Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr

**(gemäß Verordnung (EG) Nr. 561/2006,
Verordnung (EU) Nr. 165/2014,
Fahrpersonalgesetz (FPersG) und Fahrpersonalverordnung (FPersV))**

abgestimmt zwischen den obersten für die Umsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständigen Behörden des Bundes und der Länder

Diese Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr wurden von einer Arbeitsgruppe des Bundes und der Länder erarbeitet und zwischen den für die Umsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder abgestimmt.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Der Nachdruck zu kommerziellen Zwecken, auch auszugsweise, ist nur nach Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gestattet.

Sofern dieser Leitfaden auf die Leitlinien der Europäischen Kommission verweist, finden Sie die entsprechenden Texte über die nachstehenden Verlinkung auf der Internetseite der Europäischen Kommission:

https://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en

Das Dokument unterliegt der regelmäßigen Überarbeitung und Aktualisierung. Die jeweils aktuelle Fassung finden Sie auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr unter dem Link:
Hinweise zu den Sozialvorschriften - Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr - Rechtsvorschriften - Bundesamt für Güterverkehr

Stand: November 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Anwendungsbereich Lenk- und Ruhezeiten 8

1.1 Güterbeförderungen/ Personenbeförderungen 8

1.2 Geltungsbereich 10

1.3 Anhänger zur Güter-beförderung/Anhängerkupplung 10

1.4 Werkstattwagen 11

1.5 Selbstfahrende Arbeitsmaschinen 11

1.6 Wohnmobile 12

1.7 Mindestalter für Schaffner und Beifahrer 13

2 Ausnahmen vom Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 14

2.1 Ausnahmebestimmungen 14

2.1.1 Personenbeförderung im Linienverkehr bis 50 km 14

2.1.2 Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen („Handwerkerregelung“) 14

2.1.3 Höchstgeschwindigkeit 40 km/h 16

2.1.4 Behördenfahrzeuge 16

2.1.5 Notfallfahrzeuge 16

2.1.6 Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke 16

2.1.7 Pannenhilfefahrzeuge 17

2.1.8 Probefahrten, Neufahrzeuge, umgebaute Fahrzeuge 18

2.1.9 Nichtgewerbliche Fahrten/Güterbeförderungen (Fahrten für private Zwecke) 19

2.1.10 Historische Nutzfahrzeuge 20

2.1.11 Interne Servicefahrten von Autovermietern (Tankstelle, Waschstraße) 20

2.1.12 Hol- und Bringdienste 21

3 Regelung der Lenk- und Ruhezeiten 22

3.1 Lenkzeiten/andere Arbeiten 22

3.2 Tägliche Lenkzeit 22
3.3 Wöchentliche Lenkzeit 24
3.4 Lenkzeit in der Doppelwoche 24
3.5 Fahrtunterbrechung 24
3.6 Ruhezeiten 25
3.7 Fähre / Zugfahrt 30
3.8 Mehrfahrerbetrieb 31
3.9 Unterbrechung der Ruhezeit/Fahrtunterbrechung auf Anordnung einer Behörde oder eines Bediensteten eines Terminals 31
3.10 An- oder Abreise zum Fahrzeug 32
3.11 Pflichten nach Art. 10 VO (EG) Nr. 561/2006, § 20a FPersV; 32
3.12 Lenkzeitüberschreitung unter außergewöhnlichen Umständen zur Erreichung eines geeigneten Halteplatzes 34
(Art. 12 Absatz 1 VO (EG) Nr. 561/2006) 34
4 Pflichten nach Verordnung (EU) Nr. 165/2014 36
4.1 Einbaupflicht für den (digitalen) Fahrtenschreiber 36
4.2 M1- / N1-Fahrzeuge (Adapterlösung) 36
4.3 Aushändigung der Schaublätter und sonstiger Aufzeichnungen 37
4.4 Herunterladen der Daten von der Fahrerkarte 37
4.5 Herunterladen der Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtenschreibers 37
4.6 Aufbewahrungs- und Herausgabepflichten für Aufzeichnungen des analogen Fahrtenschreibers und sonstiger Unterlagen 38
4.7 Speicherungs- und Aufbewahrungspflichten von Daten des digitalen Fahrtenschreibers 38
4.8 Anspruch des Fahrers auf eine Kopie seiner Fahrtätigkeiten 39
4.9 Vernichtungspflichten 39
4.10 Mitführpflichten für Fahrzeuge über 3,5 t zHM 39
4.11 Mitführpflichten für Fahrzeuge über 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t zHM 40
4.12 Verlust, Diebstahl, Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte 40

4.13 Fahrten vor Erhalt der Fahrerkarte ... 41
4.14 Mietfahrzeuge ... 42
4.15 Manuelle Nachträge ... 43
4.16 Schulungs- und Unterweisungspflicht ... 44
4.17 Eingabe Landessymbol bei Grenzübertritt ... 44
(Art. 34 Abs. 6 Buchstabe f) VO (EU) 165/2014) ... 44
5 Fahrpersonalverordnung (FPersV) ... 45
5.1 Geltungsbereich und Nachweispflicht ... 45
5.2 Fahrzeuge bis 2,8 t zHM ... 45
5.3 Ausnahmen vom Geltungsbereich der FPersV ... 46
5.3.1 Fahrzeuge, die in § 18 FPersV genannt sind ... 46
5.3.2 Fahrzeuge, die in Art. 3 Buchstabe b bis i der VO (EG) Nr. 561/2006 genannt sind ... 46
5.3.3 Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen mit Fahrzeugen mit nicht mehr als 3,5 t zHM („Handwerkerregelung“) ... 46
5.3.4 Auslieferungsfahrten mit Fahrzeugen bis einschließlich 3,5 t zHM ... 47
5.3.5 Verkaufswagen bis einschließlich 3,5 t zHM ... 47
5.3.6 Selbstfahrende Arbeitsmaschinen ... 49
6 Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeiten (§ 18 FPersV, Art. 13 VO (EG) Nr. 561/2006) ... 50
6.1 Anwendungsbereich ... 50
6.2 Allgemeine Begriffsbestimmungen ... 50
6.2.1 Standort des Unternehmens ... 50
6.2.2 Umkreis/Überschreiten des Umkreises ... 51
6.2.3 Haupttätigkeit des Fahrers ... 52
6.3 Behördenfahrzeuge ... 52
6.4 Land- und Forstwirtschaftsfahrzeuge, Gartenbau, Fischerei ... 54

6.5 Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen ... 56
6.6 Universaldienstleistungen ... 56
6.7 Inselbetrieb ... 57
6.8 Fahrzeuge mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb ... 57
6.9 Fahrschulfahrten ... 57
6.10 Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Telegramm- und Telefonanbieter ... 59
6.11 Straßenunterhaltung und -kontrolle ... 59
6.12 Hausmüllabfuhr ... 60
6.13 Rundfunk- und Fernsehen (inkl. der Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern und -geräten) ... 61
6.14 Private Personentransporte ... 62
6.15 Schausteller ... 62
6.16 Projektfahrzeuge zu Lehrzwecken ... 63
6.17 Milchtransporte ... 63
6.18 Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte ... 64
6.19 Transport tierischer Nebenprodukte ... 64
6.20 Güterverteilzentren/Umschlaganlagen ... 64
6.21 Transport von lebenden Tieren ... 65
7 Besonderheiten für den Personen-Linienverkehr bis 50 km (ÖPNV) ... 66
7.1 Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, Grundsatz ... 66
7.2 Fahrtunterbrechungen im Linienverkehr ... 66
7.2.1 Fahrtunterbrechungen bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von mehr als 3 km ... 67
7.2.2 Fahrtunterbrechungen bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von nicht mehr als 3 km ... 67
7.3 Wöchentliche Ruhezeit ... 67
8 Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage (§ 20 FPersV) ... 69
8.1 Allgemeine Hinweise ... 69

8.1.1 Tageskontrollblätter 69
8.1.2 Analoger Fahrtenschreiber 69
8.1.3 Digitaler Fahrtenschreiber 70
8.2 Gesetzliche Anforderungen 71
8.3 Bescheinigung des Unternehmers 71
8.4 EU-einheitliches Muster 72
8.5 Nachträgliches Ausstellen des Nachweises 73
8.6 Vorausgegangene Arbeitslosigkeit 73
8.7 Steckenlassen der Fahrerkarte 73
8.8 Abgabe der Nachweise und Aufbewahrungspflicht des Unternehmers 73
(§ 20 Absatz 5 FPersV, § 4 FPersG) 73
9 Andere Rechtsvorschriften 74
9.1 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) bzw. Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern 74
9.2 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)/Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) 75
Abkürzungsverzeichnis 76

Thema	Allgemeine Informationen	Ergänzende Informationen
1 Anwendungsbereich Lenk- und Ruhezeiten		
1.1 Güterbeförderungen/ Personenbeförderungen	Lenk- und Ruhezeiten sind durch Unionsrecht in der VO (EG) Nr. 561/2006 und darüber hinaus national in der FPersV geregelt. Die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt in allen Mitgliedstaaten unmittelbar. Sie betrifft Kraftfahrer im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr, die Kraftfahrzeuge lenken, die	
Güterbeförderung	• zur Güterbeförderung geeignet sind und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt oder	
Personenbeförderung	• der Personenbeförderung dienen und die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind. Die FPersV regelt außerdem Lenk- und Ruhezeiten für Fahrten mit Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung geeignet sind und deren zulässige Höchstmasse 2,8 t übersteigt. Über die oben genannten Bestimmungen zu den Lenk- und Ruhezeiten hinaus sind die Vorschriften des ArbZG, erforderlichenfalls auch des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern, zu beachten (siehe Abschnitt 9.1).	
Ausnahmen	Ausnahmeregelungen sind in Art. 3 VO (EG) Nr. 561/2006 (siehe Abschnitt 2) sowie § 1 Abs. 2 FPersV (siehe Abschnitt 5.3) und § 18 FPersV (siehe Abschnitt 6) beschrieben.	Art. 13 VO (EG) Nr. 561/2006 ist die Ermächtigungsgrundlage für die Ausnahmen nach § 18 FPersV.
Berechnung der zulässigen Höchstmasse (§ 34 Absatz 6 StVZO)	Die Berechnung der zulässigen Höchstmasse von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen richtet sich zunächst ausschließlich nach dem in der Zulassungsbescheinigung unter F.2 eingetragenen Wert. Der Begriff der zulässigen Höchstmasse deckt sich mit dem im Zulassungsverfahren	

Auf- und Ablastungen	festgestellten Gesamtgewicht, wie es in der Zulassungsbescheinigung eingetragen ist. Dieser eingetragene Höchstwert muss dabei nicht mit den in § 34 StVZO festgelegten Höchstwerten übereinstimmen. Nachträgliche **Auf- oder Ablastungen** sind ebenfalls in der Zulassungsbescheinigung vermerkt. Wurde eine Auf- oder Ablastung vorgenommen, ist allein dieser Eintrag in der Zulassungsbescheinigung maßgeblich. Ist dies nicht der Fall, erfolgt die Berechnung der zulässigen Höchstmasse nach den Vorgaben des § 34 Abs. 7 StVZO. Die zulässigen Höchstwerte nach § 34 Absatz 6 StVZO dürfen nicht überschritten werden. Danach errechnet sich die zulässige Höchstmasse folgendermaßen: 1. bei Zügen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers, 2. bei Zügen mit Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Starrdeichselanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert a. der zulässigen Stützlast des ziehenden Fahrzeugs oder b. der zulässigen Stützlast des Starrdeichselanhängers, bei gleichen Werten um diesen Wert 3. bei Sattelkraftfahrzeugen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Sattelzugmaschine und des Sattelanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert a. der zulässigen Sattellast der Sattelzugmaschine oder	

	b. der zulässigen Aufliegelast des Sattelanhängers, bei gleichen Werten um diesen Wert.	
1.2 Geltungsbereich	Die Sozialvorschriften im Straßenverkehr gelten bei jeder ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführten Fahrt (Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 4 Buchst. a VO (EG) Nr. 561/2006) eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs. Das gilt für die Dauer der gesamtem Arbeitsschicht. Um eine öffentliche Straße handelt es sich nach deutschem Straßenverkehrsrecht (§ 1 StVG, § 1 StVO) immer dann, wenn die jeweilige Fläche entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann zur Benutzung zugelassen ist und auch so benutzt wird. Für Verkehrsflächen auf Werkgelände gilt, dass nur ein nach außen hin gesichertes Werkgelände, dessen Zufahrt ständig kontrolliert wird, so dass betriebsfremden Personen kein freier Zugang ermöglicht wird, als nichtöffentliche Verkehrsfläche anzusehen ist.	BGH, Beschluss vom 30.01.2013 – 4 StR 527/12 – (Begriff öffentlicher Straßenverkehr)
1.3 Anhänger zur Güterbeförderung/Anhängerkupplung	Fahrzeuge, die über eine zulässige Höchstmasse bis einschließlich 2,8 t verfügen, unterliegen nicht den Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Fahrzeuge, die mit einem Anhänger über mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t Höchstmasse verfügen, müssen Lenk- und Ruhezeiten nach Maßgabe der FPersV einhalten und aufzeichnen. Ein Fahrtenschreiber muss nicht eingebaut sein, ein vorhandener Fahrtenschreiber muss jedoch bei einer aufzeichnungspflichtigen Fahrt betrieben werden. Fahrzeuge, die mit Anhänger über eine zulässige Höchstmasse von mehr als 3,5 t verfügen, müssen Lenk- und Ruhezeiten nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 561/2006 einhalten und einen Fahrtenschreiber verwenden, soweit nicht eine Ausnahme greift (vgl. Abschnitt 2).	Fahrer dieser Fahrzeuge unterliegen jedoch auch dem Verbot von Akkordlöhnen gem. § 3 FPersG.
Arbeitsmaschine als Anhänger	Bei einem Fahrzeuggespann aus Zugfahrzeug und Arbeitsmaschine (z. B. Kompressor, landwirtschaftliches Arbeitsgerät) ist die Arbeitsmaschine bei der Berechnung der	Dazu gehören alle anhängbaren Arbeitsmaschinen wie Messanhänger, auch Stützbaken genannt.

	Anhänger und ausgenommenes Zugfahrzeug	zulässigen Höchstmasse mit einzubeziehen. Bei einem Fahrzeuggespann aus einem von den Sozialvorschriften im Straßenverkehr ausgenommen Zugfahrzeug und einem Anhänger zur Güterbeförderung finden die Sozialvorschriften im Straßenverkehr – vorbehaltlich weiterer Ausnahmetatbestände – grundsätzlich Anwendung. Zugmaschinen, die Arbeitsgeräte oder -maschinen ziehen oder an denen solche Geräte angekoppelt sind, unterfallen unabhängig vom Gewicht der Zugmaschine den Sozialvorschriften im Straßenverkehr (FPersV bzw. VO (EG) Nr. 561/2006), sofern die zulässige Höchstmasse des Gespanns mehr als 2,8 t beträgt.	
	Anhängerkupplung	Das bloße Vorhandensein einer Anhängerkupplung löst keine Verpflichtung zur Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr aus. Maßgeblich hierfür ist die zulässige Höchstmasse des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination.	
1.4	**Werkstattwagen**	s. Punkt 2.1.2	Kundendienst- und Montagefahrzeuge, die Werkzeug und Reparaturmaterialien als Ausrüstung ständig mit sich führen, dienen der Güterbeförderung. Hier ist die Ausnahme für den Transport von Material, Ausrüstung und Maschinen zu beachten. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 30.11.2004 – 10 S 1116/04 –
1.5	**Selbstfahrende Arbeitsmaschinen**	Der Wortlaut des § 1 Abs. 2 Nr. 5 FPersV erfasst nur selbstfahrende Arbeitsmaschinen, deren zulässige Höchstmasse 3,5 t nicht übersteigt. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen unterliegen jedoch generell nicht den Sozialvorschriften im Straßenverkehr, weil sie nicht zur Personen- oder Güterbeförderung bestimmt sind (vgl. Legaldefinition in § 2 Nr. 17 FZV).	

	Soweit eine selbstfahrende Arbeitsmaschine jedoch mit einer Ladefläche ausgestattet ist, unterliegt sie – vorbehaltlich des Vorliegens eines Ausnahmetatbestandes – den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.	Das gilt nicht, wenn Güter transportiert werden, die für den technischen Einsatz der selbstfahrenden Arbeitsmaschine zwingend erforderlich sind (z. B. Kontergewichte bei einem Autokran). Hinter selbstfahrenden Arbeitsmaschinen dürfen keine Anhänger zum Zwecke der Güter- oder Personenbeförderung mitgeführt werden, mit Ausnahme von Beförderungen, die ausschließlich der Zweckbestimmung der selbstfahrenden Arbeitsmaschine dienen. (§ 32a Satz 4 StVZO)
1.6 Wohnmobile	Wohnmobile dienen grundsätzlich nicht dem Gütertransport und haben in der Regel weniger als 8 Fahrgastplätze. Sie unterliegen in diesen Fällen nicht den Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Fahrer von Wohnmobilen, die zur gewerblichen Güterbeförderung eingesetzt werden, unterliegen den Sozialvorschriften im Straßenverkehr nach denselben Kriterien wie Fahrer aller anderen Fahrzeuge. Keine Anwendung finden die Sozialvorschriften, wenn ein Wohnmobil zur nichtgewerblichen Güterbeförderung eingesetzt wird, soweit die zulässige Höchstmasse des Wohnmobils 7,5 t nicht überschreitet (Art. 3 Buchst. h VO (EG) Nr. 561/2006). Für das Vorliegen eines Gütertransports ist es unschädlich, dass ein Fahrzeug auch mit einem Wohnwagenteil mit Übernachtungsmöglichkeiten versehen ist. Dem Wortlaut von Art. 3 Abs. 1 VO Nr. 165/2014 ist nicht zu entnehmen, dass das Fahrzeug ausschließlich der Güterbeförderung dienen muss.	vgl. VG München, Urteil vom 04.08.2015 – M 16 K 14.4886 –

1.7 Mindestalter für Schaffner und Beifahrer	Art. 5 VO (EG) Nr. 561/2006 regelt das Mindestalter der Schaffner und Beifahrer. Abweichend von Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 561/2006 beträgt bei Beförderungen in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs das Mindestalter der Beifahrer zum Zwecke der Berufsausbildung 16 Jahre (§ 18 Abs. 2 FPersV). (Siehe auch Abschnitt 6.2.1 und 6.2.2) Das Mindestalter für Berufskraftfahrer ist im BKrFQG geregelt (vgl. Abschnitt 9.2).	

