



Verkehrsrechtliche Infos für das Bau- und Baunebengewerbe

**Die wichtigsten Regeln zur Ladungssicherung, zu Fahrverboten,
zum Kontrollgerät sowie zu den Lenk- und Ruhezeiten**

Publikation der Geschäftsstelle Bau und der
Bundesinnungsgruppe Baunebengewerbe in
Zusammenarbeit mit den jeweiligen Landesinnungen

Stand: Oktober 2019

Autoren:

Mag. Andreas Edinger
Dr. Peter Klemens, LL.M.

Warum eine neue Auflage?

Seit der letzten Auflage sind 2 Jahre vergangen. Zwischenzeitlich fanden eine Reihe von gesetzlichen Änderungen statt. Dieser Umstand hat uns zu einer Überarbeitung der Inhalte bewogen.

Was ist diesmal neu/überarbeitet?

Wo finden sie es?

Übersichtskarte LKW-Fahrverbote in Ostösterreich erneuert	Seite 18
LKW Fahrverbot Burgenland aktualisiert	Seite 19
LKW Fahrverbot Steiermark angepasst	Seite 21
Sektorales Fahrverbot und Fahrverbote Tirol, A 12	Seite 21
Umweltplakette und Fahrverbote Deutschland	Seite 23
Ausbildungskosten Weiterbildung	Seite 28
Verbot Wochenendruhe in der Schlafkabine	Seite 42
Änderungen durch Wechsel von Fahrtenbuch auf Lenkprotokoll	Seite 51
Kontrollgerät 2. Generation (Smarttachograph)	Seite 52
EU-Formblatt Lenkfreie Tage-manueller Nachtrag	Seite 58
Strafen in Österreich	Seite 67
Kontrolldatenbank Anpassung	Seite 72
Entscheidungshilfe Nachtragen – EU-Formblatt	Seite 80
Konkretisierung der Tabelle für Strafraumen	Seite 84

Wir hoffen, mit dieser Broschüre einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr und zur Vermeidung von Strafen zu leisten.

Nur wer die für ihn geltenden Regeln kennt, kann sich auch danach richten. Wir haben versucht, die geltenden Regeln aus dem Bereich Verkehr und Lenk- und Ruhezeiten verständlich wiederzugeben.

Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter!

Alle Angaben erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Daher müssen wir eine Haftung der Wirtschaftskammern Österreichs oder der beiden Autoren ausschließen.

Für Kritik und Anregungen bin ich dankbar.

Andreas.Edinger@wkw.at

Oktober 2019

I Verkehrsrecht

1. Werkverkehr	4
2. Ladungssicherung	5
3. LKW Fahrverbote	15
4. Umweltfahrverbote - Maßnahmenkataloge	17
5. Führerschein - Gültigkeit	24
6. Grundqualifikation und Weiterbildung	26
7. Strafen vermeiden	29
8. Halteverbote für Montagen/Bauarbeiten	33

II Lenk- und Ruhezeiten, Sozialvorschriften

9. Lenkzeiten, Lenkpausen, Ruhezeiten, Ruhepause	34
10. Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit	43
11. Übersicht Arbeitszeit für Lenker	46
12. Exkurs: Lohnfuhrvertrag	47

III EU-Kontrollgerät und Dokumentationspflicht

13. EU Kontrollgerät	49
14. Vom Lenker mitzuführende Dokumente	56
15. EU-Formblatt lenkfreie Tage und manueller Eintrag	58

IV Strafen und Verkehrsunternehmensregister

16. Strafen in Österreich	67
17. Verkehrsunternehmensregister	71

V Anhänge

Anhang I	- EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften	76
Anhang II	- Übersicht der Rechtsvorschriften	77
Anhang III	- EU-Formblatt: Entscheidungshilfe für Fahrpersonal	79
Anhang IV	- Tabellarische Übersicht für Strafen in Österreich	84

I Verkehrsrecht

1. Werkverkehr

Grundsatz: Alle Verkehrsteilnehmer müssen sich an die Vorschriften des Kraftfahrrechts und der Straßenverkehrsordnung halten.

Beispiele:

Beleuchtung, Zulassung eines Kfz, jährliche Überprüfung (Pickerl), Pflichten des Lenkers und des Halters, Bremsanlage, Bereifung etc.

Rechtsfahrgebot, Anhaltepflicht bei Unfällen, Höchstgeschwindigkeiten, Park- und Halteverbote, Anhalten bei roter Ampel, Vertrauensgrundsatz

Lenken nur mit gültigem Führerschein, Führerschein rechtzeitig verlängern lassen, Grundqualifikation (C95) im gewerblichen LKW-Betrieb

Zusätzlich gibt es aber für einzelne Arten des Verkehrs weitere Regelungen.

