragen. Der Nachtrag ist im 24-Stunden-Raster jeder Scheibe unter dem jeweiligen Symbol der Tätigkeit einzutragen. (siehe Kap. 6.4.4.)

Auf diese Weise sind grundsätzlich auch die Ruhezeiten und z.B. Zeiten aufzuzeichnen, in denen der Fahrer unterwegs wegen Erkrankung keine Lenktätigkeit erbracht hat (Nachtrag unter dem Symbol „Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten")!

6.4.3.2. Vorgangsweise beim digitalen Kontrollgerät

Beim digitalen Kontrollgerät sind diese Zeiträume bei Wiederantritt der Fahrt mit der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte nachzutragen. Der Fahrer muss in chronologischer Reihenfolge den Zeitraum zwischen der Entnahme der Fahrerkarte und dem Einstecken zu Beginn des laufenden Arbeitstages nachtragen.

6.4.3.3. Vorgangsweise bei erst kurz dauernden Arbeitsverhältnissen

In diesen Fällen sollte dem Fahrer eine Kopie des schriftlichen Arbeitsvertrages mitgegeben werden. Es muss aber beachtet werden, dass der Fahrer trotzdem Schaublätter mitführen muss, wenn er unmittelbar vor Beginn des Arbeitsverhältnisses für einen anderen Arbeitgeber ein Fahrzeug mit analogem Kontrollgerät gelenkt hat!

ANHANG

BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN GEMÄSS DER VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 ODER GEMÄSS DEM EUROPÄISCHEN ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE ARBEIT DES IM INTERNATIONALEN STRASSENVERKEHR BESCHÄFTIGTEN FAHRPERSONALS (AETR) (*)

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben

Zusammen mit den Original-Fahrtenschreiberaufzeichnungen aufzubewahren

Falsche Bescheinigungen stellen einen Verstoß gegen geltendes Recht dar

1. Name des Unternehmens

2. Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort, Land

3. Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl)

4. Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl)

5. E-Mail-Adresse

Ich, der/die Unterzeichnete:

6. Name

7. Position im Unternehmen

erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin:

8. Name

9. Geburtsdatum

10. Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses

im Zeitraum:

11. von (Uhrzeit-Tag-Monat-Jahr)

12. bis (Uhrzeit-Tag-Monat-Jahr)

13. ☐ im Krankheitsurlaub befand (**)

14. ☐ im Erholungsurlaub befand (**)

15. ☐ ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat (**)

16. Für das Unternehmen, Ort _____ Datum _____

    Unterschrift _____

17. Ich, der Fahrer/die Fahrerin bestätige, dass ich im vorstehend genannten Zeitraum kein unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR fallendes Fahrzeug gelenkt habe.

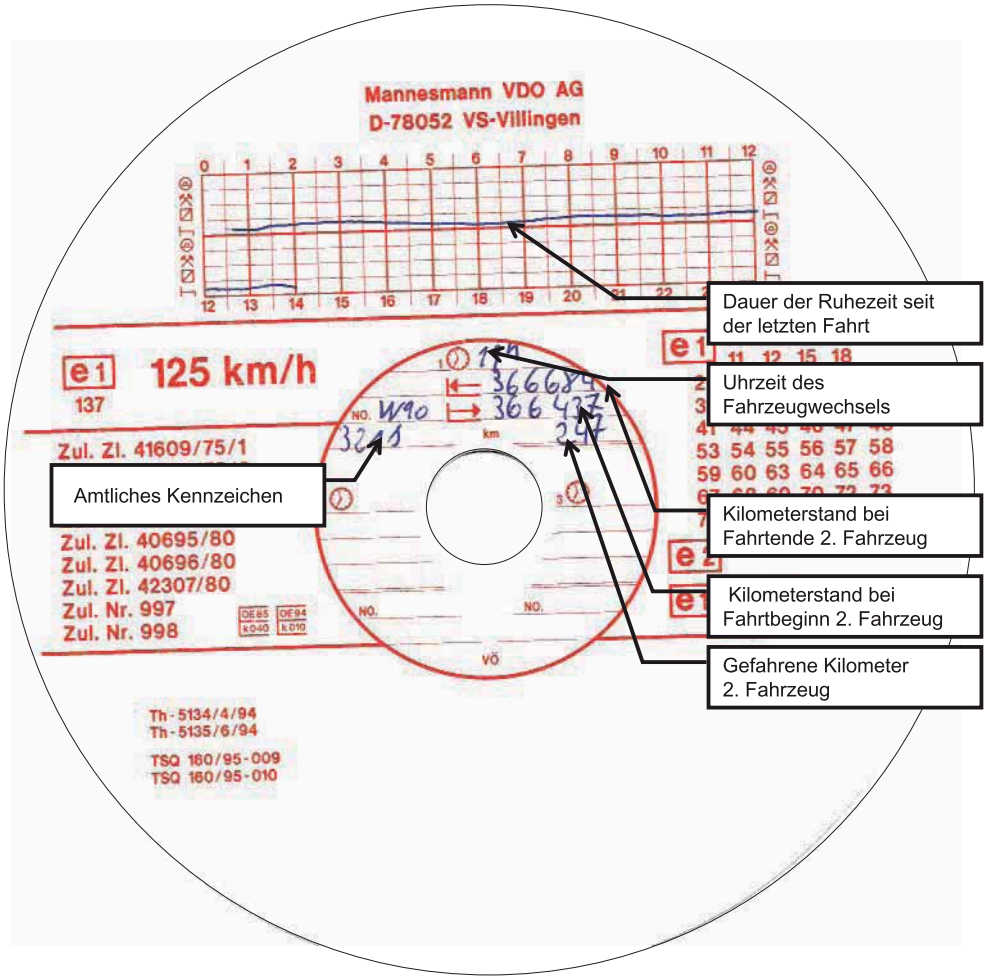
18. Ort _____ Datum _____

    Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin _____

    _____

(*) Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblatts ist im Internet unter ec.europa.eu verfügbar.
(**) Nur einer der Kästen 13, 14 oder 15 kann angekreuzt werden.

6.4.4. Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt



Der neue Tourismo.

Auf der sicheren Seite.

► Der Tourismo ist einer der erfolgreichsten Reisebusse in Europa. Das soll auch so bleiben. Deshalb bietet Ihnen die neue Generation konsequente Wirtschaftlichkeit mit der sparsamen BlueTec®-Dieseltechnologie, 3 Längenvarianten, ESP, BA, DBL serienmäßig, kombiniert mit hohem Komfort und klarem Design. Mit Sicherheit in die Zukunft. **www.mercedes-benz.com**

Mercedes-Benz