2	Ausnahmen vom Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014	
2.1 Ausnahmebestimmungen **(Art. 3 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Die unter Art. 3 VO (EG) Nr. 561/2006 aufgeführten Ausnahmebestimmungen gelten unmittelbar in jedem Mitgliedstaat der EU und bedürfen keiner Umsetzung in nationales Recht. Diese Ausnahmebestimmungen gelten sowohl für beladene als auch für unbeladene Fahrzeuge (Leerfahrten in Zusammenhang mit einer Ausnahme). Zu den Ausnahmen zählen:	
2.1.1 Personenbeförderung im Linienverkehr bis 50 km **(Art. 3 Buchst. a VO (EG) Nr. 561/2006)**	Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt. Fahrer dieser Fahrzeuge müssen Lenk- und Ruhezeiten nach § 1 Abs. 3 ff FPersV einhalten (vgl. Abschnitt 7).	
2.1.2 Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen („Handwerkerregelung“) **(Art. 3 Buchst. aa Unterbuchst. i VO (EG) Nr. 561/2006)** **Material, Ausrüstungen oder Maschinen**	Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur Beförderung von Material, Ausrüstung oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, sofern die Beförderung nicht gewerblich und ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens erfolgt, und das Lenken für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt. Die Begriffe Material und Ausrüstung sind weit auszulegen. Es muss sich dabei nicht um Werkzeuge und Arbeitsmittel handeln, sondern auch die für die durchzuführenden Arbeiten notwendigen Gegenstände, wie beispielsweise Baustoffe oder Kabel, gehören dazu. In Betracht kommt also eine zur Erbringung von Dienst- und Werkleistungen notwendige Beförderung von Werkzeugen, Ersatzteilen, Bau- und Einkaufsmaterialien, Werkstoffen, Geräten, sonstigem Zubehör. Ebenfalls erfasst sind der An- und Abtransport sowie Transporte im Rahmen des Fertigungsprozesses von Waren und Geräten, die im Handwerksbetrieb hergestellt oder repariert werden. Gleiches gilt für den Abtransport von Abfallprodukten wie Bauschutt und Aushub.	Vgl. Rechtsprechung des EuGH (EuGH, Urteil vom 17.03.2005 – Rechtssache C-128/04 –) und des OLG Oldenburg (OLG Oldenburg, Beschluss vom 04.07.2005 – Ss 102/05 (II 87) –).EuGH, Urteil vom 28.07.2011 – Rechtssache C-554/09 – Nach Auffassung des EuGH (EuGH, Urteil vom 28.Juli 2011 – Rechtssache C-554/09 –; Rn. 25 ff.) ist der Begriff des Materials in einem weiteren Sinne als der Begriff der Ausrüstungen zu verstehen. Der Begriff umfasse auch Gegenstände, die der Fahrer des betreffenden Fahrzeugs zur Ausübung seines Berufs benötigt oder verwendet und zu denen somit auch Bestandteile des von ihm herzustellenden Endprodukts oder der von ihm durchzuführenden Arbeiten gehören können. Daraus folge, dass das **Material zur Schaffung, Änderung oder Verarbeitung einer anderen Sache** verwendet werden solle oder dafür erforderlich sei und nicht nur einfach befördert werden solle, um selbst geliefert, verkauft oder beseitigt

	Bei der Auslegung des Begriffs „Material“ ist darauf abzustellen, ob die Güter be- oder verarbeitet oder zur Ausübung einer Tätigkeit des Fahrers verwendet werden. So fällt z. B. der Transport von Leergut, das von einem Weinhändler befördert wird, der die leeren Flaschen bei seinen Kunden einsammelt, um sie zu seinem Großhändler zu bringen, nicht unter die Ausnahmeregelung. Ebenfalls nicht erfasst von der Ausnahme ist die Tätigkeit eines Vertreters, der ein fertiggestelltes Produkt beim Verkaufsgespräch nur präsentiert bzw. eines Händlers, der die Ware ausliefert. Die handwerkliche Tätigkeit muss überwiegen. (Standort des Unternehmens, Umkreis sowie Haupttätigkeit des Fahrers siehe Abschnitte 6.2.1, 6.2.2 und 6.2.3) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern benutzt werden, sofern die Beförderung nicht gewerblich und ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens erfolgt, und das Lenken für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt.	zu werden. Da das Material also einem Verarbeitungsprozess unterliege, sei es keine Ware, die von ihrem Verwender zum Verkauf bestimmt ist.
Handwerklich hergestellt **(Art. 3 Buchst. aa Unterbuchst. ii VO (EG) Nr. 561/2006)**	Der Begriff der handwerklich hergestellten Güter wird im Bereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr gesetzlich nicht definiert. Im Sinne einer Negativabgrenzung fällt jegliche Herstellung nicht unter diesen eng zu fassenden Ausnahmetatbestand, die durch einen hohen Einsatz von Maschinen und/oder durch standardisierte Produktionsabläufe gekennzeichnet ist. Im Gegensatz zur serienmäßigen Massenfertigung zeichnet sich die handwerkliche Herstellung zudem allgemein durch begrenzte Stückzahlen und - gegenüber einer industriellen Fertigung - häufigeren Produktabweichungen aus.	
Nicht gewerblich	Daneben darf es sich bei der Beförderung nicht um einen gewerbsmäßigen Transport durch ein Verkehrsunternehmen handeln. Für die Anwendbarkeit der Ausnahmeregelung kommt es entscheidend darauf an, dass der Transport	**Hinweis:** Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 enthält in Artikel 4 lit r) eine Definition für „nicht gewerbliche Beförderung“, welche jedoch aufgrund

	nicht für Dritte gegen Entgelt erfolgt und die handwerkliche Tätigkeit überwiegt. Die Beförderung darf deshalb nur eine Hilfstätigkeit zum Transport eigener Güter von und zum Unternehmen im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.	einer Übersetzungsungenauigkeit in der deutschen Sprachfassung in dieser Form und im Zusammenhang mit Artikel 3 der VO nur eingeschränkt angewendet werden kann. In Artikel 4 lit. r) war die Abgrenzung zu Beförderungen des gewerblichen Güterkraftverkehrs beabsichtigt.
2.1.3 Höchstgeschwindigkeit 40 km/h **(Art. 3 Buchst. b VO (EG) Nr. 561/2006)**	Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h. Eine Zugmaschine ist auch in Kombination mit Anhänger(n) nach Art. 3 Buchstabe b der VO (EG) Nr. 561/2006 von der Anwendung der Sozialvorschriften nur dann ausgenommen, wenn die Höchstgeschwindigkeit laut Zulassungsbescheinigung Teil I (Feld „T“) nicht mehr als 40 km/h beträgt.	
2.1.4 Behördenfahrzeuge **(Art. 3 Buchst. c VO (EG) Nr. 561/2006)**	Fahrzeuge, die Eigentum der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr oder der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen ohne Fahrer angemietet werden, sofern die Beförderung aufgrund der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben stattfindet und ihrer Aufsicht unterliegt.	
2.1.5 Notfallfahrzeuge **(Art. 3 Buchst. d VO (EG) Nr. 561/2006)**	Fahrzeuge – einschließlich Fahrzeuge, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe verwendet werden –, die in Notfällen oder bei Rettungsmaßnahmen verwendet werden. Humanitäre Hilfstransporte in Zielgebiete, in denen keine akute Notsituation vorliegt (kein Ausnahmezustand oder Katastrophenfall), sind aufzeichnungspflichtig und unterliegen den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.	Die Ausnahmeregelung ist auch auf Werkfeuerwehren anwendbar.
2.1.6 Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke **(Art. 3 Buchst. e VO (EG) Nr. 561/2006)**	Hierzu zählen auch Fahrzeuge von Blutspendediensten, die eine spezielle Sonderausstattung als mobile Blutentnahmestation haben. Die Ausnahmeregelung gilt auch für Spezialfahrzeuge von Tierärzten (mobile Tierarztpraxen).	

	Spezialfahrzeuge als Fahrzeugkombinationen, bestehend aus Zugmaschine und Sattelanhänger mit dauerhaft installierten Systemen, erfüllen den Ausnahmetatbestand. Wird der Sattelanhänger abgekoppelt und die Zugmaschine im Solobetrieb verwendet, kann die Ausnahme nicht mehr in Anspruch genommen werden.	
2.1.7 Pannenhilfefahrzeuge **(Art. 3 Buchst. f VO (EG) Nr. 561/2006)**	Spezielle Pannenhilfefahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden. Für die Bestimmung des Umkreises wird der tatsächliche Betriebssitz (genaue Adresse) zugrunde gelegt, an dem das Pannenhilfefahrzeug seinen Standort hat. (Standort des Unternehmens und Umkreis siehe Abschnitte 6.2.1 und 6.2.2) Pannenhilfefahrzeuge sind solche Fahrzeuge, bei denen sich aus der Zulassungsbescheinigung (Teil 1) Ziffer 22 ergibt, dass sie als „Pannenhilfefahrzeuge nach § 52 Abs. 4 Nr. 2 StVZO“ anerkannt sind. Als Pannenhilfefahrzeug können u. a. anerkannt sein: **Sonstige Pannenhilfefahrzeuge** Hierbei handelt es sich um Pannenhilfefahrzeuge, die mit den vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen (siehe Verkehrsblatt1997, S. 472) ausgestattet sind und vorwiegend für die Behebung technischer Störungen vor Ort im Pkw-Bereich eingesetzt werden. **Sonstige Kfz Werkstattwagen** Werkstattwagen (in der Regel Lkw mit Koffer- oder Kastenaufbau), die mit den vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen (siehe Verkehrsblatt 1997, S. 472) und noch zusätzlich z. B. mit einer Werkbank, Kompressor,	EuGH, Urteil vom 21.05.1987 – Rechtssache C-79/86 – Es kommt ausschließlich auf die Bauart des Fahrzeuges an, unabhängig davon, wozu es eigentlich verwendet wird. Der reine **„Abschleppwagen“**, der regelmäßig mit einer hydraulischen „Brille“ arbeitet, fällt als „selbstfahrende Arbeitsmaschine“ nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften.

	Schweißgerät, Stromerzeuger, Spezialwerkzeug usw. ausgerüstet sind und vornehmlich für die Behebung technischer Störungen oder Bergungen vor Ort im Schwerverkehrsbereich eingesetzt werden. **Lkw zur Fahrzeugbeförderung (**Bergungsfahrzeuge) Hierbei handelt es sich um Einsatzfahrzeuge, die auf Grund ihrer Bauart und mittels technischer Einrichtungen (z. B. hydr. Verschiebeplateau, Kran, Winde) in der Lage sind, betriebsunfähige, beschädigte oder sichergestellte Fahrzeuge aufzuladen und abzutransportieren.	
2.1.8 Probefahrten, Neufahrzeuge, umgebaute Fahrzeuge **(Art. 3 Buchst. g VO (EG) Nr. 561/2006)** **Probefahrten** **Neufahrzeuge**	Fahrzeuge, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße durchgeführt werden, sowie neue oder umgebaute Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind. Von einer Probefahrt zum Zweck der technischen Entwicklung ist auszugehen, wenn • das Fahrzeug mit Einrichtungen zur Messung und Er fassung von Daten ausgestattet ist und • die Bestätigung der Zulassungsbehörde nach § 19 Absatz 6 StVZO im Fahrzeugschein (Zulassungsbescheinigung Teil I) eingetragen ist und • nachgewiesen wird, dass die konkret durchgeführte Fahrt nicht der Personen- oder Güterbeförderung dient. Das Mitführen von Ballast oder Fahrzeugteilen, die der Erprobung zugeführt werden sollen, ist unschädlich. Als **Neufahrzeuge** gelten nur Fahrzeuge, die noch zu keinem Zeitpunkt zur Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen wurden. Bei Fahrzeugkombinationen ist hinsichtlich des Tatbestandsmerkmals „neu“ die Zugmaschine maßgeblich. Eine	BFH, Urteil vom 23.5.2006 – VII R 27/05 –

Umgebaute Fahrzeuge	Freistellung besteht jedoch nur, soweit mit der Fahrzeugkombination keine Güter befördert werden. Überführungsfahrten von nicht neuen Fahrzeugen z. B. zur Verschiffung ins Ausland unterliegen grundsätzlich den Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Von einem **umgebauten Fahrzeug** ist auszugehen, wenn technisch wesentliche Änderungen vorgenommen worden sind, die im Sinne des § 19 Abs. 2 Nr. 1 (i. V. m. Abs. 7) StVZO zu einem Erlöschen der Betriebserlaubnis bzw. der Typgenehmigung führen (z. B. Umbau eines Pkw in einen Lkw, Ausbau der gesamten Wohnausstattung eines Wohnmobils und die Verwendung des Fahrzeugs als Transporter). Der Ein-, An- oder Ausbau von Fahrzeugteilen stellt nur dann einen Umbau i. S. der Ausnahme dar, wenn hierdurch die Fahrzeugart geändert wird. Die Ausnahme greift nur dann, wenn das Fahrzeug weder rechtlich noch tatsächlich in Betrieb genommen worden ist, d. h. wenn dem Fahrzeug die Betriebserlaubnis bzw. die Typgenehmigung noch nicht erteilt wurde und mit dem Fahrzeug noch keine Güter oder Personen (je nach Zweckbestimmung des Fahrzeugs) befördert worden sind. Die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften bleiben unberührt.	Ist die Betriebserlaubnis oder die Typgenehmigung bislang nicht vorhanden bzw. erloschen, dürfen nur solche Fahrten durchgeführt werden, die in unmittelbaren Zusammenhang mit der Erlangung einer neuen Betriebserlaubnis bzw. Typgenehmigung stehen (§ 19 Abs. 5 StVZO).
2.1.9 Nichtgewerbliche Fahrten/Güterbeförderungen (Fahrten für private Zwecke) **(Art. 3 Buchst. h VO (EG) Nr. 561/2006)**	Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse (zHM) von nicht mehr als 7,5 t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden. Fahrten, die im zeitlichen oder sachlichen Zusammenhang mit gewerblichen Güterbeförderungen durchgeführt werden, erfüllen in der Regel die Voraussetzungen nicht. Nutzen Fahrer ihr dienstliches Fahrzeug (nicht mehr als 7,5 t zHM), um damit nach Hause zu fahren, findet die Ausnahmeregelung Anwendung, soweit es sich um eine Fahrt innerhalb des Wohnortes des Fahrers oder zwischen dem	Fahrten zu Trucker-Treffen: Freigestellt ist die Privatfahrt mit Fahrzeugen bis einschließlich 7,5 t (beachte: In der Regel liegt die zulässige Höchstmasse der Zugmaschine über dieser Gewichtsgrenze, so dass die Ausnahme nicht einschlägig ist). EuGH, Urteil vom 03. Oktober 2013 – Rechtssache C-317/12 –

	Wohnort des Fahrers und der Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist. Beispiele, in denen die Ausnahme greift: Der private Umzug, der häusliche Wocheneinkauf, private Anschaffungen von großen Haushaltsgegenständen (Möbel, Waschmaschine o.ä.). Transporte von gemeinnützigen Vereinen oder Organisationen, die im Rahmen des gemeinnützigen Zwecks ohne Gewinnerzielungsabsicht durchgeführt werden. Eine „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ liegt insbesondere dann vor, wenn eine Privatperson eine Güterbeförderung auf eigene Rechnung und ausschließlich im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, diese teilweise durch finanzielle Beiträge Dritter finanziert und für die Beförderung keine Vergütung gezahlt wird.	
2.1.10 Historische Nutzfahrzeuge **(Art. 3 Buchst. i VO (EG) Nr. 561/2006)**	Nutzfahrzeuge, die nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden.	
2.1.11 Interne Servicefahrten von Autovermietern (Tankstelle, Waschstraße)		Fahrten, die Beschäftigte von Autovermietern ohne Benutzung des Fahrtenschreibers (Modus „OUT“) durchführen, werden unter folgenden Voraussetzungen nicht beanstandet: • Das Lenken ist nicht die Haupttätigkeit • Es handelt sich um Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen bis zu einer zulässigen Höchstmasse von 7,5 t. • Der Fahrer führt eine Bestätigung der Gewerbeanmeldung oder einen sonstigen glaubhaften Nachweis mit, aus der oder dem sich die Zugehörigkeit zum Vermietergewerbe ergibt. • Die Regelung gilt maximal in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens.

		• Das Fahrzeug muss leer sein. Fahrten zwischen zwei Vermietstationen sind keine internen Servicefahrten.
2.1.12 Hol- und Bringdienste		Fahrten im Rahmen von **Hol- und Bringdiensten** von Werkstätten sind dann vom Anwendungsbereich der Sozialvorschriften ausgenommen, wenn solche Fahrten bis maximal 100 km auf direktem Wege vom Kunden zur Werkstatt oder umgekehrt und als sogenannte Leerfahrt (unbeladen; ohne Transportgut) von einem Werkstattmitarbeiter durchgeführt werden, dessen Hauptaufgabe nicht die Fahrtätigkeit ist. Das Fahrzeug muss dabei von einem Werkstattangehörigen im Auftrag der Werkstatt geführt werden. Der Fahrtenschreiber kann auf OUT gestellt werden. Überführungsfahrten von Altfahrzeugen z. B. zur Verschiffung ins Ausland unterliegen grundsätzlich den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

3	Regelung der Lenk- und Ruhezeiten		
3.1	**Lenkzeiten/andere Arbeiten** **(Art. 4 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Als Lenkzeit gelten alle Zeiten, die mit der Fahrtätigkeit im Zusammenhang stehen und dementsprechend vom Fahrtenschreiber als Lenkzeit registriert werden. Dazu zählen auch Aufenthalte vor Ampeln, Bahnübergängen oder bei Staus. Dagegen gelten reine Wartezeiten (z. B. bei der Grenzabfertigung oder beim Be- und Entladen) nicht als Lenkzeit sondern als andere Arbeiten, sofern die Dauer der Wartezeit nicht von vornherein bekannt ist. Diese Wartezeiten gelten nicht als Fahrtunterbrechung oder Ruhezeiten, da dem Fahrer die Zeit nicht zur freien Verfügung steht. Be- und Entladetätigkeiten des Fahrers gelten als andere Arbeiten. Der Zeitraum während der Durchführung einer Straßenkontrolle ist vom Fahrer als „andere Arbeiten“ nachzutragen. Darüber hinaus sind die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes, erforderlichenfalls auch des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit selbstständiger Kraftfahrer zu beachten (siehe Abschnitt 9.1).	
3.2	**Tägliche Lenkzeit** **(Art. 6 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Die tägliche Lenkzeit ist die summierte Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit. Bei Aufteilung der täglichen Ruhezeiten gehören zur täglichen Lenkzeit auch die Lenkzeiten, die zwischen den einzelnen Ruhezeitabschnitten liegen. Die höchstzulässige tägliche Lenkzeit beträgt: • 9 Stunden; • zweimal pro Woche kann sie auf 10 Stunden verlängert werden. Arbeitgeber müssen bei der Gestaltung der Arbeitszeit ih-	

	res Fahrpersonals das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung gemäß §§ 5, 6 Arbeitsschutzgesetz und die in § 3 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) vorgeschriebene Begrenzung der täglichen Arbeitszeit auf maximal zehn Stunden berücksichtigen. Für Fälle, in denen die im Zusammenhang mit den Transportaufgaben stehenden Arbeitstätigkeiten, die nicht in dem Lenken des Fahrzeugs bestehen (z. B. Be- und Entladen, Wartungs- und Kontrolltätigkeiten, sowie sonstige mit dem jeweiligen Transport verbundene Nebentätigkeiten) vom Fahrpersonal selbst erbracht werden müssen, darf die Summe aus Lenkzeit und sonstigen Arbeitstätigkeiten höchstens zehn Stunden betragen. Insoweit wird die durch das europäische Recht vorgesehene Möglichkeit, zweimal wöchentlich die tägliche Lenkzeit auf zehn Stunden zu erhöhen, in Deutschland durch die Vorgabe des § 3 ArbZG nur sehr eingeschränkt anwendbar sein. Wer als Arbeitgeber im Geltungsbereich des ArbZG vorsätzlich oder fahrlässig einen Arbeitnehmer über zehn Stunden hinaus beschäftigt, handelt ordnungswidrig. Das gilt für inländische und ausländische Arbeitgeber gleichermaßen. Bei der Gestaltung der Arbeitszeit des Fahrpersonals und der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung gemäß §§ 5, 6 ArbSchG muss aus Gründen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit auch eine Arbeitsbelastung berücksichtigt werden, die durch selbstständige Tätigkeiten oder abhängige Beschäftigungen des Fahpersonals außerhalb des konkreten Beschäftigungsverhältnisses entsteht. Lenkzeiten werden nur dann unterbrochen, wenn eine ausreichend lange Fahrtunterbrechung (siehe Abschnitt 3.5) oder Ruhezeit (siehe Abschnitt 3.6) eingelegt wird.	Vgl. LAG Thüringen Sa 527/99; VG Hamburg 17 K 3507/14