Dazu kann man die Verkehrsteilnehmer grob in 3 Gruppen einteilen:

- **Privater Verkehr** (Einkaufen fahren, zur Arbeit fahren, die Kinder in die Schule bringen)
- **Gewerblicher Güterverkehr** (Frächter): Fremde Ware gegen Entgelt von A nach B führen, eigenes konzessioniertes Gewerbe mit weiteren Vorschriften
- **Werkverkehr:** gewerblicher Verkehr, Nebenrecht eines Gewerbetreibenden, aber nur ohne eigenen Gewerbeschein erlaubt, wenn 5 Voraussetzungen beachtet werden (sonst wird es gewerblicher Güterverkehr mit all seinen Auflagen)

Werkverkehr:

Viele Transporte werden von Firmen mit eigenen Fahrzeugen durchgeführt. Solange nur eigene Güter befördert werden, spricht man von Werkverkehr. Bei **LKW über 3,5 t** höchstes zulässiges Gesamtgewicht (hzG) **muss** die Verwendungsbestimmung „**Zur Verwendung für den Werkverkehr bestimmt**“ bzw. die **Kennzahl „19“ in den Zulassungsschein eingetragen werden.**

Von Werkverkehr spricht man dann, wenn Warentransport unter den folgenden **fünf Voraussetzungen** durchgeführt wird:

1. Die beförderten Güter müssen im Eigentum des Unternehmens stehen oder vom Unternehmen gekauft, verkauft, vermietet, gemietet, erzeugt, bearbeitet, oder ausgebessert werden.
2. Die Beförderung der Güter muss der Heranschaffung zum Unternehmen, ihrer Fortschaffung vom Unternehmen oder ihrer Überführung innerhalb oder – zum Eigengebrauch - außerhalb des Unternehmens dienen.
3. Die verwendeten Fahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmers oder Leihpersonal gelenkt werden (oder vom Unternehmer selbst).
4. Die Kraftfahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören (auch gemietete oder geleaste Fahrzeuge sowie kurzfristige Ersatzfahrzeuge sind erlaubt).
5. Die Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen des gesamten Unternehmens darstellen.

Werden Warentransporte im Rahmen des Betriebes durchgeführt und liegen nicht (alle) der oben genannten Voraussetzungen des Werkverkehrs vor (z.B. es handelt sich um fremde Waren, oder ein Händler will einen Transport direkt vom Erzeuger zum Kunden durchführen, ohne Berührung des eigenen Betriebes/Lagers), so hat der Transport im Rahmen der gewerblichen Güterbeförderung zu erfolgen.

2. Ladungssicherung

Eine ausreichende Ladungssicherung ist nur dann möglich, wenn folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Auswahl des richtigen Fahrzeuges
- Ladelücken vermeiden (Formschluss)
- Reibung zwischen Ladung und Ladefläche erhöhen
- Bei Bedarf zusätzlich Niederzurren (Kraftschluss), bzw. gegen Abheben sichern.

ACHTUNG!

Dieses Kapitel wurde für den Gebrauch im Alltag verfasst und beinhaltet Faustregeln. Die Praxis hat gezeigt, dass eine ungefähre Kopfrechnung eher angenommen und umgesetzt wird, sowie in den meisten Fällen auch zu einem annehmbaren Ergebnis führt. Beim Verladevorgang sind dem Lenker in der Regel weder der genaue Reibbeiwert, noch die tatsächlich herrschende Vorspannkraft der Ratschen bekannt. Dies sind aber genau jene Faktoren, welche bei der Berechnung ausschlaggebend sind. Somit sind Hausverstand und viel Erfahrung gefragt!

Wer ist verantwortlich?

Für die vorschriftsmäßige Verwahrung der Ladung sind bis zu drei Personen verantwortlich:

- der Lenker,
- der Transportunternehmer (= Halter des LKW) und
- der Belader des Fahrzeuges

Der Lenker ist auch verantwortlich, wenn er das Fahrzeug nicht selbst beladen hat. Die Rechtsprechung sagt, dass es einem Berufskraftfahrer zuzumuten ist, sich jenes Wissen und jene Grundlagen zu verschaffen, die ihn selbst in die Lage versetzen, die Masse der Ladung einzuschätzen. Er darf sich auf die Angaben des Beladers und auf die Gewichtsangaben im Frachtbrief nicht verlassen, wenn sie erkennbar falsch sind.

Der Lenker haftet demnach – neben dem Zulassungsbesitzer und dem Belader – in seinem Bereich für die Einhaltung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes und der maximalen Achslasten.