3.3 Wöchentliche Lenkzeit **(Art. 6 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Die wöchentliche Lenkzeit beträgt max. 56 Stunden. Darüber hinaus ist die wöchentliche Höchstarbeitszeit zu beachten (vgl. § 21a Abs. 4 ArbZG, § 3 Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern). Als Woche gilt die Kalenderwoche, d. h. der Zeitraum von Montag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr.	
3.4 Lenkzeit in der Doppelwoche **(Art. 6 Abs. 3 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Die Lenkzeit in zwei aufeinanderfolgenden Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten. Zur Berechnung der zulässigen Gesamtlenkzeit sind jeweils zwei aufeinanderfolgende Kalenderwochen zu betrachten (z. B. erste und zweite Woche, zweite und dritte Woche). Als Woche gilt die Kalenderwoche, d. h. der Zeitraum von Montag 0:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr.	Zu beachten ist jedoch OLG Frankfurt, Beschluss vom 13.07.2010 – 2 Ss-OWi 17/10 – Rn. 28 ff.. Demnach sind innerhalb eines 28-Tage-Zeitraums höchstens zwei Doppelwochenverstöße denkbar, die zueinander in Tatmehrheit stehen.
3.5 Fahrtunterbrechung **(Art. 4 Buchst. d, Art. 7 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Zeitraum, in dem keine Fahrtätigkeiten und keine anderen Arbeiten ausgeübt werden und der vom Fahrer ausschließlich zur Erholung genutzt wird. • Durchgehende Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten nach einer Lenkzeit von 4 ½ Stunden. • Aufteilung in zwei Abschnitte von erst mindestens 15 Minuten, gefolgt von weiteren mindestens 30 Minuten innerhalb bzw. im unmittelbaren Anschluss der 4 ½ Stunden möglich. Für die Fahrtunterbrechung kann auch die Zeit auf dem Beifahrersitz genutzt werden. Nach jeder Unterbrechung von insgesamt mindestens 45 Minuten (zusammenhängend oder in zwei Teilen) beginnt ein neuer, für die Unterbrechung relevanter Lenkzeitabschnitt von 4 ½ Stunden. Dies bedeutet, dass auch nach einer nur 2-stündigen Lenkzeit mit anschließender 45-minütiger Unterbrechung ein neuer Lenkzeitabschnitt von 4 ½ Stunden beginnt.	Berechnung Lenkzeit: EuGH, Urteil vom 15.12.1993 – Rechtssache C-116/92 – Leitsatz: Art. 7 Abs. 1 und 2 VO (EWG) Nr. 3820/85 (Anmerkung: Heute Art. 7 der VO (EG) Nr. 561/2006) ist so auszulegen, dass den Fahrern, die in den Anwendungsbereich der VO fallen, untersagt ist, mehr als 4 ½ Stunden ohne Unterbrechung zu lenken. Hat jedoch ein Fahrer eine einmalige Unterbrechung von 45 Minuten oder eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten innerhalb oder am Schluss eines Zeitabschnitts von 4 ½ Stunden eingelegt, so muss die Berechnung i. S. von Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 erneut beginnen, ohne dass zuvor vom Fahrer zurückgelegte Lenkzeiten und eingelegte Unterbrechungen berücksichtigt werden.

	Ordnungsgemäß durchgeführte Fahrtunterbrechungen erfüllen auch die Anforderungen an Pausen nach dem Arbeitszeitgesetz bzw. dem Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern.	Im Rahmen des Ermessens und im Wege der Einzelfallbetrachtung kann von einer Ahndung eines Verstoßes abgesehen werden, wenn die Lenkdauer eingehalten wurde und die zeitliche Abfolge sowie die Mindestdauer der Fahrtunterbrechungen den Vorgaben des Art. 7 VO (EG) Nr. 561/2006 entsprechen.
3.6 Ruhezeiten **(Art. 4 Buchst. f, g, h, Art. 8 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Ruhezeit ist der Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann. Die regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch auf einer Fähre oder im Zug genommen werden, wenn ein Liegeplatz (Koje, Schlafwagen) zur Verfügung steht. Tägliche und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten können im Fahrzeug verbracht werden, wenn dieses über eine Schlafkabine verfügt und nicht fährt. Das Fahrpersonal muss während der Ruhezeit frei über seine Zeit verfügen können. Sobald es während dieser Zeit Arbeiten durchführt, zum Beispiel die Ladung überwacht oder beaufsichtigt, liegt keine Ruhezeit (mehr) vor.	Grundsätzlich sind selbstständige Tätigkeiten während Mindestfahrtunterbrechungen und Mindestruhezeiten nicht mit den Schutzzielen der Sozialvorschriften für das Fahrpersonal vereinbar, da während der Fahrtunterbrechung keine anderen Arbeiten ausgeführt werden dürfen und die Fahrtunterbrechung ausschließlich zur Erholung genutzt werden darf. Auch wenn der Fahrer während der Ruhezeit grundsätzlich frei über seine Zeit verfügen kann, so soll eine selbständige Gewerbeausübung jedenfalls dann die Ruhezeit unterbrechen, wenn diese als Ergänzung zu der reinen Fahrtätigkeit der des Busfahrers geeignet ist, der unternehmerischen Tätigkeit des Busunternehmens zumindest mittelbar zu dienen, indem sie die Attraktivität des Angebots des Unternehmens für die Fahrgäste steigert und damit geeignet ist, der dem Busunternehmer wettbewerbliche Vorteile zu verschaffen. Tätigkeiten des Busfahrers als Gästeführer / Stadtführer / Reiseleiter oder die Bewirtung von Fahrgästen sind somit auch dann als „andere Arbeiten“ anzusehen, wenn diese als selbständiges Gewerbe ausgeführt werden. Der Arbeitgeber hat im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu prüfen, inwieweit die selbständige Tätigkeiten seiner Fahrer, von denen er auf Grund

		vorangegangener Vertragsgestaltung Kenntnis haben muss, mit guten Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar sind.
Tägliche Ruhezeit	• Regelmäßige tägliche Ruhezeit: mindestens 11 Stunden oder zuerst mindestens 3 Stunden gefolgt von weiteren mindestens 9 Stunden. • Reduzierte tägliche Ruhezeit: mind. 9 Stunden und weniger als 11 Stunden. Spätestens innerhalb von 24 Stunden nach der letzten wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Ist die tägliche Ruhezeit bereits vor Ablauf von 24 Zeitstunden genommen worden, hat dies keinen Einfluss darauf, wann die nächste wöchentliche Ruhezeit zu nehmen ist.	
Wöchentliche Ruhezeit	• Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit: mindestens 45 Stunden. • Reduzierte wöchentliche Ruhezeit: mindestens 24 Stunden und weniger als 45 Stunden. Grundsätzlich muss die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die zusammenhängend spätestens vor Ablauf der dritten Woche nach der betreffendenWoche nachgeholt und an eine Ruhezeit, die mindestens 9 Stunden beträgt, angehängt werden muss. Zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten dürfen höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten eingelegt werden. Spätestens am Ende von 144 Zeitstunden (sechs 24-Stunden-Zeiträume) nach dem Ende der letzten wöchentlichen Ruhezeit ist eine neue wöchentliche Ruhezeit zu beginnen. Nach jeder ausreichenden wöchentlichen Ruhezeit beginnt ein neuer, für die Bemessung der wöchentlichen	EuGH, Urteil vom 02.06.1994 – Rechtssache C-313/92 –

	Ruhezeit maßgeblicher Zeitraum (sechs 24-Stunden-Zeiträume bzw. 144 Zeitstunden). Eine wöchentliche Ruhezeit darf in die folgende Woche „hineinragen", d. h. am Sonntag vor 24:00 Uhr beginnen und am Montag nach 0:00 Uhr enden. In diesem Fall bleibt es dem Fahrer und/oder dem Disponenten überlassen, die betreffende wöchentliche Ruhezeit in vollem Umfang entweder der ersten oder der zweiten Woche zuzuordnen. Eine Zuordnung zu beiden Wochen ist nicht zulässig.	
Ausnahmeregelung im grenzüberschreitenden Einsatz: Zwei aufeinander folgende reduzierte Wochenruhezeiten (Art. 8 Abs. 6 und Abs. 6b VO (EG) Nr. 561/2006)	Im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätige Fahrer können außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sofern sie in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten einlegen, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen. In diesem Zusammenhang gelten Fahrer als im grenzüberschreitenden Verkehr tätig, wenn sie die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung des Arbeitgebers und des Landes des Wohnsitzes des Fahrers beginnen. Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Art. 8 Absatz 6 Unterabsatz 3 VO (EG) Nr. 561/2006 nacheinander eingelegt, ist die nächste Ruhezeit – als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten – in Abweichung zur Grundregel bereits **vor** der darauffolgenden **regelmäßigen wöchentlichen** Ruhezeit einzulegen.	Die Regelung ist eng auszulegen. Sie soll den Fahrern mehr Flexibilität und eine Heimkehr nach Hause für die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit ermöglichen. Nach Art. 8 Abs. 6b der VO (EG) Nr. 561/2006 muss der Ausgleich für die zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten zwingend am Stück unmittelbar vor der nachfolgenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit genommen werden.
Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit	Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, dürfen nicht im Fahrzeug verbracht	Vor der eindeutigen Regelung in Artikel 8 Abs. 8 der VO (EG) Nr. 561/2006 hatte bereits der EuGH entsprechend entschieden. EuGH, Urteil vom 20.12.2017 – Rechtssache C-102/16

(Art. 8 Absatz 8 VO (EG) Nr. 561/2006, § 8a FPersG)	werden. Diese Ruhezeiten sind in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen. Diese Anforderungen werden von Hotels, Motels und Pensionen und ebenso von privaten Unterkünften, die zum dauerhaften Wohnen eingerichtet, in der Regel erfüllt. Unterkünfte, die mindestens den Anforderungen der Technischen Regel für Arbeitsstätten ASR A4.4 entsprechen, erfüllen ebenfalls die Anforderungen. Der Arbeitgeber hat die Kosten der Unterkunft zu tragen.	
Spezielle Ruhezeitregelung für die grenzüberschreitende Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr (sog. modifizierte 12-Tage-Regelung) **(Art. 8 Abs. 6a VO (EG) Nr. 561/2006)**	Abweichend von den Regelungen zur wöchentlichen Ruhezeit nach Art. 8 Abs. 6 VO (EG) Nr. 561/2006 darf im grenzüberschreitenden Personenverkehr die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume verschoben werden. Fahrer von Bussen dürfen also unter nachfolgend genannten Voraussetzungen 12 Tage hintereinander ein Fahrzeug lenken: • Die Fahrt darf nur einen einzelnen Gelegenheitsdienst umfassen (kein Linienverkehr; keine Kumulierung von Gelegenheitsdiensten). Dem Dienst muss eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit, also eine Ruhezeit von mindestens 45 Stunden vorausgegangen sein. • Die Fahrt/Fahrtätigkeit muss von einem Mitgliedstaat der EU in einen anderen Mitgliedstaat oder einen Drittstaat führen und dort mindestens 24 aufeinander folgende Stunden dauern. • Zudem muss der Fahrer nach der Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung ○ entweder zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten (Gesamtruhezeit von mindestens 90 Stunden)	Die sogenannte 12-Tage-Regelung wurde mit VO (EG) Nr. 1073/2009 im März 2009 durch eine Ergänzung des Art. 8 VO (EG) Nr. 561/2006 für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, wenn auch modifiziert, wieder eingeführt.

Rückkehrrecht des Fahrpersonals – Organisationsverpflichtung der Unternehmen **(Art. 8 Abs. 8a VO (EG) Nr. 561/2006)**	○ oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden (Gesamtruhezeit von mindestens 69 Stunden) nehmen. In diesem Fall muss jedoch die Reduzierung der (zweiten) Ruhezeit durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach dem Ende des Ausnahmezeitraums genommen werden muss. Seit dem 1. Januar 2014 kann von dieser Ausnahmeregelung nur dann Gebrauch gemacht werden, • wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgestattet ist und • das Fahrzeug bei Nachtfahrten (zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr) mit einem zweiten Fahrer besetzt ist oder die Fahrtunterbrechung nach Artikel 7 bereits nach drei Stunden und nicht erst nach 4½ Stunden eingelegt wird. Verkehrsunternehmen haben die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass jeder Fahrer in der Lage ist, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu der im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu verbringen. Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 eingelegt, muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so planen, dass dieser in der Lage ist, bereits vor	Die Drei-Stunden-Regelung kommt nur in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr zum Tragen. Wird die Fahrt vor 22:00 Uhr begonnen, ist spätestens um 01:00 Uhr die Fahrtunterbrechung einzulegen, sofern nicht schon früher die 4 ½-Stunden-Regelung greift. Wird die Fahrt mehr als 3 Stunden vor 06:00 Uhr begonnen, ist die Drei-Stunden-Regelung ebenso anzuwenden. Fällt in die Zeit vor 06:00 eine ununterbrochene Lenkzeit von weniger als 3 Stunden ist die 4 ½-Stunden-Regelung anzuwenden. Es handelt sich um eine Organisationsverpflichtung der Unternehmen. Diese Verpflichtung der Unternehmen berührt nicht die Willensfreiheit der Fahrer. Der Unternehmer kommt seiner Organisationsverpflichtung insbesondere nicht alleine dadurch nach, dass er sich von dem Fahrer schriftlich bestätigen lässt, dass dieser pauschal auf die Möglichkeit der Rückkehr verzichtet, und diese Erklärung dem Fahrer mitgegeben wird.

	Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, zu der im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren. Das Unternehmen muss dokumentieren, wie es die o. g. Organisationsverpflichtungen erfüllt und die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen aufbewahren, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.	
3.7 Fähre / Zugfahrt **(Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Die regelmäßige tägliche Ruhezeit von mindestens 11 Stunden oder aufgeteilt von mind. 3 Stunden gefolgt von mind. 9 Stunden oder die reduzierte wöchentliche Ruhezeit können auch auf einer Fähre oder im Zug genommen werden, wenn eine Schlafkabine, eine Schlafkoje oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen. Sie darf höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten (z. B. an/von Bord des Fährschiffes fahren oder Ver-/Entladung bei Nutzung der Eisenbahn) unterbrochen werden. Die Gesamtdauer dieser Tätigkeiten darf insgesamt eine Stunde nicht überschreiten. In Bezug auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten gilt diese Ausnahme für Fähr- oder Zugreisen nur, wenn a) die geplante Reisedauer 8 Stunden oder mehr beträgt und b) der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine (nicht jedoch Schlafkoje oder Liegeplatz) auf der Fähre oder im Zug hat. Über das Symbol „Fährüberfahrt/Zugfahrt“ zeichnet der Fahrtenschreiber eine Fährüberfahrt/Zugfahrt auf. In keinem Fall darf diese Zeit zu einer Reduzierung einer regelmäßigen täglichen Ruhezeit führen.	Lenktätigkeiten während der Unterbrechung der regelmäßigen täglichen Ruhezeit nach Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 bleiben mit Bezug auf die Legaldefinition in Art. 4 Buchst. k) VO (EG) Nr. 561/2006 bei der Berechnung der täglichen Lenkzeit unberücksichtigt. Als tägliche Lenkzeit gilt 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, d. h., die während der Unterbrechung anfallende Lenkzeit kann im Rahmen der täglichen Lenkzeit nicht berücksichtigt werden. Hingegen wird die während der Unterbrechung angefallene Lenkzeit im Rahmen der zulässigen wöchentlichen Lenkzeit von max. 56 Stunden berücksichtigt, da die wöchentliche Lenkzeit die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche darstellt (Art. 4 Buchst. l) VO (EG) Nr. 561/2006). Wird die Ruhezeit nach Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 unterbrochen, gilt die Zeit der Unterbrechung nicht als Ruhezeit.

	Wird die regelmäßige tägliche Ruhezeit in zwei Teilen genommen (3 Stunden + 9 Stunden), gilt die Anzahl der Unterbrechungen (höchstens zwei) für den gesamten Zeitraum der täglichen Ruhezeit und nicht für jeden Teil der täglichen Ruhezeit. Die Regelung gilt nicht für die reduzierte tägliche Ruhezeit.	Leitlinie 6 der KOM (s. Link, S. 2) Dauert die regelmäßige Wochenruhezeit über die Fähr- oder Zugfahrt hinaus an, so ist sie nach Verlassen der Fähre oder des Zuges außerhalb des Fahrzeuges zu verbringen.
3.8 Mehrfahrerbetrieb **(Art. 4 Buchstabe o, Art. 7, Art. 8 Abs. 5 und 8 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Mehrfahrerbetrieb liegt vor, wenn 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 gesamten Lenkdauer (Lenkzeiten) muss eine weitere Fahrerkarte gesteckt sein. Nur während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer nicht erforderlich. Jeder Fahrer muss eine tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden während jedes Zeitraumes von 30 Stunden einlegen. Da Ruhezeiten nicht in fahrenden Fahrzeugen genommen werden dürfen, müssen zwei Fahrer die tägliche Ruhezeit gleichzeitig nehmen, wobei eine etwaige im Fahrzeug vorhandene Schlafkabine benutzt werden darf. Im Mehrfahrerbetrieb eingesetzte Fahrer können eine Fahrtunterbrechung (zur Definition siehe Abschnitt 3.5) von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einer anderen Person gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, die das Fahrzeug lenkende Person dabei nicht unterstützt.	Art. 8 Abs. 2 und 4 VO (EG) Nr. 561/2006 beziehen sich nur auf den Einfahrerbetrieb. Absatz 5 regelt den Mehrfahrerbetrieb abschließend. Beim Mehrfahrerbetrieb gibt es den Unterschied zwischen regelmäßiger und reduzierter täglicher Ruhezeit nicht, sondern nur eine tägliche Mindestruhezeit. Die regelmäßige tägliche Ruhezeit im Mehrfahrerbetrieb beträgt damit mindestens 9 Stunden. Sofern ein Fahrer im Einfahrerbetrieb bereits 3 reduzierte Tagesruhezeiten seit seiner letzten wöchentlichen Ruhezeit genommen hat, erfüllt er bei einem anschließenden Mehrfahrerbetrieb bei Einhaltung einer Tagesruhezeit von 9 Stunden die Vorgaben der Verordnung.
3.9 Unterbrechung der Ruhezeit/Fahrtunterbrechung auf Anordnung einer Behörde oder eines Bediensteten eines Terminals	Jede Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit stellt einen Verstoß dar (Ausnahme: Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006). An einem Terminal oder Parkplatz kann jedoch eine unerwartete Situation oder ein Notfall eintreten, in dem ein Fahrzeug bewegt werden muss.	Leitlinie 3 der KOM (s. Link, S. 2)

	In solchen Situationen (z. B. Ermöglichung der Zufahrt durch Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei) oder nach Aufforderung durch eine Behörde, darf der Fahrer das Fahrzeug für den zur Behebung der Situation notwendigen Zeitraum (wenige Sekunden/Minuten) bewegen. An einem Terminal darf das Fahrzeug nur auf Aufforderung bewegt werden, wenn hierfür kein Personal vorgehalten wird, und das Bewegen aufgrund außergewöhnlicher Umstände unerlässlich ist. Eine derartige Unterbrechung der Ruhepause oder Ruhezeit eines Fahrers ist von diesem handschriftlich festzuhalten und, soweit möglich, von der zuständigen Behörde oder dem Bediensteten des Terminals, der dem Fahrer die Anweisung erteilt hat, das Fahrzeug zu bewegen, zu bestätigen. In diesen Fällen wird die Zuwiderhandlung nicht geahndet.	
3.10 An- oder Abreise zum Fahrzeug	Der tägliche Weg vom Wohnsitz der des Fahrers zur Betriebsstätte des Arbeitgebers (Arbeitsplatz) gilt nicht als Lenkzeit. Er ist Bestandteil der Ruhezeit. Sofern das Fahrzeug nicht am Arbeitsplatz übernommen oder abgeliefert wird, gilt die Reisezeit zum Fahrzeug bzw. die Reisezeit zum Wohnsitz grundsätzlich als „Bereitschaftszeit“ oder „andere Arbeit“. Die Regelung des Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 für Fähr- und Zugfahrten findet Anwendung, so dass Fahrten im Zug oder auf einem Schiff als Ruhezeit gelten, wenn eine Schlafkabine, Schlafkoje oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen und die Zeit frei genutzt werden kann.	EuGH, Urteil vom 18.01.2001 –Rechtssache C-297/99 – Leitlinie 2 der KOM (s. Link, S. 2)
3.11 Pflichten nach Art. 10 VO (EG) Nr. 561/2006, § 20a FPersV; Dispositionspflicht des Unternehmens	Die VO (EG) Nr. 561/2006 enthält ausdrücklich eine an das Unternehmen gerichtete Bestimmung mit der Verpflichtung, die Arbeit der Fahrer so zu planen, dass die Bestimmungen dieser Verordnung und der VO (EU) Nr. 165/2014 eingehalten werden können.	VO (EWG) 3821/85 wurde durch VO (EU) Nr. 165/2014 aufgehoben, gem. Art. 47 VO (EU) Nr. 165/2014 gelten alle Verweise auf die VO (EWG) Nr. 3821/85 als Verweise auf die VO (EU) Nr. 165/2014.

Verpflichtung zur Prüfung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten **Haftung**	Das Unternehmen darf also dem Fahrer keine Zeiten vorgeben, die ggf. nur unter Verstoß gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten oder sonstige gesetzliche Vorschriften realisierbar sind. Es wird empfohlen, die Dispositionen im Betrieb schriftlich festzuhalten, da die Aufsichtsbehörden Auskünfte über die Dispositionen verlangen und notfalls erzwingen können. Das Unternehmen muss regelmäßig prüfen, ob die Fahrer die Vorschriften beachten. Bei Zuwiderhandlungen durch die Fahrer hat das Unternehmen die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit sich die Verstöße nicht wiederholen. Der Unternehmer ist auch insoweit gegenüber den Aufsichtsbehörden auskunftspflichtig. Die Verantwortlichkeit des Unternehmers für Verstöße des Fahrers, die dem Unternehmer zurechenbar sind, erstreckt sich auch auf Zuwiderhandlungen, die im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates oder eines Drittstaates begangen wurden, soweit sich das Unternehmen nicht entlasten kann. Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die VO (EG) Nr. 561/2006 verstoßen.	LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 08.02.2006 – 2 Ns 915 Js 144710/2003 – Zur strafrechtlichen Verantwortung der Unternehmer und Routenplaner bei tödlichem Verkehrsunfall. Ein Speditionsunternehmer, der seinen Betrieb so organisiert, dass die angestellten Fahrer regelmäßig die zulässigen Lenkzeiten überschreiten und deswegen fahruntüchtig am Straßenverkehr teilnehmen, setzt allein dadurch eine wesentliche Ursache für den Tod Dritter, wenn einer seiner Fahrer übermüdet einen Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang verschuldet. Die tödliche Folge eines Verkehrsunfalls liegt in diesem Fall im Rahmen der möglichen Wirkungen der pflichtwidrigen Handlung und bewegt sich im überschaubaren Gefahrenkorridor des durch die Organisation des verkehrsgefährlichen Systems geschaffenen Ausgangsrisikos. Bei wertender Betrachtungsweise liegt der Schwerpunkt der strafrechtlichen Vorwerfbarkeit in der Organisation des rechtswidrigen Systems. OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.12.2007 – IV-2 Ss (OWi) 83/07 - (OWi) 64/07 III – Zur Überwachungspflicht des Unternehmers Amtlicher Leitsatz: … 2. Gegenüber Fahrern, die trotz eindringlicher Belehrungen die Lenk- und Ruhezeiten nicht einhalten, muss der Unternehmer rechtzeitig angemessene arbeitsrechtliche Maßnahmen wie Abmahnung und nötigenfalls Kündigung ergreifen, um seine Verpflichtung, für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten zu sorgen, zu erfüllen.

3.12 Lenkzeitüberschreitung unter außergewöhnlichen Umständen zur Erreichung eines geeigneten Halteplatzes **(Art. 12 Absatz 1 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Ist es dem Fahrer auf Grund außergewöhnlicher Umstände nicht möglich, rechtzeitig einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, so darf er, sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, von den Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten abweichen, soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung erforderlich ist. Art und Grund der Abweichung hat der Fahrer spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes schriftlich auf dem Schaublatt, einem Ausdruck oder im Arbeitszeitplan zu vermerken. Art. 12 VO (EG) Nr. 561/2006 erlaubt es einem Fahrer nicht, von den Bestimmungen der Verordnung aus Gründen abzuweichen, die bereits vor Fahrtantritt bekannt waren, wie regelmäßig auftretende Verkehrsstaus, vorhersehbare Wetterbedingungen und bekanntermaßen überfüllte Parkplätze/Rasthöfe. Die Situationen müssen vom Willen des Fahrers unabhängig, anscheinend unvermeidbar und selbst bei gebotener Sorgfalt unvorhersehbar sein.	Leitlinie 1 der KOM (s. Link, S. 2) EuGH, Urteil vom 18.01.2001 –Rechtssache C-235/94 –
Lenkzeitüberschreitung unter außergewöhnlichen Umständen zur Erreichung von Betriebsstätte oder Wohnort **(Art. 12 Absätze 2 und 3 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu einer Stunde überschreiten, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder seinen Wohnsitz zu erreichen, um dort eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen. Unter den gleichen Bedingungen kann der Fahrer die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu zwei Stunden überschreiten, sofern eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten eingelegt wurde, die der zusätzlichen Lenkzeit zur Erreichung der Betriebsstätte des Arbeitgebers oder des Wohnsitzes des Fahrers, um dort eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen, unmittelbar vorausgeht.	

	Im Falle der Inanspruchnahme der Ausnahme nach Artikel 12 Absatz 2 oder 3 der VO (EG) Nr. 561/2006 finden die Regelungen über die Fahrtunterbrechung nach Artikel 7 der VO (EG) Nr. 561/2006 weiterhin Anwendung. Der Fahrer muss bei Inanspruchnahme einer Ausnahme nach Artikel 12 VO (EG) Nr. 561/2006 Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des Bestimmungsortes oder des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts, einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan vermerken. Jede Lenkzeitverlängerung wird durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss. Die Regelungen des Art. 12 Abs. 2 und 3 VO (EG) Nr. 561/2006 erlauben nur Abweichungen von Art. 6 Abs. 1 (tägliche Lenkzeit) und Abs. 2 (wöchentliche Lenkzeit) sowie von Art. 8 Abs. 2 (Ruhezeit innerhalb des 24-Stunden-Zeitraums) VO (EG) Nr. 561/2006. Alle übrigen Vorschriften sind einzuhalten.	

4	Pflichten nach Verordnung (EU) Nr. 165/2014		
4.1	**Einbaupflicht für den (digitalen) Fahrtenschreiber** **(Art. 3 Abs. 1, Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 2 a) VO (EU) Nr. 165/2014)**	Der Fahrtenschreiber ist in Fahrzeugen einzubauen und zu benutzen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und für die die VO (EG) 561/2006 gilt. Die Fahrtenschreiber müssen hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften der VO (EU) Nr. 165/2014 entsprechen. Fahrzeuge, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und die, einschließlich Anhänger bzw. Sattelanhänger, über eine zulässige Höchstmasse von mehr als 3,5 t verfügen, sind mit einem digitalen Fahrtenschreiber auszurüsten, wenn sie nach dem 30.04.2006 in einem Mitgliedstaat zum Verkehr zugelassen werden. Fahrzeuge, die vor dem 01.05.2006 erstmalig zugelassen wurden, können auch mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestattet sein. Für die Verpflichtung zum Einbau eines Fahrtenschreibers ist die Häufigkeit der Güter- oder Personenbeförderung nicht von Bedeutung. Ein Fahrtenschreiber muss nicht eingebaut werden, wenn eine Ausnahmeregelung (vgl. Abschnitte 2 und 6) vorliegt. Sofern ein Fahrtenschreiber eingebaut ist, muss er bei Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes nicht verwendet werden.	Für die Einbaupflicht des digitalen Fahrtenschreibers kommt es ausschließlich auf das Datum der Erstzulassung an. Der Ort der Erstzulassung ist nicht relevant (Gleichbehandlung von Erstzulassungen in EU-Staaten und Drittstaaten). Für die Anforderungen an den Fahrtenschreiber ist weder die Erstzulassung des Fahrzeugs noch das Einbaudatum entscheidend, sondern das Datum der Aktivierung. Werden digitale Fahrtenschreiber aktiviert, müssen diese Geräte dem Anhang IB VO (EWG) Nr. 3821/85 in der jeweils durch die VO (EG) Nr. 1266/2009 geänderten Fassung entsprechen. **Anhang I B** der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, der Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung des digitalen Kontrollgeräts bzw. Fahrtenschreibers der ersten Generation enthält (eingeführt mit Verordnung (EWG) Nr. 2135/98, ergänzt und geändert durch Verordnung (EU) Nr. 1266/2009) gilt insbesondere auf Grund der Regelung in Artikel 46 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zunächst weiter. Fahrtenschreiber älterer Generationen (z. B. gebrauchte Austauschgeräte) dürfen nur dann eingebaut werden, wenn diese Geräte bereits vor diesen Terminen aktiviert wurden.
4.2	**M1- / N1-Fahrzeuge (Adapterlösung)** **(Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 vom 18. März 2016 Anhang I C Anlage 16)**	Fahrzeuge dieser Fahrzeugklasse können für den Anschluss des digitalen Fahrtenschreibers einen bauartgenehmigten Adapter verwenden. Der Einbau muss durch eine anerkannte oder ermächtigte Werkstatt erfolgen.	Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 DER KOMMISSION vom 18. März 2016, Artikel 6 in Verbindung mit Anlage 16 des Anhangs I C) (Abl. (EU) vom 26.5.2016, L 139/1)

	Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 zur Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wurde die Adapterlösung für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 dauerhaft geregelt (Anlage 16 des Anhangs I C, der entsprechend Art. 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 seit dem 2. März 2016 gültig ist).	
4.3 Aushändigung der Schaublätter und sonstiger Aufzeichnungen **(§ 1 Abs. 6 FPersV, § 4 Abs. 3 Satz 2 FPersG)**	Der Fahrer hat dem Unternehmer alle Aufzeichnungen, Ausdrucke und Unterlagen unverzüglich nach Ablauf der Mitführungspflicht auszuhändigen. Dies bedeutet: • Tägliche Anwesenheit im Unternehmen, tägliche Aushändigung. • Mehrtägige Abwesenheit: Abgabe am Tag der Rückkehr ins Unternehmen. • Längere Abwesenheit: Zuleitung an den Unternehmer auf andere geeignete Weise.	
4.4 Herunterladen der Daten von der Fahrerkarte **(§ 2 Abs. 5 Satz 2 und 3 FPersV, § 4 Abs. 3 Satz 3 und 4 FPersG, Art. 1 VO (EU) Nr. 581/2010)**	Der Fahrer hat dem Unternehmen zum Herunterladen der Daten die Fahrerkarte zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass die Daten spätestens alle 28 Tage nach einem aufgezeichneten Ereignis zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Wird eine Karte nach der Speicherung der darauf erfassten Daten im Betrieb nicht mehr verwendet, muss die „leere“ Karte nicht alle 28 Kalendertage ausgelesen werden. Die Verpflichtung zum Auslesen tritt erst 28 Kalendertage nach der erneuten Speicherung eines Ereignisses auf der Karte ein.	VO (EU) Nr. 581/2010 (Abl. (EU) L168/16)
4.5 Herunterladen der Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtenschreibers **(§ 2 Abs. 5 Satz 1 FPersV, § 4 Abs. 3 Satz 5 FPersG, Art. 1 VO (EU) Nr. 581/2010)**	Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtenschreibers spätestens 90 Kalendertage nach Aufzeichnung eines Ereignisses zur Speicherung im Betrieb kopiert werden.	VO (EU) Nr. 581/2010 (Abl. (EU) L168/16)

4.6 Aufbewahrungs- und Herausgabepflichten für Aufzeichnungen des analogen Fahrtenschreibers und sonstiger Unterlagen **(Art. 33 Abs. 2 VO (EU) Nr. 165/2014, § 1 Abs. 6 FPersV, § 2a FPersV, § 20 Abs. 5 FPersV, § 4 Abs. 3 FPersG)**	Die Unternehmen müssen die Schaublätter, Bescheinigungen über berücksichtigungsfreie Tage, Aufzeichnungen über Straßen- und Betriebskontrollen und Ausdrucke aus dem Fahrtenschreiber in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form außerhalb des Fahrzeugs nach Aushändigung durch den Fahrer mindestens ein Jahr lang aufbewahren. Darüber hinaus ist die zweijährige Aufbewahrungsfrist gemäß § 21a Abs. 7 ArbZG oder gemäß § 6 Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern zu beachten. Sie sind den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen.	OLG Frankfurt, Beschluss vom 13.12.2006 – 2 Ss-OWi 479/06 – Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 25.10.2005 – 1 Ss 172/04 – Leitsatz: 1. Aufbewahren i. S. des Art. 14 Abs. 2 Satz 1 VO (EWG) Nr. 3821/85 *[Anm.: Wortlaut entspricht dem des Art. 33 Abs. 2 VO (EU) Nr. 165/2014]* meint das sorgfältige Aufheben, das sorgfältige Hüten. Welche Behandlung der Schaublätter hiernach erforderlich ist, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls. 2. Die Erfüllung der Aufbewahrungspflicht bedingt die Inverwahrnahme der Schaublätter durch den Unternehmer, d. h. dieser hat – auch bei großer räumlicher Entfernung – alles in seiner Macht Stehende zu unternehmen, dass er in deren Besitz gelangt, respektive dass das Fahrpersonal die Schaublätter an ihn abliefert. 3. Zur Erfüllung seiner Pflicht zur Aufbewahrung kann sich der Unternehmer grundsätzlich auch des Fahrers bedienen. Eine wirksame Übertragung setzt jedoch voraus, dass der Unternehmer die Art der Aufbewahrung durch entsprechende Anweisung regelt und deren Einhaltung durch gelegentliche Kontrollen überwacht.
4.7 Speicherungs- und Aufbewahrungspflichten von Daten des digitalen Fahrtenschreibers	Der Unternehmer hat die kopierten Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtenschreibers und der Fahrerkarten ein Jahr ab dem Zeitpunkt des Kopierens zu speichern.	Die Speicherung der Daten auf zwei Partitionen einer einzigen Festplatte genügt den Anforderungen nicht. Die Speicherung muss auf zwei (physikalisch) getrennten Speichermedien erfolgen.