Ein Belader ist nur dann verantwortlich, wenn er selbstständig Anweisungen zur Beladung gegeben hat oder die Beladung selbstständig durchführt.

Wenn er nur die Anweisungen des Lenkers umsetzt, ist der Belader nicht für die Ladungssicherung verantwortlich.

Physikalische Grundlagen

Folgende Kräfte können maximal auf das Ladegut wirken:



80% der Gewichtskraft gegen die Stirnwand (Abbremsung, Verzögerung)

50% der Gewichtskraft gegen die Seitenwände (Kurvenfahren)

50% der Gewichtskraft gegen die Rückwand (Anfahren, Beschleunigen)

Anmerkung:

Bis zu 100% der Gewichtskraft können auf die Stirnwand wirken, wenn der LKW mit einer neueren, bzw. guten Bremsanlage ausgestattet ist.

Oder anders ausgedrückt:

0,8 G wirken nach vorne

0,5 G wirken zur Seite

0,5 G wirken nach hinten

Hinweis: Ein G entspricht der Gewichtskraft (Erdbeschleunigung).

Erläuterung:

Die Masse der Ladung wird in kg oder t angegeben

(1 t = 1.000 kg).

In der Ladungssicherung wird in N (Newton), bzw. in daN gerechnet

(1 daN = 10 N)

Kräfte bei Zurrketten werden in kN angegeben

(1 kN = 1.000 N).

1 daN (= 10 N) entspricht ungefähr 1 kg



Bei Bodenunebenheiten wirken Vertikalkräfte, die die Ladung zum Abheben bringen.

Die Kraft, die das Ladegut auf der Ladefläche hält:

Die Reibkraft!

Definition: Widerstand zweier Gegenstände beim Verschieben entlang ihrer Oberfläche.

Diese lässt sich folgendermaßen ermitteln:

Reibkraft = Gewichtskraft x Reibbeiwert ($F_R = F_G \times \mu$)

Je „rauer“ zwei Oberflächen sind, die aufeinandertreffen, desto mehr „verzahnen“ sich diese ineinander, desto größer ist der Reibbeiwert.

Erläuterung:

Der Reibbeiwert kann entweder durch Tests ermittelt oder Tabellen entnommen werden.

Materialpaarung trocken (nass, fett)	" μ " gemäß VDI-Richtlinie	" μ " im Versuch
Glatter Stahl / glatter Stahl	0,1 - 0,25	0,1
Gehobelte Eiche / Weichholz	0,2 - 0,5	0,2
Spanplatte / Spanplatte glatt	0,2 - 0,5	0,2
Rauhes Holz / Holz	0,2 - 0,5	0,3
Rostiger Stahl / rauhes Holz	0,2 - 0,5	0,3
Sperrholz / Weichholz	0,2 - 0,5	0,3
Glatter Beton / glattes Holz	0,3 - 0,6	0,3
Rostiger Stahl / sehr rauhes Holz	0,2 - 0,5	0,4
Sehr rostiger Stahl / sehr rostiger Stahl	0,2 - 0,5	0,4
Glatter Beton / rauhes Holz	0,2 - 0,5	0,4
Sehr rauhes Holz / sehr rauhes Holz	0,3 - 0,6	0,5
Rauher Beton / rauhes Holz	0,3 - 0,6	0,5
Sehr rauher Beton / sehr rauhes Holz	0,3 - 0,6	0,6

Quelle: Merkblatt der AUVA

Anmerkung:

Im Alltag kann der Reibbeiwert nur geschätzt werden. Will man sich auf der sicheren Seite bewegen, dann nimmt man den niedrigeren, in der Tabelle angeführten Wert an. Für die Kopfrechnung z.B. Holzpalette auf Standardladefläche kann von einem Reibbeiwert von 0,3 ausgegangen werden.

Um die Rechnung einfacher gestalten zu können, wird die Reibung ebenfalls in Prozent angegeben. Beispiel:

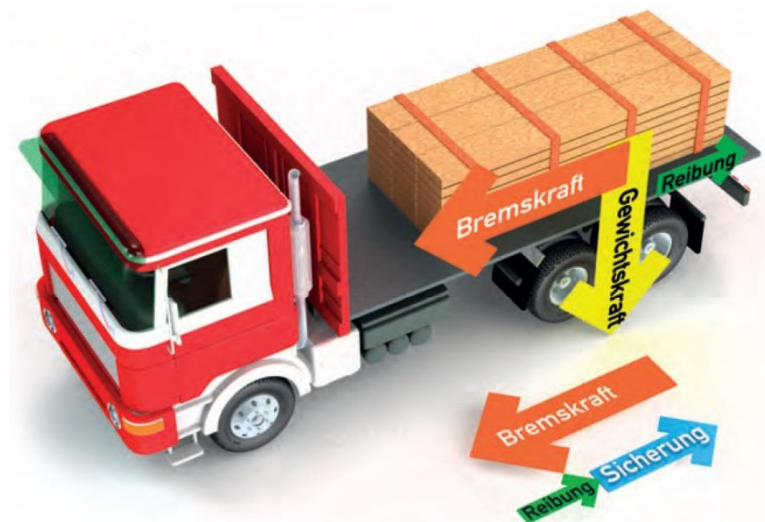
- Reibbeiwert 0,3 bedeutet eine Reibung von 30% oder
- Reibbeiwert 0,6 bedeutet eine Reibung von 60%

Mit diesen Werten (Beschleunigungskräfte / Reibungskraft) kann nun der Sicherheitsbedarf ermittelt werden.

Ist die Brems- oder Fliehkraft größer als die Reibungskraft, verrutscht die Ladung!

Die Ermittlung des **Sicherungsbedarfes** erfolgt folgendermaßen:
(80 % der Gewichtskraft wirken nach vorne – siehe oben)

Bremskraft (Beschleunigungskraft) – Reibung = Sicherungsbedarf



Sicherungsbedarf nach vorne bei freistehender Ladung (kein Formschluss nach vorne, keine Antirutschmatte) und einem Reibbeiwert von **0,3**:



$$80\% - 30\% = 50\%$$

Es sind somit 50% der Gewichtskraft (500 daN) an Sicherungskraft einzuleiten. Die Sicherungskraft zur Seite ist somit ebenfalls gewährleistet.

Sicherungsbedarf bei Formschluss nach vorne und ein Reibbeiwert von **0,3**:

Unter der Voraussetzung, dass die Stirnwand die Kraft aufnehmen kann, ist nur noch der Sicherungsbedarf zur Seite und nach hinten zu ermitteln.



$$50\% - 30\% = 20\%$$

Es sind somit 20% der Gewichtskraft (200 daN) an Sicherungskraft einzuleiten.

Sicherungsbedarf nach vorne bei freistehender Ladung (kein Formschluss nach vorne) und einem Reibbeiwert von **0,6** (z.B. wegen Antirutschmatten):



$$80\% - 60\% = 20\%$$

Es sind somit 20% der Gewichtskraft (200 daN) an Sicherungskraft einzuleiten.

Sicherungsbedarf bei Formschluss nach vorne und ein Reibbeiwert von **0,6** (z.B. wegen Antirutschmatten):



$$50\% - 60\% = -10\%$$

In diesem Fall ist die Reibkraft größer als die Beschleunigungskraft. Die Ladung hält nun auf der Ladefläche.

Allerdings müsste die Ladung noch gegen Abheben gesichert werden.

WICHTIG: DIE LADUNG DARF SICH NICHT BEWEGEN KÖNNEN!

Aufbauten bei formschlüssiger Ladung.

Die maximalen Belastbarkeiten von Aufbauteilen

Aufbauart	Stirnwand	Rückwand	Seitenwände
Pritsche/Bordwand Code L	40 % der Nutzlast, maximal 5000 daN	25 % der Nutzlast, maximal 3100 daN	24 % auf Bordwand 6 % auf Planenverdeck
Kofferaufbau Code L	40 % der Nutzlast, maximal 5000 daN	25 % der Nutzlast, maximal 3100 daN	30 % der Nutzlast
Code XL*	50 % der Nutzlast	30 % der Nutzlast	40 % der Nutzlast

*) Diese Angaben gelten nur, wenn gemäß Zertifikat des Herstellers geladen wurde.

Ergibt sich eine Beladung, die die maximale Belastbarkeit der Wände übersteigt, werden zusätzliche Sicherungsmaßnahmen notwendig.

Methoden der Ladungssicherung

Grundsätzlich wird in der Ladungssicherung von zwei Methoden gesprochen: Kraftschluss (Niederzurren) und Formschluss (durch z.B. Direktzurren)

Kraftschluss



Erhöhung der Reibkraft durch Niederzurren.

Bei dieser Methode ist die Ladung jedoch nicht blockiert!

Formschluss



Blockieren der Ladung durch Anlegen gegen Stirn-, Seiten- und Rückwände, Rungen, Paletten, Keile, Coilmulden, Stausäcke, etc.