(§ 2 Abs. 5 FPersV, § 4 Abs. 3 FPersG)	Der Unternehmer hat von allen kopierten Daten unverzüglich Sicherheitskopien zu erstellen, die auf einem gesonderten Datenträger zu speichern sind. Sie sind der zuständigen Behörde oder Stelle auf Verlangen entweder unmittelbar oder durch Datenfernübertragung oder auf einem durch die Behörde oder Stelle zu bestimmenden Datenträger zur Verfügung zu stellen. Der Datenschutz ist sicherzustellen.	
4.8 Anspruch des Fahrers auf eine Kopie seiner Fahrtätigkeiten **(Art. 33 Abs. 2 VO (EU) Nr. 165/2014, § 4 Abs. 3 Satz 10 FPersG)**	Dem Fahrer ist auf Verlangen eine Kopie seiner Schaublätter, Ausdrucke und Bescheinigungen oder der von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten auszuhändigen.	
4.9 Vernichtungspflichten **(§ 1 Abs. 6 Satz 7 Nr. 4 FPersV, § 4 Abs. 3 Satz 8 FPersG)**	Die Aufzeichnungen sind nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, soweit sie nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach § 16 Abs. 2 und § 21a Abs. 7 des Arbeitszeitgesetzes, § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 der Abgabenordnung, § 28f Abs. 1 Satz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch nach § 17 Absatz 2 des Gesetzes zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns, nach § 19 Absatz 2 des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes oder nach § 17c Absatz 2 des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes benötigt werden.	
4.10 Mitführpflichten für Fahrzeuge über 3,5 t zHM **(Art. 36 VO (EU) Nr. 165/2014)**	Es sind Nachweise über die Lenk- und Ruhezeiten für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage mitzuführen. Als Nachweise gelten: • Schaublätter mit Aufzeichnungen aus dem analogen Fahrtenschreiber oder Ersatzaufzeichnungen, • die Fahrerkarte mit den Daten aus dem digitalen Fahrtenschreiber,	

	• Ausdrucke aus dem digitalen Fahrtenschreiber, • ggf. Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage nach § 20 FPersV (vgl. Abschnitt 8). Werden Fahrer zeitweise auf Fahrzeugen mit analogem und digitalem Fahrtenschreiber eingesetzt, müssen diese, neben den vom Fahrer in den vergangenen 28 Tagen verwendeten Schaublättern und ggf. erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen, auch ihre Fahrerkarte oder die entsprechenden Ausdrucke aus dem digitalen Fahrtenschreiber mit sich führen. Sofern der Fahrer eine Fahrerkarte besitzt, muss diese mitgeführt werden.	
4.11 Mitführpflichten für Fahrzeuge über 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t zHM **(§ 1 Abs. 6 FPersV)**	Wer ausschließlich ein Fahrzeug mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,8 t bis einschließlich 3,5 t lenkt, hat Nachweise des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage auf dem Fahrzeug mitzuführen. Als Nachweis dienen die o. g. Nachweise für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zHM sowie zusätzlich auch handschriftliche Aufzeichnungen bzw. Tageskontrollblätter. Auf § 1 Abs. 6 FPersV wird ausdrücklich hingewiesen.	In Deutschland wird auch eine tabellarische Auflistung über mehrere Tage akzeptiert, sofern die Vorgaben von § 1 Abs. 6 FPersV eingehalten werden, insbesondere die getrennte Aufzeichnung für jeden Tag.
4.12 Verlust, Diebstahl, Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte **(Art. 29, Art. 35 VO (EU) Nr. 165/2014)**	Bei Verlust, Diebstahl, Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte muss der Fahrer gem. Art. 35 Abs. 2 VO (EU) Nr. 165/2014 - zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug ausdrucken und in den Ausdruck die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen sowie die in Art. 34 Nr. 5 b Ziffern ii, iii, iv VO (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeiten eintragen.	Der Diebstahl einer Fahrerkarte ist den zuständigen Behörden des Staates, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, ordnungsgemäß zu melden. Der Verlust einer Fahrerkarte ist den zuständigen Behörden des ausstellenden Staates sowie, sofern es sich nicht um den selben Staat handelt, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ordnungsgemäß zu melden.

	- am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten ausdrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten vermerken, in denen er seit dem Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, und auf diesem Dokument die Angaben eintragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), und seine Unterschrift anbringen. <u>Der Fahrer darf seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen beginnen oder fortsetzen (Art. 29 Abs. 5 VO (EU) Nr. 165/2014).</u> Der Diebstahl oder der Verlust einer Fahrerkarte ist unverzüglich anzuzeigen. Bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte gibt der Fahrer diese Karte bei der ausstellenden Behörde oder Stelle zurück. Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl muss der Fahrer bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, binnen 7 Kalendertagen die Ersetzung der Karte beantragen (Art. 29 Abs. 4 VO (EU) Nr. 165/2014).	Die in Verlust geratene bzw. durch Diebstahl abhanden gekommene Karte wird ersetzt und erhält die Gültigkeitsdauer entsprechend der Gültigkeitsdauer der ersetzten Karte, es sei denn, die Restlaufzeit der zu ersetzenden Karte beträgt weniger als sechs Monate. In diesem Fall wird die Karte erneuert. Bei Nachweis, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen, und wenn das für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist, kann ausnahmsweise über die 15 Kalendertage hinaus mit Ausdrucken gefahren werden.
4.13 Fahrten vor Erhalt der Fahrerkarte	Fahrer, die ein Fahrzeug mit digitalem Fahrtenschreiber lenken wollen und eine Fahrerkarte beantragt, aber noch nicht erhalten haben, können von der unter Nr. 4.12 dargestellten Verfahrensweise keinen Gebrauch machen. Es ist nicht zulässig, ein derartiges Fahrzeug vor Erhalt der Fahrerkarte zu führen.	

4.14 Mietfahrzeuge **Pflichten des Mieters** **(§ 2 Abs. 4 FPersV)**	Bei Einsatz von Mietfahrzeugen hat der Unternehmer, der das Fahrzeug anmietet, zu Beginn und am Ende des Mietzeitraums durch Verwendung der Unternehmenskarte sicherzustellen, dass die Daten des Fahrzeugspeichers über die mit dem Fahrzeug durchgeführten Fahrten übertragen und bei ihm gespeichert werden. Alle Daten und Ausdrucke sind ein Jahr aufzubewahren. Nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist sind die Ausdrucke bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, soweit sie nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach § 16 Abs. 2 und § 21a Abs. 7 ArbZG, § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 AO und § 28f Abs. 1 Satz 1 SGB IV oder § 6 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern benötigt werden.	Hinweis: Unternehmenskarten können auch durch Einzelunternehmer und natürliche Personen beantragt werden.
Pflichten des Vermieters **(§ 2 Abs. 6 FPersV)**	Unternehmen, die Fahrzeuge vermieten, haben dem Mieter des Fahrzeugs diejenigen Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtenschreibers, die sich auf die vom Mieter durchgeführten Beförderungen beziehen und auf die dieser nicht unmittelbar zugreifen kann, auf dessen Verlangen, spätestens drei Monate nach Beginn des Mietverhältnisses oder der letzten Datenübermittlung und nach Beendigung des Mietverhältnisses, zur Verfügung zu stellen. Ist das Stecken der Unternehmenskarte durch den Mieter in begründeten Ausnahmefällen nicht möglich (z. B. Anmietung eines Ersatzfahrzeuges während einer Tour, ungeplante Anmietung), ist zu Beginn und am Ende des Mietzeitraums vom Vermieter ein Ausdruck aus dem Massenspeicher zu fertigen. Dabei sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Daten-	

	schutz und Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit, Unversehrtheit und Zurechenbarkeit der Daten gewährleisten; im Falle der Nutzung allgemein zugänglicher Netze sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden.	
Pflichten des Fahrers **(§ 2 Abs. 4 FPersV)**	Das Fahrpersonal hat Ausdrucke, die es vom Vermieter erhalten hat, unverzüglich an den Unternehmer weiterzuleiten.	
4.15 Manuelle Nachträge **(Art. 34 Abs. 3 VO (EU) Nr. 165/2014)** **(Art. 6 Abs. 5 VO (EG) Nr. 561/2006)**	Gemäß Art. 34 VO (EU) Nr. 165/2014 haben Fahrer für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten zu benutzen. Bei Fahrzeugen, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, muss ein entsprechender Fahrtenschreiber eingebaut werden, wenn das Fahrzeug eine zulässige Höchstmasse von mehr als 3,5 t hat. Wenn der selbstfahrende Unternehmer oder der Fahrer für einen der 28 Kalendertage, die dem Kontrolltag vorausgehen, keine Aufzeichnungen vorlegen kann, müssen diese Zeiten durch manuelle Nachträge nach § 20 Abs. 2 und 3 FPersV belegt werden. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass der Fahrer die manuellen Nachträge vornimmt. (Siehe dazu Abschnitt 8) Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e der VO (EG) Nr. 561/2006 sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke **außerhalb** des Anwendungsbereichs der VO (EG) Nr. 561/2006 verwendet wird, als **andere Arbeiten** festhalten; ferner muss er gemäß Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer iii der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 die Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels	Urlaub und Wochenruhezeit können unter dem Symbol „Tagesruhezeit“ nachgetragen werden, da der Fahrer wie bei einer Tagesruhezeit frei über seine Zeit verfügen kann. Bei Krankheit ist davon auszugehen, dass es sich um sonstige Zeiten der Arbeitsbefreiung handelt, die in der Regel die Voraussetzungen der Ruhezeit erfüllen. Für Urlaub und Krankheit muss das Symbol „Bett“ verwendet werden. Nach Art. 34 Abs. 3, letzter Unterabsatz VO (EU) Nr. 165/2014 dürfen die Mitgliedsstaaten von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird. Vorgesehener Regelfall ist nach der Verordnung der manuelle Nachtrag der Zeiten. Der Artikel ist dahingehend auszulegen, dass keine Verpflichtung der Fahrer besteht, berücksichtigungsfreie Tage mittels einer Bescheinigung nachzuweisen.

	3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in den Fahrtenschreiber einzugeben.	
4.16 Schulungs- und Unterweisungspflicht **Art. 33 Absatz 1 VO (EU) Nr. 165/2014**	Das Verkehrsunternehmen hat verantwortlich dafür zu sorgen, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen wird, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist; es führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten. Eine Verpflichtung des Unternehmers die Aufzeichnungen des Fahrpersonals des Unternehmens auf Verstöße hin zu prüfen, und durch Unterweisung künftigen Verstößen angemessen entgegenzuwirken bestand bereits nach der bisherigen Rechtslage aus der VO (EWG) Nr. 3821/85. Es handelt sich also nicht um eine neue Verpflichtung des Unternehmens. Insbesondere schreibt die o. g. Regelung auch keine Mitführungspflicht eines speziellen Nachweises für Fahrer vor. Die Verpflichtung kann grundsätzlich vom Unternehmer selbst erfüllt werden. Die Beauftragung eines Dritten ist nicht vorgeschrieben.	
4.17 Eingabe Landessymbol bei Grenzübertritt **(Art. 34 Abs. 6 Buchstabe f) VO (EU) 165/2014)**	Das Symbol des Landes nach Grenzüberquerung ist vom Fahrer auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze einzutragen, - bei analogen Fahrtenschreibern auf dem Schaublatt (seit 20.08.2020) - bei digitalen Fahrtenschreibern ab 21.02.2022	

5	Fahrpersonalverordnung (FPersV)	
5.1 Geltungsbereich und Nachweispflicht **(§ 1 FPersV)**	Die FPersV ergänzt die EU-Vorschriften und gilt auch für Fahrzeuge • zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t sowie • zur Personenbeförderung mit mehr als acht Fahrgastplätzen, die im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km eingesetzt sind. Für solche Beförderungen müssen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten und aufgezeichnet werden, ein Fahrtenschreiber muss nicht eingebaut sein. Der Nachweis der Lenk- und Ruhezeiten kann bei der Güterbeförderung auch durch handschriftliche Aufzeichnungen oder Tageskontrollblätter erfolgen. Sofern ein Fahrtenschreiber in das der Güterbeförderung dienende Fahrzeug eingebaut ist, muss dieser jedoch bei aufzeichnungspflichtigen Fahrten verwendet werden. Bei tagesübergreifenden Fahrten (z.B. 22 Uhr bis 2 Uhr) gilt: § 1 Abs. 6 FPersV gibt lediglich die Pflichtangaben sowie die Regelung vor, die Aufzeichnungen für jeden Tag getrennt zu fertigen. Da der Wortlaut hier nicht ausdrücklich regelt, dass jede Fahrt nur auf einem Kontrollblatt aufgezeichnet werden darf, ist die genannte Fahrt grundsätzlich auf zwei getrennten Tageskontrollblättern aufzuzeichnen. Bei der Personenbeförderung gelten die Vorschriften des § 1 Abs. 8 bis 10 FPersV (Siehe auch Abschnitt 7).	
5.2 Fahrzeuge bis 2,8 t zHM	Für Fahrzeuge bis einschließlich 2,8 t zHM gibt es keine Regelungen im Fahrpersonalrecht. Für Fahrer dieser Fahrzeuge gelten ausschließlich die Regelungen des ArbZG (z.B. max. 8 bzw. 10 Stunden Arbeitszeit, 11 Stunden bzw. 10 Stunden Ruhezeit).	

	Ein Fahrzeug bis 2,8 t zHM, das mit einer Anhängerkupplung versehen ist, aber keinen Anhänger zur Güterbeförderung zieht, unterliegt ebenfalls nicht der FPersV.	
5.3 Ausnahmen vom Geltungsbereich der FPersV **(§ 1 Abs. 2 FPersV)**		
5.3.1 Fahrzeuge, die in § 18 FPersV genannt sind **(§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FPersV)**	siehe Abschnitt 6 zu § 18 FPersV	
5.3.2 Fahrzeuge, die in Art. 3 Buchstabe b bis i der VO (EG) Nr. 561/2006 genannt sind **(§ 1 Abs. 2 Nr. 2 FPersV)**	siehe Abschnitt 2.1 ff. zu Art. 3 VO (EG) Nr. 561/2006	
5.3.3 Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen mit Fahrzeugen mit nicht mehr als 3,5 t zHM („Handwerkerregelung“) **(§ 1 Abs. 2 Nr. 3 FPersV)** **Haupttätigkeit**	Fahrzeuge von mehr als 2,8 t bis 3,5 t zHM sind aus dem Anwendungsbereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr ausgenommen, wenn Transporte von Material, Ausrüstungen oder Maschinen durchgeführt werden, die der Fahrer (z. B. ein Handwerker) zur Ausübung seines Berufes benötigt. Hinweise zur Auslegung zu Material, Ausrüstungen und Maschinen finden sich im Abschnitt 2.1.2. Die Fahrtätigkeit darf nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellen. Der Betrieb des Fahrzeugs darf im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Fahrers lediglich Hilfstätigkeit sein. Ist das Fahren die Haupttätigkeit und fallen die übrigen Tätigkeiten demgegenüber weniger ins Gewicht, so sind die Merkmale der Vorschrift nicht erfüllt. Für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t gilt die Ausnahmeregelung räumlich unbegrenzt.	Der Begriff des Materials, der Ausrüstung oder der Maschinen ist weit auszulegen. EuGH, Urteil vom 17.03.2005 – Rechtssache C-128/04 – EuGH, Urteil vom 28.07.2011 – Rechtssache C-554/09 – Grundsätzlich ist bei der Beurteilung der Haupttätigkeit darauf abzustellen, wie viel Zeit der Transport von Gütern neben den übrigen Aufgaben regelmäßig in Anspruch nimmt (arbeitsvertragliche Hauptleistung). Als weiteres Indiz kommen auch die Branchenzugehörigkeit (z. B. bei selbständigen Handwerkern) und eine besondere über die Fahrtätigkeit hinausgehende Berufsqualifikation in Betracht. Die Tätigkeiten des Fahrers am jeweiligen Fahrtag sind für sich allein nur ein Indiz. OVG NRW, Urteil vom 06. Oktober 2020 – 13 A 1221/18 -,juris

		Einsatzfahrzeuge zur Auslieferung bzw. zum Abtransport von beim Kunden vorhandenen Altgeräten unterliegen den in § 1 FPersV geregelten Vorgaben über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten der Fahrer sowie über die zugehörigen Aufzeichnungspflichten. Der Arbeitgeber der Fahrer hat daher die sich hieraus ergebenden unternehmerischen Pflichten zu beachten. (Rn.30) Der Einsatz von Fahrzeugen zur Auslieferung von Haushaltsgroßgeräten im Rahmen sog. Standardlieferungen bzw. zur Abholung beim Kunden vorhandener Altgeräte wird von dieser Ausnahmevorschrift (§ 1 Abs. 2 Nr. 3 FPersV) schon deshalb nicht erfasst, weil es sich bei diesen Geräten nicht um „Material“ und im Übrigen auch nicht um „Ausrüstungen“ oder „Maschinen“ handelt, die die Fahrer zur Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit benötigen.
5.3.4 Auslieferungsfahrten mit Fahrzeugen bis einschließlich 3,5 t zHM **(§ 1 Abs. 2 Nr. 3a FPersV)**	Fahrzeuge von mehr als 2,8 t bis einschließlich 3,5 t zHM, die zur Beförderung von Gütern dienen, die im Betrieb, dem der Fahrer angehört, • in handwerklicher Fertigung oder Kleinserie hergestellt wurden, oder • deren Reparatur im Betrieb vorgesehen ist oder dort durchgeführt wurde, sind aus dem Anwendungsbereich des Fahrpersonalrechts ausgenommen (sogenannte Auslieferungsfahrten). Die Fahrtätigkeit darf nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellen (s. Abschnitt 5.3.3). Diese Ausnahmeregelung gilt räumlich unbegrenzt.	
5.3.5 Verkaufswagen bis einschließlich 3,5 t zHM **(§ 1 Abs. 2 Nr. 4 FPersV)**	Ausgenommen sind Fahrzeuge, die als • Verkaufswagen auf öffentlichen Märkten oder • für den ambulanten Verkauf verwendet werden	

	und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind (z.B. Brötchenverkauf, aber auch Crêpebäcker, Zuckerwattehersteller). Die Fahrtätigkeit darf nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellen (siehe Abschnitt 5.3.3).	
Öffentlicher Markt	Nach §§ 66-68 GewO ist unter Markt ein „Großmarkt“, „Wochenmarkt“ sowie „Spezialmarkt und Jahrmarkt“ zu verstehen (Legaldefinition).	
Ambulanter Verkauf	Für das Merkmal des „ambulanten Verkaufs“ ist es entscheidend, dass die Verkaufstätigkeit mittels einer mobilen, nicht dauerhaft am selben Ort vorhandenen Verkaufseinrichtung ausgeübt wird und nicht unter Verwendung eines Ladenlokals oder einer anderen ortsfesten Einrichtung vorgenommen wird.	
Für Verkaufszwecke besonders ausgestatteter Anhänger	Auch Fahrzeugkombinationen aus einem Kleintransporter und einem Anhänger, der zu Verkaufszwecken besonders ausgestattet ist, unterliegen der Regelung.	
Rollende Lebensmittelmärkte	Sogenannte rollende Lebensmittelmärkte sind von der Anwendung der Sozialvorschriften ausgenommen. Die Fahrer der „Rollenden Lebensmittelmärkte“ sind in erster Linie als Lebensmittelverkäufer anzusehen. Das Bewegen des Fahrzeugs zwischen den Verkaufsstopps dient nur dem Erreichen des jeweiligen Verkaufspunktes. Damit ist sowohl die notwendige Zweckbestimmung, als auch die untergeordnete Rolle des Fahrens zu bejahen. Ohne den Transport der Lebensmittel wäre ein Verkauf mit unmittelbarer Übereignung der Ware, wie er im Lebensmittelbereich aufgrund des täglichen Bedarfs und der Frische die Regel ist, nicht möglich.	
Tiefkühlkost	Fahrzeuge zur Auslieferung und dem Verkauf von Tiefkühlkost fallen nicht unter die Ausnahme.	

5.3.6 Selbstfahrende Arbeits-maschinen **(§ 1 Abs. 2 Nr. 5 FPersV)**	siehe Abschnitt 1.5	

6 Ausnahmen von den Lenk- und Ruhezeiten (§ 18 FPersV, Art. 13 VO (EG) Nr. 561/2006)		
6.1 Anwendungsbereich	In § 18 FPersV wurde in Deutschland von der durch EU–Recht (Art. 13 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 und Art. 3 Abs. 2 VO (EU) Nr. 165/2014) gegebenen Ausnahme Gebrauch gemacht. Bestimmte Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3,5 t bzw. mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich des Fahrers sind daher aus dem Anwendungsbereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Artikel 5 bis 9 der VO (EG) Nr. 561/2006) ausgenommen. Diese Ausnahmebestimmungen gelten sowohl für beladene als auch für unbeladene Fahrzeuge (Leerfahrten in Zusammenhang mit einer Ausnahme). Die Ausnahmen gelten auch für Fahrzeuge mit mehr als 2,8 t zHM (§ 1 Abs. 2 Nr.1 FPersV). Wenn eine Ausnahme zutrifft, brauchen die Fahrer dieser Fahrzeuge keine Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten und keinen Fahrtenschreiber zu verwenden. Ein vorhandener digitaler Fahrtenschreiber kann auf OUT („out of scope“) gestellt werden. Wird eine Fahrerkarte gesteckt, wird der zuvor eingestellte Modus „OUT“ aufgehoben. Auch bei gesteckter Fahrerkarte kann OUT („out of scope“) eingestellt werden, dies wird dann auf der Fahrerkarte hinterlegt. Die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes oder des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern sind jedoch zu beachten.	Die in § 18 FPersV aufgeführten Ausnahmen finden auf Fahrten, die dem AETR unterliegen, keine Anwendung. Das AETR beinhaltet in Art. 2 Abs. 2 eigene Ausnahmen, die nicht mit den hier aufgeführten Ausnahmen identisch sind. § 18 FPersV verweist zudem ausdrücklich auf Art. 13 Abs. 1 VO (EG) Nr. 561/2006 und Art. 3 Abs. 2 VO (EU) Nr. 165/2014.
6.2 Allgemeine Begriffsbestimmungen		
6.2.1 Standort des Unternehmens	Als Standort des Unternehmens gelten alle Betriebsstätten i. S. d. § 12 AO. Danach ist eine Betriebstätte jede feste Geschäftseinrichtung oder Anlage, die der Tätigkeit eines Unternehmens dient. Als Betriebstätten sind insbesondere anzusehen: 1. die Stätte der Geschäftsleitung, 2. Zweigniederlassungen,	

	3. Geschäftsstellen, 4. Fabrikations- oder Werkstätten, 5. Warenlager, 6. Ein- oder Verkaufsstellen, 7. Bergwerke, Steinbrüche oder andere stehende, örtlich fortschreitende oder schwimmende Stätten der Gewinnung von Bodenschätzen, 8. Bauausführungen oder Montagen, auch örtlich fortschreitende oder schwimmende, wenn a) die einzelne Bauausführung oder Montage oder b) eine von mehreren zeitlich nebeneinander bestehenden Bauausführungen oder Montagen oder c) mehrere ohne Unterbrechung aufeinander folgende Bauausführungen oder Montagen länger als sechs Monate dauern. Ein öffentlicher oder privater Parkplatz, der temporär für den Einsatz von Fahrzeugen genutzt wird, stellt keinen Standort des Unternehmens dar. Für die Berechnung des Umkreises von diesem Ort wird der Betriebssitz (genaue Adresse) zugrunde gelegt. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist zu beachten, dass in anderen EU-Staaten meist der Betriebssitz selbst oder die in den Fahrzeugpapieren angegebene Anschrift für die Berechnung des Umkreises zugrunde gelegt wird.	Die Umkreisberechnung gilt ab Betriebssitz (genaue Adresse des Betriebes). Es gelten nicht mehr die politischen Gemeindegrenzen.
6.2.2 Umkreis/Überschreiten des Umkreises	Hinsichtlich der Ausnahmetatbestände, die einem bestimmten räumlichen Geltungsbereich (100 km bzw. 250 km) unterliegen, gelten die Sozialvorschriften vollumfänglich, sobald der vorgeschriebene räumliche Geltungsbereich überschritten wird. Die Sozialvorschriften sind ebenso einzuhalten, sobald eine Fahrt angetreten wird, bei der die Voraussetzungen des betreffenden Ausnahmetatbestandes fehlen.	

	Es sind die vorgeschriebenen Nachweise über Lenk- und Ruhezeiten für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage mitzuführen und auf Verlangen vorzulegen.	
6.2.3 Haupttätigkeit des Fahrers	Der Betrieb des Fahrzeugs darf im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Fahrers lediglich Hilfstätigkeit sein. Ist das Fahren die Haupttätigkeit und fallen die übrigen Tätigkeiten demgegenüber weniger ins Gewicht, so unterliegt der Fahrer den Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Grundsätzlich ist darauf abzustellen, wie viel Zeit der Transport von Gütern neben den übrigen Aufgaben regelmäßig in Anspruch nimmt (arbeitsvertragliche Hauptleistung). Als weiteres Indiz kommt auch die Branchenzugehörigkeit (z. B. bei selbständigen Handwerkern) und eine besondere über die Fahrtätigkeit hinausgehende Berufsqualifikation in Betracht. Die Tätigkeiten des Fahrers am jeweiligen Fahrtag sind für sich allein nur ein Indiz.	
6.3 Behördenfahrzeuge **(§ 18 Abs. 1 Nr. 1 FPersV)**	Fahrzeuge, die im Eigentum von Behörden stehen oder von diesen ohne Fahrer angemietet oder geleast sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen.	Dies gilt für Fahrzeuge im Eigentum von Behörden unabhängig von der Rechtsform, also etwa auch für kommunale Eigenbetriebe.
Behördenbegriff	Unter Behörde ist jede Stelle zu verstehen, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt. Darunter sind nicht nur klassische (unmittelbare oder mittelbare) Behörden zu erfassen, sondern auch Organe von Körperschaften, Stiftungen und Anstalten des öffentlichen Rechts.	Unter den Behördenbegriff sind alle Personen des öffentliches Rechts und ihre Organe zu fassen, d. h. jede Stelle, die durch Organisationsrecht gebildet, vom Wechsel des Amtsinhabers unabhängig und nach der einschlägigen Zuständigkeitsregelung berufen ist, unter eigenem Namen nach außen eigenständige Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrzunehmen (Stelkens/Bonk/Sachs, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz § 1 Rn. 241).
Art der Transporte	Unter diese Ausnahme fallen sowohl Güter- als auch Personentransportfahrzeuge. Hierzu zählen Fahrzeuge, die im Strafvollzug zum Transport von Gefangenen eingesetzt werden oder die ausschließlich zur Versorgung von Justizvollzugsanstalten	

	z. B. mit Wäsche aus der eigenen Wäscherei verwendet werden. Soweit es der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dient, sind auch Fahrzeuge des Studentenwerks (Anstalten des Öffentlichen Rechts), von Rundfunkanstalten und anderen Körperschaften des öffentlichen Rechts von der Ausnahme erfasst.	
Behördenfahrzeuge	Nur Fahrzeuge, die sich im Eigentum der Behörden befinden oder ohne Fahrer angemietet werden, sind von der Ausnahme erfasst. Nicht erfasst sind die Fahrten eines Unterauftragnehmers oder von Personen und Unternehmen, die mit anderen im Wettbewerb stehen. Die Ausnahme gilt nicht für Fahrzeuge, die einem Unternehmen gehören, dessen Kapital von der öffentlichen Hand gehalten wird und das eine Dienstleistung (z. B. des Personenlinienverkehrs im Rahmen eines Vertrages) erbringt, der nach einer dem Wettbewerb unterliegenden Ausschreibung geschlossen wurde und diesem Unternehmen für eine bestimmte Zeit ein ausschließliches Recht einräumt.	Aus der Begründung des ersten Entwurfs zur VO (EG) Nr. 561/2006 (KOM (2001) 573) ergibt sich, dass diese Ausnahme ausdrücklich auf Fahrzeuge beschränkt ist, die sich im eigenen Besitz befinden oder ohne Fahrer angemietet werden, um den Missbrauch durch Unterauftragnehmer oder Personen und Unternehmen, die mit anderen im Wettbewerb stehen, zu verhindern.
Wettbewerb	Eine Beförderung, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen steht, ist gegeben, wenn die Behörde nicht in Konkurrenz zu Unternehmen tritt, keinem Wettbewerbsdruck unterliegt und nicht als Marktteilnehmerin agiert. Ihr Verhalten darf nicht am Wettbewerb ausgerichtet sein. Das Fehlen eines eigenen Fuhrparks und das Nichtvorhandensein einer güterkraftverkehrsrechtlichen Berechtigung kann ein Zeichen für das Fehlen von Wettbewerb sein. (Dies bedeutet aber nicht, dass bei eigenem Fuhrpark stets von einem Bestehen von Wettbewerb ausgegangen werden muss.) Handelt es sich bei der Beförderung um eine gesetzlich zugewiesene Aufgabe oder steht sie mit einer solchen in unmittelbaren Zusammenhang, ist	Hinweise auf einen Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen können sein: 1. Die Transporte sind nicht rein behördenintern; z. B. wird Ware wie Rundholz an externe Kunden „geliefert“. Im Gegensatz dazu stünde z. B. der Transport von Kies von einem Bauhof zu einem Spielplatz, welcher rein behördenintern transportiert und verwendet wird. 2. Die Transporte waren bislang vollständig ausgeschrieben; bis dato fand ein Wettbewerb zwischen den beauftragten Verkehrsunternehmen statt. 3. Gleichartige Transporte werden auch von privaten Marktteilnehmern angeboten bzw. durchgeführt, was zumindest eine indirekte

	auch dies ein Kriterium dafür, dass kein Wettbewerb gegeben ist. Die Teilnahme am gewerblichen Güterkraftverkehr muss verkehrswirtschaftlich unbedeutend sein. Eine befördernde Behörde darf sich nicht auf eine Befreiung berufen, um sich durch die Nichteinhaltung der geltenden Bestimmungen wettbewerbsrechtlich einen Vorteil, insbesondere gegenüber dem gewerblichen Straßengüterverkehr, zu verschaffen.	Wettbewerbssituation zur Folge hat. (vgl. Schutzzieldefinition in Art. 1 der Verordnung VO (EG) 561/2006). Vgl. EuGH, Urteil vom 17.03.1998 – Rechtssache C-387/96 –. Leitsatz: 1. Die Ausnahme von den Vorschriften der VO (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die gemäß Art. 13 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung für Fahrzeuge gewährt werden kann, die von Behörden für öffentliche Dienstleistungen verwendet werden, die nicht im Wettbewerb mit dem Kraftverkehrsgewerbe stehen, gilt nicht für Fahrzeuge, die einem Unternehmen gehören, dessen Kapital von der öffentlichen Hand gehalten wird und das eine Dienstleistung des Personenlinienverkehrs im Rahmen eines Vertrages erbringt, der nach einer dem Wettbewerb unterliegenden Ausschreibung geschlossen wurde und diesem Unternehmen für eine bestimmte Zeit ein ausschließliches Recht einräumt. Denn da ein solches Unternehmen sein Verhalten am Wettbewerb ausrichten muss, damit der Vertrag nach seinem Ablauf verlängert wird, erfüllt es nicht die Voraussetzung des Fehlens von Wettbewerb mit dem Kraftverkehrsgewerbe.
6.4 Land- und Forstwirtschaftsfahrzeuge, Gartenbau, Fischerei **(§ 18 Abs. 1 Nr. 2 FPersV)**	Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschaft- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung, insbesondere auch zur Beförderung lebender Tiere, im Rahmen der eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens verwendet oder von diesen ohne Fahrer angemietet werden.	Um die Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen zu können, ist Voraussetzung, dass die Fahrzeuge im Rahmen der eigenen unternehmerischen Tätigkeit verwendet werden. Eine Anmietung ist möglich, wenn diese ohne Fahrer erfolgt. Zusammenschlüsse, die ausschließlich zum Zwecke des Abtransportes (beispielsweise

	Sobald ein Landwirt oder ein Angestellter die Güter (z. B. Zuckerrüben) eines anderen Landwirtschaftsunternehmens (mit-)transportiert, greift die Ausnahmebestimmung nicht. Zwar kann auch der Transport von Gütern für Dritte grundsätzlich eine eigene unternehmerische Tätigkeit eines Landwirtschaftsunternehmens sein, jedoch handelt es sich dabei um einen anderen Unternehmenszweck als Landwirtschaft, die angelehnt an § 585 BGB Abs. 1 S. 2 als Bodenbewirtschaftung und die mit der Bodennutzung verbundene Tierhaltung, um pflanzliche oder tierische Erzeugnisse zu gewinnen, sowie die gartenbauliche Erzeugung definiert wird. Dieser andere, nicht landwirtschaftliche, Unternehmenszweck erfüllt nicht die Voraussetzungen des Freistellungstatbestandes. Ein Forstwirtschaftsunternehmen i. S. d. § 18 Abs. 1 Nr. 2 FPersV setzt voraus, dass der Unternehmenszweck in der Bewirtschaftung von eigenem oder gepachtetem Wald liegt.	von Zuckerrüben) erfolgen, fallen nicht unter die Ausnahmeregelung.
Landschaftsbau	Der Landschaftsbau unterfällt dieser Ausnahme nicht, da keine Urproduktion erfolgt. Hier kommt möglicherweise aber eine Ausnahme nach Art. 3 Buchst. aa VO (EG) Nr. 561/2006 in Betracht (siehe Abschnitt 2.1.2). (Standort des Unternehmens und Umkreis siehe Abschnitte 6.2.1 und 6.2.2)	
Fahrzeuge im Besitz des Unternehmens	Diese Ausnahme ist auf Fahrzeuge beschränkt, die sich im Eigentum der Unternehmen befinden oder ohne Fahrer angemietet werden. Nicht erfasst sind die Fahrten eines Unterauftragnehmers. Transporte z. B. von Fischern, Landwirten, Obst- und Gemüsebauern zu lokalen Märkten, zu Großmärkten und zu anderen Verkaufsstellen bzw. Betriebsstätten sind in einem Umkreis von 100 km möglich, ohne die Sozialvorschriften im Straßenverkehr anzuwenden.	

6.5 Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen **(§ 18 Abs. 1 Nr. 3 FPersV)**	Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens verwendet werden. Diese Ausnahme ist auf Zugmaschinen beschränkt, die sich im eigenen Besitz der Unternehmen befinden oder angemietet oder auch geleast werden. Die Ausnahme findet nur Anwendung, wenn die Beförderung (z. B. durch das landwirtschaftliche Lohnunternehmen) als Teil einer land- oder forstwirtschaftlichen Tätigkeit zu sehen ist. Reine Beförderungen ohne land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeit unterliegen ebenso wenig dem Ausnahmetatbestand, wie Beförderungen für Unternehmen/Betriebe, die nicht unter den Begriff der Land- oder Forstwirtschaft fallen. (Standort des Unternehmens und Umkreis siehe Abschnitte 6.2.1 und 6.2.2)	Aus der Begründung des ersten Entwurfs zur VO (EG) Nr. 561/2006 (KOM (2001) 573) geht hervor, dass diese Ausnahme den Erwerbstätigen auf dem Land ausreichend Freiraum geben soll, ihre unternehmerische Tätigkeit als Landwirt usw. auszuüben. Verhindert werden sollte aber die normale Ausübung von Verkehrstätigkeiten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Deshalb muss das Kriterium der land- oder forstwirtschaftlichen Tätigkeit erfüllt sein, damit von der Ausnahme Gebrauch gemacht werden kann. Beförderungen, die nicht Teil einer land- oder forstwirtschaftlichen Tätigkeit sind – insbesondere durch Zusammenschlüsse (Abfuhrgemeinschaften, Maschinenringe), die ausschließlich zum Zwecke des Abtransportes (beispielsweise von Zuckerrüben) erfolgen –, fallen nicht unter die Ausnahmeregelung. Hierbei handelt es sich um gewöhnliche Beförderungen, auch wenn das transportierte Gut ein land- oder forstwirtschaftliches Gut ist. Es mangelt an der für die Anwendung der Ausnahme notwendigen land- oder forstwirtschaftlichen Tätigkeit.
6.6 Universaldienstleistungen **(§ 18 Abs. 1 Nr. 4 FPersV)**	Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens von Postdienstleistern, die zum Zwecke der Zustellung von Postsendungen gemäß § 1 Abs. 1 Post-Universaldienstleistungsverordnung verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt.	
Postdienstleistungen	Vom Anwendungsbereich befreit sind damit Paket- und Briefauslieferungen, die unter die Post-Universaldienstleistungsverordnung fallen und im Rahmen des Universaldienstes Sendungen zustellen.	Aus Nr. 10 des Beschlusses des Bundesrates zur Fahrpersonalverordnung (BR-Drs. 604/07 (Beschluss)) ergibt sich, dass es für die Erfüllung der Voraussetzungen des § 18 Abs. 1 Nr. 4 FPersV

	Die Beförderung von Briefen (bis 2000 g), Paketen bis 20 kg und Zeitungen/Zeitschriften, unter den Voraussetzungen, die in § 1 Abs. 1 Post-Universaldienstleistungsverordnung festgelegt sind, sind auf der Basis dieser Ausnahmeregelung vom Anwendungsbereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr ausgenommen. Sofern auch schwerere Pakete befördert werden, die die Gewichtsgrenze der Post-Universaldienstleistungsverordnung überschreiten, ist die Ausnahmeregelung nicht anwendbar. (Standort des Unternehmens, Umkreis sowie Haupttätigkeit des Fahrers siehe Abschnitte 6.2.1, 6.2.2 und 6.2.3)	ausreichend ist, dass die in § 1 Abs. 1 Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV) genannten Sendungen befördert werden. Nicht erforderlich ist, dass die Voraussetzungen des § 11 PostG erfüllt sind und ein Mindestangebot an Postdienstleistungen flächendeckend erbracht wird.
6.7 Inselbetrieb **(§ 18 Abs. 1 Nr. 5 FPersV)**	Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2300 km^2 verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine befahrbare Brücke, Furt oder einen befahrbaren Tunnel verbunden sind. Voraussetzung ist, dass keine Verkehrsverbindung zu anderen Teilen des Hoheitsgebietes besteht, die von Kraftfahrzeugen auf dem Landweg benutzt werden kann.	
6.8 Fahrzeuge mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb **(§ 18 Abs. 1 Nr. 6 FPersV)**	Fahrzeuge, die im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb verwendet werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt. Dies gilt nicht für auf Gasantrieb nachgerüstete Fahrzeuge, deren konventioneller Antrieb und Tank vollständig erhalten bleibt. (Standort des Unternehmens und Umkreis siehe Abschnitte 6.2.1 und 6.2.2)	
6.9 Fahrschulfahrten **(§ 18 Abs. 1 Nr. 7 FPersV)**	Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung der Fahrerlaubnis oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung verwendet werden.	Fahrten im Rahmen von Qualifikationsveranstaltungen nach dem BKrFQG sind von der Ausnahme des § 18 Abs.1 Nr. 7 FPersV erfasst, wenn diese nicht mit gewerblicher Güter- und Personenbeförderung verknüpft werden.

Unterrichts- oder Prüfungsfahrt	Für das Vorliegen der Voraussetzungen der Ausnahmeregelung ist erforderlich, dass die Fahrt ausschließlich Unterrichts- oder Prüfungszwecken dient. Wird eine Unterrichts- oder Prüfungsfahrt mit gewerblicher Personen- oder Güterbeförderung verknüpft, scheidet eine Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung aus.	
Fahrten zum Zwecke der Fortbildung	Fahrten, die im Rahmen einer normalen (betriebsinternen) Fortbildung unternommen werden oder auch ein normales Fahrsicherheitstraining erfüllen den Tatbestand des § 18 Abs. 1 Nr. 7 FPersV nicht und unterliegen damit den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.	
Fahrten im Rahmen der Weiterbildung	Fahrten im Rahmen der Weiterbildung nach dem BKrFQG fallen unter die Ausnahme, soweit es sich um Fahrten handelt, die zur Erlangung eines beruflichen Befähigungsnachweises erfolgen. Die Schulungsfahrt muss also im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildung durchgeführt werden.	
Fahrten zum Ort der Weiterbildung	Die Hin- und Rückfahrt zum Ort der Weiterbildung nach dem BKrFQG unterliegt grundsätzlich den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.	Etwas anderes würde nur gelten, wenn es sich bei dieser Fahrt um eine Privatfahrt mit einem Fahrzeug von nicht mehr als 7,5 t zHM handelt.

6.10 Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Telegramm- und Telefonanbietern **(§ 18 Abs. 1 Nr. 8 FPersV)** **Wasserversorgungsbetriebe** **Wartung und Instandhaltung bestehender Anlagen**	Fahrzeuge, die in Verbindung mit der Instandhaltung von Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Telegramm- und Telefondienstleistungen eingesetzt werden. Betriebe, die zur Deckung des Wasserbedarfs der Wohn- und Arbeitsstätten mit Trinkwasser dienen (z. B. Wasserwerke), aber auch Fernlenksysteme für die Wasserversorgung. Von der Ausnahme werden jedoch ausschließlich Fahrten zur Wartung und Instandhaltung bestehender Anlagen erfasst. Damit fallen der Transport von Teilen noch zu erbauender Anlagen oder das Erschließen von Baugebieten sowie die in diesem Zusammenhang durchgeführten Transporte nicht unter die Ausnahmeregelung.	
6.11 Straßenunterhaltung und -kontrolle **(§ 18 Abs. 1 Nr. 8 FPersV)**	Die Ausnahmeregelung umfasst Fahrzeuge, die in Verbindung mit Straßenunterhaltung und -kontrolle eingesetzt werden. Der Begriff „Fahrzeuge, die in Verbindung mit Straßenerhaltung eingesetzt werden“ ist dahin auszulegen, dass darunter Fahrzeuge fallen, die Material und / oder Maschinen zum Ort von Straßenerhaltungsarbeiten befördern, wenn diese Beförderung ausschließlich mit der Durchführung dieser Arbeiten zusammenhängt und gegenüber diesen Arbeiten zurücktritt. Dies ist jeweils im Einzelfall unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände zu entscheiden. Zur laufenden Straßenunterhaltung gehört z. B. die Beseitigung von Schlaglöchern, die Unterhaltung von Betonplatten, die Pflege der Randstreifen und Verkehrssicherungsanlagen, in der Regel dagegen nicht die Erneuerung der Fahrbahndecke. Grundsätzlich fallen auch die Beseitigung von Ölschäden sowie die Fahrbahnreinigung unter diese Ausnahmeregelung.	VwV zur StVO zu § 45 Abs. 7 StVO EuGH, Urteil vom 13.03.2014 – Rechtssache C-222/12 –

	Der Transport von Baumaschinen wie auch der Transport von sonstigen Straßenbaumaterialien von und zur Straßenbaustelle fallen nur dann unter die Ausnahme, wenn die Baumaschine bzw. das Straßenbaumaterial zur Straßenunterhaltung benötigt wird. Im übrigen sind Transporte von Baumaschinen nicht von der Ausnahme erfasst.	
Winterdienst	Im Winterdienst verwendete selbstfahrende Arbeitsmaschinen fallen nicht unter den Geltungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006, da nur Fahrzeuge erfasst sind, die zur Personen- oder Güterbeförderung eingesetzt werden. Andere Fahrzeuge, die Winterdienste vornehmen, werden von der Ausnahme erfasst.	
6.12 Hausmüllabfuhr **(§ 18 Abs. 1 Nr. 8 FPersV)**	Die Freistellung für Hausmüllbeförderungen gilt für Beförderungen, die im Rahmen von Sammeltätigkeiten erfolgen, die durch kurze Fahrstrecken von Haus zu Haus in langsamem Tempo, ständigen Fahrtunterbrechungen und Pausen zum Einsammeln der in den Tonnen befindlichen Stoffe gekennzeichnet sind. Diese Fahrten sind regelmäßig in einem eng abgrenzbaren lokalen bzw. regionalen Bereich angesiedelt. Freigestellt sind auch die Anfahrt ins Sammelgebiet und die an die Sammlung anschließende Fahrt zur Abladestelle sowie die Rückfahrt des Sammelfahrzeugs. Alle Fahrten, die im Zusammenhang mit der Ausnahmeregelung erfolgen sind abgedeckt, sofern die Fahrzeuge nicht zweckentfremdet eingesetzt werden.	Zur Hausmüllabfuhr wird auch die Abholung der Wertstoffe des „gelben Sacks“ gezählt. Es wird auch nur die Fahrt im Rahmen einer Einsammeltour von Haus zu Haus freigestellt, nicht jedoch der Transport von einer Sammelstelle zu einer Entsorgungs-/Verwertungsstelle.
Hausmüll	Eine Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung kommt nur in Betracht, soweit es sich um die Abfuhr von Hausmüll handelt. Als Hausmüll werden feste Abfälle bezeichnet, die im Rahmen einer normalen Haushaltsführung in Privathaushalten entstehen und durch die Müllabfuhr abgefahren werden.	
Sperrmüll	Die Ausnahme umfasst auch die Sperrmüllabfuhr im Rahmen der üblichen Termine für Sperrmüllabfuhr der Privat-	

	haushalte, nicht jedoch die Abfuhr von Sperrmüll, wenn einem Privathaushalt zuvor ein Container zur Verfügung gestellt wird, der gesondert abgeholt wird.	
Gewerbliche Abfälle/Sondermüll	Die Entsorgung hausmüllähnlicher Abfälle aus Gewerbebetrieben fällt nur dann unter die Ausnahme, wenn diese zeitgleich mit der Abfuhr von Privathaushalten in derselben so genannten „Kommunaltour“ erfolgt.	
Abfuhr Container von Sammelstellen / Schadstoffmobile	Für die Abfuhr von Abfällen gewerblicher Art oder Sondermüll kommt eine Ausnahmeregelung nicht in Betracht. Unter den Begriff Hausmüll fallen alle Abfälle aus privaten Haushaltungen, die im Rahmen einer Haus-zu-Haus-Entsorgung von den Entsorgungspflichtigen in genormten, im Entsorgungsgebiet vorgeschriebenen Behältern regelmäßig gesammelt, transportiert und der weiteren Entsorgung zugeführt werden. Der Ausnahme unterliegt daher nicht der Abtransport der im Entsorgungsgebiet aufgestellten Container oder sogenannte Schadstoffmobile, die zwar den privaten Haushalten zur Müllentsorgung dienen, aber nicht im Rahmen einer Haus-zu-Haus-Entsorgung eingesetzt werden.	
Weitertransporte	Die sich an die Sammeltätigkeit anschließenden Beförderungen sind nicht mehr freigestellt. Hierzu zählt der Transport von Müll mit dem Ausgangspunkt an einer Umladestelle zu einer anderen Verwertungsanlage.	
6.13 Rundfunk- und Fernsehen (inkl. der Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern und -geräten) **(§ 18 Abs. 1 Nr. 8 FPersV)**	Erfasst werden sowohl private als auch öffentlich-rechtliche Fernsehsender und Filmgesellschaften, die für Fernsehsender usw. tätig sind. Eingesetzte Subunternehmer fallen ebenfalls unter die Ausnahmeregelung.	
Filmproduktion	Soweit eine Filmproduktionsfirma für einen Fernsehsender tätig wird, sind auch die Fahrzeuge der Filmproduktionsfirma von der Anwendung der Sozialvorschriften befreit.	

6.14 Private Personentransporte **(§ 18 Abs. 1 Nr. 9 FPersV)**	Fahrzeuge mit zehn bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nicht gewerblichen Personenbeförderung verwendet werden, sind freigestellt. Somit unterliegen Kleinbusse, die ausschließlich zu privaten Zwecken (z. B. Transport von Familienmitgliedern) eingesetzt werden, nicht den Sozialvorschriften im Straßenverkehr.	
6.15 Schausteller **(§ 18 Abs. 1 Nr. 10 FPersV)** **Schaustellerbegriff**	Spezialfahrzeuge, die zum Transport von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes verwendet werden. Wer Schausteller ist, ist im Gewerberecht geregelt. In Titel III GewO – Reisegewerbe bzw. in der dazu erlassenen Verwaltungsvorschrift werden die Voraussetzungen für Schaustellerfahrzeuge näher umschrieben. Für das Vorliegen der Voraussetzungen der Ausnahmeregelung für Beförderungen im Schausteller- oder Zirkusgewerbe ist ausschlaggebend, dass • das Fahrzeug von einem Schausteller oder einer bei diesem beschäftigten Person gelenkt wird und • es sich um eine mit der beruflichen Tätigkeit des Schaustellers in Zusammenhang stehende Beförderung handelt. Für das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes ist allein der Besitz einer Reisegewerbekarte nicht ausreichend.	Die bisherige Definition des Begriffs „Schausteller“, die sich aus den Kriterien ergibt, die in Nr. 1.2.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für den Vollzug des Titels III der GewO (ReisegewVwV) enthalten sind, ist auch für den Bereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr relevant. Allein der Besitz einer Reisegewerbekarte ist jedoch nicht ausreichend, um als Schausteller zu gelten und unter die Ausnahme zu fallen. Ein Warenverkäufer ist grundsätzlich kein Schausteller, wenn er auf Volksfesten, Jahrmärkten etc. tätig wird. Er ist allenfalls dann als Schausteller anzusehen, wenn bei seiner Tätigkeit der Unterhaltungswert durch die Art des Anbietens der Waren und durch die Aufmachung des Verkaufsstandes im Vordergrund steht. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 11.10.2004 – 2 Ss 148/03 –
Spezialfahrzeug	Unter die Ausnahme fallen Fahrzeuge, die eine spezielle Einrichtung zum Transport von Zirkus- bzw. Schaustellermaterial aufweisen. Ein wesentliches Kennzeichen sind dabei spezielle Aufbauten (Reklame, Sonderbeleuchtung pp.) oder als Spezialfahrzeuge zugelassene Fahrzeuge, z. B. Zuckerwarenverkauf mit entsprechenden Aufbauten, Zirkusfahrzeuge und Fahrzeuge zum Karusselltransport. Als Spezialfahrzeuge sind aber auch solche Fahrzeuge anzusehen, die Ausrüstungen transportieren, die mit der	

Marktschreier	beruflichen Tätigkeit des Schaustellers im Zusammenhang stehen. Ein „Marktschreier" ist kein Schausteller. Er fällt nur dann unter den Begriff des Schaustellers, wenn er keinen Handel treibt.	
6.16 Projektfahrzeuge zu Lehrzwecken **(§ 18 Abs. 1 Nr. 11 FPersV)** **Infomobile/Rollende Messe**	Speziell für mobile Projekte ausgerüstete Fahrzeuge, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken verwendet werden, fallen unter diese Ausnahme, wenn • eine für Projektzwecke besondere Fahrzeugausstattung vorhanden ist, • kein gewerblicher Gütertransport durchgeführt wird, • das Fahrzeug hauptsächlich im Stand verwendet wird und somit die Fahrzeiten gegenüber den Standzeiten nachrangig sind. Erfasst sind insbesondere Büchereifahrzeuge, Spielbusse und andere Fahrzeuge, die dazu eingesetzt werden, an unterschiedlichen/wechselnden Orten (ohne feste Einrichtung) an Dritte Wissen zu vermitteln. Erfasst sind auch Infomobile („Rollende Messen“), die auf Messen oder Märkten zum Zweck der Produktpräsentation eingesetzt werden. Bedingung ist hierbei, dass die präsentierten Produkte fest am Fahrzeug ein- oder angebaut sind. Auch ein Zugfahrzeug, das den Infomobilanhänger transportiert, fällt unter die Ausnahme.	
6.17 Milchtransporte **(§ 18 Abs. 1 Nr. 12 FPersV)**	Die Ausnahme ist auf die Abholung von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben, die Rückgabe von Milchbehältern oder zur Lieferung von Milcherzeugnissen für Futterzwecke in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens (Beförderers) beschränkt. (Standort des Unternehmens und Umkreis siehe Abschnitte 6.2.1 und 6.2.2) Die Ausnahme gilt unabhängig davon, ob Molkereiprodukte zum Erzeuger zurück transportiert werden.	

6.18 Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte **(§ 18 Abs. 1 Nr. 13 FPersV)**	Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte sind freigestellt.	
6.19 Transport tierischer Nebenprodukte **(§ 18 Abs. 1 Nr. 14 FPersV)**	Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 250 km vom Standort des Unternehmens zum Transport tierischer Nebenprodukte im Sinne des Art. 3 Nr. 1 VO (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte in der jeweils geltenden Fassung verwendet werden.	
Gülle	Gülle ist als ein tierisches Nebenprodukt zu betrachten, welches im Umkreis von 250 km vom Standort des Unternehmens transportiert werden kann.	
Tote Tiere	Der Transport von toten Tieren wird nur insoweit aus dem Anwendungsbereich der Sozialvorschriften ausgenommen, als es sich um den Transport von toten Tieren oder Tierteilen handelt, die nicht mehr als Lebensmittel weiterverarbeitet werden sollen. Befreit sind z.B. Transporte von tierischen Abfällen und Tierkadavern zu den Einrichtungen für die Beseitigung tierischer Nebenprodukte (Tierkörperbeseitigungsanstalten). Der Transport von toten Tieren oder Tierteilen, die noch als Lebensmittel verwendet werden, unterliegt in vollem Umfang den Sozialvorschriften im Straßenverkehr. (Standort des Unternehmens und Umkreis siehe Abschnitte 6.2.1 und 6.2.2)	
6.20 Güterverteilzentren/Umschlaganlagen **(§ 18 Abs. 1 Nr. 15 FPersV)**	Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals verwendet werden, sind von den Sozialvorschriften im Straßenverkehr befreit. Fahrten mit Fahrzeugen in großen Güterverteilzentren, die ein klar umgrenztes Gebiet umfassen, sind von der Ausnahme erfasst.	Es wird davon ausgegangen, dass im Rahmen dieser Güterverteilzentren keine langen Fahrzeiten am Stück anfallen (Ständiger Wechsel von Lenktätigkeit mit Be- und Entladevorgängen).

6.21 Transport von lebenden Tieren **(§ 18 Abs. 1 Nr. 16 FPersV)**	Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 km für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden. Nicht befreit nach dieser Regelung ist der Transport lebender Tiere vom landwirtschaftlichen Betrieb zum Schlachtbetrieb. (Standort des Unternehmens und Umkreis siehe Abschnitte 6.2.1 und 6.2.2)	Aus der Begründung des ersten Entwurfs zur VO (EG) Nr. 561/2006 (KOM (2001) 573) geht hervor, dass diese Ausnahme den Erwerbstätigen auf dem Land ausreichend Freiraum geben soll, ihre unternehmerische Tätigkeit als Landwirt pp. auszuüben. Verhindert werden sollte aber die normale Ausübung von Verkehrstätigkeiten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen.
Viehhandelsunternehmen	Viehhandelsunternehmen, Viehladestellen und Sammelstellen gemäß Viehverkehrsverordnung sind keine lokalen Märkte im Sinne der FPersV.	
Markt	Nach §§ 66-68 GewO ist unter Markt ein „Großmarkt“, „Wochenmarkt“ sowie „Spezialmarkt und Jahrmarkt“ zu verstehen (Legaldefinition).	

7	Besonderheiten für den Personen-Linienverkehr bis 50 km (ÖPNV)		
7.1	**Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, Grundsatz** **(§ 1 Abs. 1 FPersV)** **An- und Abfahrzeiten** **Nachweispflicht**	Fahrer von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich Fahrer zu befördern, und die im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km eingesetzt sind, haben Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nach Maßgabe der Art. 4, 6 bis 9, 12 VO (EG) Nr. 561/2006 einzuhalten. Schienenersatzverkehr bis zu 50 km Linienlänge ist Linienverkehr im fahrpersonalrechtlichen Sinne. Die Anfahrt zum Beginn und die Abreise am Ende des Linienverkehrs innerhalb von 50 km fällt unter die Ausnahme des Art. 3 Buchst. a VO (EG) Nr. 561/2006. Darüber hinaus sind die Vorschriften des ArbZG zu beachten. Für die Ermittlung der Linienlänge wird die einfache Strecke zugrunde gelegt. Der Nachweis der in § 1 Abs. 1 FPersV genannten Zeiten erfolgt gemäß der Abs. 8 bis 10 anhand von Fahrplänen und Arbeitszeitplänen nach Maßgabe des Art. 16 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 Buchst. a und b VO (EG) Nr. 561/2006. Die Nachweise der Zeiten sind gem. § 1 Abs. 8 S. 2 FPersV durch einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Fahrplans zu führen. Dies gilt nach § 1 FPersV nicht für mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstete Fahrzeuge.	
7.2	**Fahrtunterbrechungen im Linienverkehr** **(§ 1 Abs. 3 FPersV)**	Eine Fahrtunterbrechung liegt nur dann vor, wenn der Fahrer während dieser Zeit keine Fahrtätigkeit und keine anderen Arbeiten, wie z. B. Fahrscheinverkauf oder Fahrscheinkontrolle, ausführt, und dieser Zeitraum dem Fahrer zur freien Verfügung steht und zur Erholung genutzt werden soll (Art. 4 Buchst. d VO (EG) Nr. 561/2006).	

7.2.1 Fahrtunterbrechungen bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von mehr als 3 km **(§ 1 Abs. 3 Nr. 1 FPersV)**	Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als 3 km, ist nach einer Lenkzeit von 4½ Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten einzulegen. Diese Fahrtunterbrechung kann durch zwei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 20 zusammenhängenden Minuten oder drei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden. Die Teilunterbrechungen müssen innerhalb der Lenkzeit von höchstens 4 ½ Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen.	
7.2.2 Fahrtunterbrechungen bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von nicht mehr als 3 km **(§ 1 Abs. 3 Nr. 2 FPersV)**	Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als 3 km, sind als Fahrtunterbrechungen auch Arbeitsunterbrechungen ausreichend, soweit diese nach den Dienst- und Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind (z. B. Wendezeiten). **Mindestanforderung:** Die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen muss mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit betragen. Arbeitsunterbrechungen unter 10 Minuten werden bei der Berechnung der Gesamtdauer nicht berücksichtigt. Nur durch Tarifvertrag kann vereinbart werden, dass Arbeitsunterbrechungen von mindestens 8 Minuten berücksichtigt werden können, wenn ein Ausgleich vorgesehen ist, der die ausreichende Erholung des Fahrers erwarten lässt. Auch hier ist Voraussetzung, dass die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit beträgt. Es sind Fahrtunterbrechungen nach § 1 Abs. 3 Nr. 1 **oder** Nr. 2 FPersV zulässig (siehe Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 06.05.2014 – 9 AZR 575/12 –).	Durch die Einfügung des neuen Satzes 3 in § 1 Abs. 3 Nr. 2 FPersV (Rechtsänderung im Jahr 2015, BGBl. I S. 243) erfolgte an dieser Stelle lediglich eine Klarstellung, dass nach 4 ½ Stunden ununterbrochener Lenkzeit eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen ist.
7.3 Wöchentliche Ruhezeit **(§ 1 Abs. 4 FPersV)**	Die Fahrer sind nicht zur Einlegung einer wöchentlichen Ruhezeit nach höchstens sechs 24-Stunden-Zeiträumen	

	verpflichtet. Sie können die wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen 2-Wochen-Zeitraum verteilen. Erfolgt ein Wechsel von nationalem Linien- auf Gelegenheitsverkehr, gelten die Vorschriften der VO (EG) Nr. 561/2006, wonach nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen ist. Erfolgt ein Wechsel von Gelegenheits- auf nationalen Linienverkehr, gelten die Vorschriften der FPersV, wonach die einzuhaltenden Wochenruhezeiten auf einen 2-Wochenzeitraum verteilt werden können.	

8 Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage (§ 20 FPersV)		
8.1 Allgemeine Hinweise	§ 20 FPersV bestätigt den durch Art. 34 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vorgesehenen Vorrang des manuellen Nachtrags. Fahrer und selbstfahrende Unternehmer, die sich für einen der 28 Kalendertage, die dem Kontrolltag vorausgehen wegen Krankheit, Urlaub oder anderer Gründe nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, sind verpflichtet diese Zeiten durch manuelle Nachträge zu belegen.	
8.1.1 Tageskontrollblätter Anlage 1 zu § 1 Abs. 6 FPersV	Fahrer von Fahrzeugen mit mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t zHM, die nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, verwenden den Nachweis nach § 1 Abs. 6 FPersV (Tageskontrollblatt) für den Nachtrag. Bei der Verwendung von Tageskontrollblättern muss der Nachtrag vor Fahrtantritt lesbar unter Verwendung der in Art. 34 Absatz 5 Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aufgeführten Zeichen erfolgen. Bei Bedarf können auch mehrere Tageskontrollblätter benutzt werden. Der Nachtrag nur einer Zeitgruppe für den gesamten Nachtragungszeitraum kann auf jeweils einem Tageskontrollblatt für den jeweiligen einzelnen Tag (Tagesnachweis) oder auf nur einem Tageskontrollblatt (Sammelnachweis, der Zeitraum ist dann auf dem Tageskontrollblatt zu dokumentieren) vorgenommen werden.	Hinweis: Von der Papierform kann abgewichen werden, sofern eine digitale Lösung alle Angaben, die auf dem Tageskontrollblatt vorgesehen sind, enthält und eine Kontrollierbarkeit uneingeschränkt im Rahmen von Straßen- und Betriebskontrollen gewährleistet ist.
8.1.2 Analoger Fahrtenschreiber	Bei einem analogen Fahrtenschreiber müssen manuelle Nachträge vor Fahrtantritt lesbar unter Verwendung der in Art. 34 Absatz 5 Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aufgeführten Zeichen erfolgen. Der Nachtrag ist auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum verwendeten Schaublattes vorzunehmen. Bei Bedarf können auch mehrere Schaublätter benutzt werden. Der Nachtrag nur einer Zeitgruppe für den gesamten Nachtragungszeitraum kann auf jeweils einem Schaublatt für den jeweiligen einzelnen Tag (Tagesnachweis) o-	

	der auf nur einem Schaublatt (Sammelnachweis, der Zeitraum ist dann auf dem Schaublatt zu dokumentieren) vorgenommen werden.	
8.1.3 Digitaler Fahrtenschreiber **Nachtrag aus technischen Gründen unmöglich** **Nachtrag besonders aufwendig**	Manuelle Nachträge müssen bei Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers vor Fahrtantritt mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte erfolgen. Insbesondere, wenn zwischen Entnahme und erneutem Stecken der Fahrerkarte nur eine Zeitgruppe einzugeben ist. Die Menüführung des Fahrtenschreibers ist zu beachten. Ist ein manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte aus technischen Gründen nicht möglich (teilweise bei älteren Fahrtenschreibermodellen), ist vor Fahrtantritt ein Fahrtenschreiberausdruck (Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers am Fahrtag) zu fertigen und auf der Rückseite lesbar unter Verwendung der in Art. 34 Absatz 5 Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aufgeführten Zeichen der manuelle Nachtrag der berücksichtigungsfreien Zeiten vorzunehmen. Bei Bedarf können auch mehrere Fahrtenschreiberausdrucke benutzt werden. Der Nachtrag nur einer Zeitgruppe für den gesamten Nachtragungszeitraum kann auf jeweils einem Fahrtenschreiberausdruck für den jeweiligen einzelnen Tag (Tagesnachweis) oder auf nur einem Fahrtenschreiberausdruck (Sammelnachweis, der Zeitraum ist dann auf dem Schaublatt zu dokumentieren) vorgenommen werden. Alternativ kann der Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage mittels einer Bescheinigung des Unternehmers erbracht werden. Nach § 20 Absatz 4 Satz 1 FPersV darf bei einer Kontrolle anstelle eines manuellen Nachtrages eine Bescheinigung des Unternehmens über die in § 20 Absatz 1 FPersV genannten Zeiten vorgelegt werden, wenn ein manueller Nachtrag mittels der manuellen Eingabevorrichtung des	Bei **Stoneridge-Fahrtenschreibern bis Rev. 7.4** (SE5000 - Exakt Duo) kann mit der Funktion „Ruhezeit bis“ (Comforttaste) ein mehrtägiger Zeitraum mit der gleichen Zeitgruppe einfach eingegeben werden. In diesem Fall wird die Zeitgruppe bis 24:00 Uhr des letzten Arbeitstages bei der Auswertung dargestellt und intern bis zum nächsten Tag mit Aktivitäten fortgeschrieben. Am nächsten Tag mit Aktivitäten wird diese Zeitgruppe ab 00:00 Uhr wieder in der Auswertung bis zur Aktivitätsänderung dargestellt. Dazwischen liegende Tage werden in der Auswertung als Lücke ohne Eintrag dargestellt. Stimmen Endaktivität und Anfangsaktivität in diesem Fall überein, liegt kein Fahrerverstoß vor (Geräteprogrammierung).

	Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte aus technischen Gründen nicht möglich oder besonders aufwendig ist.	
8.2 Gesetzliche Anforderungen	Manuelle Nachträge im Sinne von § 20 Abs. 1 S.1 FPersV müssen bei Verwendung eines digitalen Fahrtenschreibers mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte oder bei Verwendung eines analogen Fahrtenschreibers, bei Verwendung eines Fahrtenschreiberausdruckes oder eines Nachweises nach § 1 Abs. 6 FPersV vor Fahrtantritt lesbar unter Verwendung der in Art. 34 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aufgeführten Zeichen erfolgen. Der Nachtrag ist auf der Rückseite des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum verwendeten Schaublattes oder Fahrtenschreiberausdruckes (Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers am Fahrtag) oder auf einem Nachweis nach § 1 Abs. 6 FPersV (Tageskontrollblatt) vorzunehmen. Bei Bedarf können auch mehrere Schaublätter, Fahrtenschreiberausdrucke oder Tageskontrollblätter benutzt werden.	Leitlinie Nr. 5 der KOM (s. Link, S. 2)
8.3 Bescheinigung des Unternehmers **(§ 20 Abs. 4 FPersV)**	Ist der Nachtrag mittels der manuellen Eingabevorrichtung des digitalen Fahrtenschreibers technisch nicht möglich oder besonders aufwendig, darf bei der Kontrolle eine Bescheinigung vorgelegt werden. Falls der Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage mittels einer Bescheinigung des Unternehmers erbracht wird, darf die Bescheinigung nicht handschriftlich ausgefüllt werden. Der Unternehmer hat dem betroffenen Fahrer die Bescheinigung mit den Gründen für das Fehlen von Arbeitszeitnachweisen vor Fahrtantritt auszustellen und auszuhändigen sowie dafür zu sorgen, dass der Fahrer die Bescheinigung während der Fahrt mit sich führt. Der selbstfahrende Unternehmer hat die Bescheinigung vor Fahrtantritt auszustellen und zu unterzeichnen. Im Übrigen ist die Bescheinigung von vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person und vom Fahrer vor Fahrtantritt zu	Die Bescheinigung des Unternehmers ist nur zulässig, wenn die Fahrt mit einem Fahrzeug mit digitalen Fahrtenschreiber durchgeführt wird und der Nachtrag technisch nicht möglich oder besonders aufwendig ist (§ 20 Absatz 4 Satz 1 FPersV). Ist der Nachtrag bei einem Fahrzeug mit digitalen Fahrtenschreiber technisch nicht möglich, kann der Nachtrag auf einem Fahrtenschreiberausdruck vorgenommen werden (§ 20 Absatz 3 Satz 2 FPersV). Ggf. können mehrere Fahrtenschreiberausdrucke verwendet werden. Bei Fahrten mit Fahrzeugen mit analogem Fahrtenschreiber oder Fahrzeugen bei denen die Verwendung von Tageskontrollblättern vorgeschrieben ist, ist ein handschriftlicher Nachtrag auf dem/den Tageskontrollblättern oder Schaublättern vorzunehmen (§ 20 Absatz 3 Satz 1 FPersV). In

	unterzeichnen. Der Unternehmer oder die von ihm beauftragte Person darf nicht der Fahrer selbst sein. Im Fall einer Beauftragung hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass die beauftragte Person die Bescheinigung unterzeichnet. Die Bescheinigung darf dem Fahrer als Telefax oder Ausdruck einer digitalisierten Kopie zur Verfügung gestellt werden. Die Bescheinigung ist nur für volle Kalendertage auszustellen. Bei jedem digitalen Fahrtenschreiber ist der manuelle Nachtrag für den letzten Arbeitstag von Entnahme der Fahrerkarte bis 24:00 Uhr und am nächsten Tag des Steckens der Fahrerkarte ab 00:00 Uhr möglich. Wenn zum lückenlosen Nachweis des laufenden Tages und der vorangegangenen 28 Kalendertage Tageskontrollblätter bzw. Schaublätter analoger Fahrtenschreiber oder Ausdrucke des digitalen Fahrtenschreibers verwendet werden, sind Bescheinigungen als Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage in Deutschland nicht erforderlich.	diesen Fällen ist die Möglichkeit eine Bescheinigung vorzulegen nicht gegeben. Soweit Fahrer in den nachweispflichtigen Tagen mit unterschiedlichen Fahrzeugen fahren, könnten neben der Fahrerkarte sowohl Ausdrucke, Schaublätter, Tageskontrollblätter als auch Bescheinigungen vorgelegt werden.
8.4 EU-einheitliches Muster	In Deutschland gibt es kein vorgegebenes Muster für die Bescheinigung nach § 20 Abs. 4 FPersV, jedoch sind die Formvorschriften zu beachten. In den Fällen, in denen berücksichtigungsfreie Tage mittels einer Bescheinigung des Unternehmers nach § 20 Absatz 4 FPersV nachgewiesen werden, wird empfohlen, das von der Europäischen Kommission veröffentlichte einheitliche Muster zu verwenden. Die deutsche Übersetzung dieses Musters kann in den Fällen des § 20 Absatz 4 Satz 1 FPersV in Deutschland und allen Mitgliedstaaten verwendet werden. Bei rein nationalen Beförderungen innerhalb Deutschlands sind weiterhin an Stelle des EU-einheitlichen Musters Bescheinigungen zulässig, die den Anforderungen des § 20 FPersV genügen.	(Amtsblatt.Nr. L 330 vom 16.12.2009, S. 80; siehe auch www.bag.bund.de) Das europäische Muster wird auch in der Bundesrepublik Deutschland anerkannt.

8.5 Nachträgliches Ausstellen des Nachweises	Das nachträgliche Ausstellen des Nachweises, bzw. die Vorlage der Bescheinigung nach einer abgeschlossenen Kontrolle ist nicht möglich.	
8.6 Vorausgegangene Arbeitslosigkeit	Der Arbeitgeber eines Berufskraftfahrers ist nicht verpflichtet, in die von ihm auszustellende Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage eine dem Beschäftigungsverhältnis vorausgehende Arbeitslosigkeit seines jetzigen Arbeitnehmers aufzunehmen. In Zweifelsfällen können weitere Nachweise (Bescheinigung der Arbeitsagentur/ARGE etc.) verlangt werden, da die gesetzliche Pflicht zur Vorlage der Bescheinigung nach § 20 Abs.1 FPersV nur dann entfällt, wenn tatsächlich Zeiten der Beschäftigungslosigkeit bestanden.	OLG Koblenz, Beschluss vom 10.08.2009 – 1 SsBs 83/09 –
8.7 Steckenlassen der Fahrerkarte	Sofern die Fahrerkarte nach Beendigung der Arbeitsschicht im Fahrtenschreiber verbleibt, um damit die entsprechenden Ruhezeitaufzeichnungen vorzunehmen, muss sichergestellt sein, dass der Tagesabschluss und der nächste Tagesbeginn (Eingabe des Landes) ordnungsgemäß gebucht wird, ein Missbrauch ausgeschlossen ist und dass das Fahrzeug während dieser Zeit nicht durch eine andere Person bewegt wird.	
8.8 Abgabe der Nachweise und Aufbewahrungspflicht des Unternehmers **(§ 20 Absatz 5 FPersV, § 4 FPersG)**	Nach Ablauf des Nachweiszeitraums (vorausgegangene 28 Kalendertage) hat der Fahrer die Nachweise (Tageskontrollblätter, Schaublätter, Fahrtenschreiberausdrucke, Bescheinigungen) unverzüglich im Unternehmen abzugeben. Der Unternehmer, der nicht zugleich Fahrer ist, hat die Nachweise ab dem Zeitpunkt der Rückgabe durch den Fahrer ein Jahr außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den Fahrern auf Verlangen eine Kopie auszuhändigen. Nach Ablauf der Aufbewahrungspflicht sind die Nachweise bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, soweit sie nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach Arbeitszeitgesetz oder anderen Rechtsvorschriften benötigt werden.	

9	Andere Rechtsvorschriften		
9.1	**Arbeitszeitgesetz (ArbZG) bzw. Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern**	Die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes bzw. des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern sind zusätzlich zu beachten, insbesondere: • Es gelten auch für Kraftfahrer tägliche und wöchentliche Höchstarbeitszeiten. Die Lenkzeiten eines Kraftfahrers stellen nur einen Bestandteil seiner Arbeitszeit dar. Die werktägliche Arbeitszeit ist insoweit nach § 3 ArbZG auf maximal zehn Stunden begrenzt. • Die Ruhepausen nach § 4 ArbZG oder § 5 Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern werden erbracht, wenn der Fahrer Fahrtunterbrechungen nach Art. 7 VO (EG) Nr. 561/2006 einlegt. • Die Aufbewahrungspflicht für Arbeitszeitnachweise (auch Schaublätter oder Daten der Fahrerkarte, Ausdrucke etc.) beträgt 2 Jahre.	VG Hamburg, Urteil vom 12.03.2015 – 17 K 3507/14 –
	Geltungsbereich des § 21a ArbZG **Bereitschaftszeiten nach § 21a Abs. 3 ArbZG**	Die Regelung des § 21a ArbZG gilt nur für Beschäftigte, die Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ausführen. Erfasst werden damit Fahrer von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Höchstmasse von über 3,5 t und Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Fahrgastplätzen. Bereitschaftszeiten sind dann nicht der Arbeitszeit zuzurechnen, wenn die Lage und Dauer der Bereitschaftszeiten den Fahrern im Voraus, spätestens jedoch unmittelbar vor Beginn des jeweiligen Zeitraums der Bereitschaft bekannt sind (vgl. § 21 a Absatz 3 Nr. 1 und 2 ArbZG). Dies gilt für die Zeit, • während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen, • während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu	

	können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen. Diese Bereitschaftszeiten dürfen nicht auf die Ruhezeiten oder Ruhepausen angerechnet werden. Bei Zwei-Fahrer-Besatzungen ist die Zeit, die während der Fahrt auf dem Beifahrersitz bzw. in der Schlafkabine verbracht wird, keine Arbeitszeit. Auch diese Zeitabschnitte können nicht als Ruhezeit bewertet werden allerdings als Ruhepausen.	
Anwendung des ArbZG, wenn der §21a ArbZG nicht gilt	Für Beschäftigte, die hauptberuflich in Fahrzeugen eingesetzt werden, die unter den Ausnahmekatalog der VO (EG) Nr. 561/2006 fallen oder für die ausschließlich das Fahrpersonalgesetz und die Fahrpersonalverordnung anzuwenden sind (z. B. Linienverkehr bis 50 km; Güterbeförderung mit Fahrzeugen zwischen 2,8 und 3,5 t), ist § 21a ArbZG nicht anwendbar. Für diese Beschäftigten finden nach der Fahrpersonalverordnung die Lenk- und Ruhezeitregelungen der VO (EG) Nr. 561/2006 und die übrigen Regelungen des Arbeitszeitgesetzes Anwendung.	
Bereitschaftszeit nach dem ArbZG, wenn § 21a ArbZG nicht gilt	Bereitschaftszeiten (der Arbeitnehmer muss sich bereithalten, um seine Tätigkeit auf Anweisung jederzeit aufnehmen zu können) sind grundsätzlich Arbeitszeit und auf die tägliche Höchstarbeitszeit anzurechnen.	
9.2 Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)/Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV)	Geregelt wird • das Mindestalter für Berufskraftfahrer, • die Ausbildungsvoraussetzungen, • die Weiterbildungsvoraussetzungen im gewerblichen Personen- und Güterverkehr (§§ 2 und 5 BKrFQG). Die Ausbildungsinhalte sind in der BKrFQV festgelegt.	Siehe hierzu auch Anwendungshinweise zum Berufskraftfahrerqualifikationsrecht unter www.bag.bund.de

Abkürzungsverzeichnis

AETR	Europ. Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals
AO	Abgabenordnung
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz
ArbZG	Arbeitszeitgesetz
Art.	Artikel
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BKrFQG	Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz
BKrFQV	Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung
BFH	Bundesfinanzhof
BGH	Bundesgerichtshof
EuGH	Europäischer Gerichtshof
ff	fortfolgende
FPersG	Fahrpersonalgesetz
FPersV	Fahrpersonalverordnung
FsK	Fahrtenschreiberkarte(n)
FZV	Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr
GewO	Gewerbeordnung
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KOM	Kommission der Europäischen Gemeinschaften
km	Kilometer
km^2	Quadratkilometer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OLG	Oberlandesgericht
SGB IV	Viertes Buch Sozialgesetzbuch
StGB	Strafgesetzbuch
StPO	Strafprozessordnung
StVG	Straßenverkehrsgesetz

StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
t	Tonnen (Gewichtseinheit)
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VO	Verordnung
zHM	zulässige Höchstmasse

Bildnachweis

© Bundesamt für Güterverkehr
© Getty Images