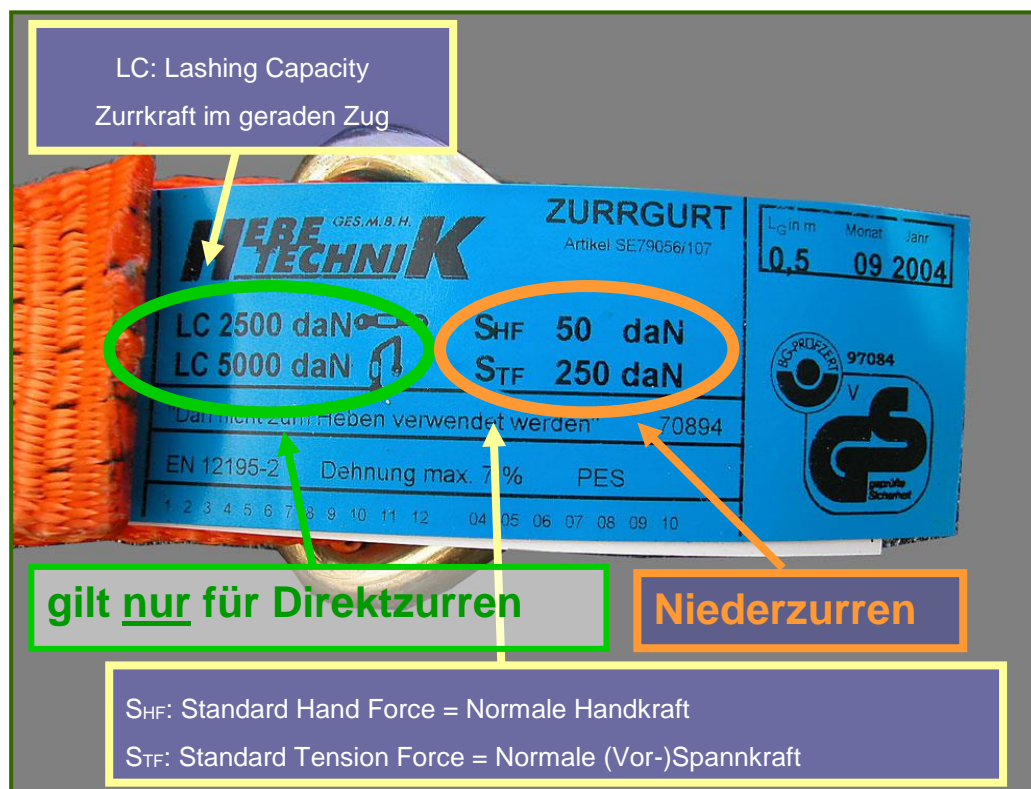
Blockieren der Ladung durch Direktzurrverfahren wie Schräg- und Diagonalzurren.



Blockieren der Ladung durch Direktzurrverfahren wie Kopf- und Buchtschlingen.

Zurrgurte

Jeder Zurrgurt (inkl. Ratsche) kann auf zwei unterschiedliche Arten verwendet werden, formschlüssig oder kraftschlüssig.



Die Zahlen auf der linken Seite (grün gekennzeichnet) geben Aufschluss darüber, wie viel Kraft der Gurt aufnehmen kann. Wie in diesem Beispiel: 2500 daN im geraden Zug. Wird mit dem Gurt das Ladegut umschlungen, weist der Gurt eine Sicherungskraft von 5000 daN auf.

Die Zahlen auf der rechten Seite (orange gekennzeichnet) geben Aufschluss darüber, wie viel Vorspannkraft die Ratsche erreichen kann, wenn mit einer Normhandkraft von 50 daN die Ratsche angezogen wird. In diesem Beispiel könnte man im Gurt eine Vorspannkraft von 250 daN messen, würde er in einem Rahmen eingespannt werden.



Mit dieser Gurt-Ratscheneinheit ist beim Direktzurren eine Sicherungskraft von 5000 daN möglich.

Mit derselben Gurt-Ratscheneinheit ist beim Niederzurren eine Sicherungskraft von nur ca. 100 daN möglich.

Als grobe Faustregel für Kopfrechnungen können folgende Zahlen verinnerlicht werden.

- Bei einer 30%-igen Reibung ($\mu=0,3$) wirkte eine Ratsche mit einer Vorspannkraft (STF) von 250 daN lt. Etikett mit etwas mehr als 100 daN.
- Bei einer 30%-igen Reibung ($\mu=0,3$) wirkte eine Ratsche mit einer Vorspannkraft (STF) von 500 daN lt. Etikett mit etwas mehr als 200 daN.
- Bei einer 60%-igen Reibung ($\mu=0,6$) wirkte eine Ratsche mit einer Vorspannkraft (STF) von 250 daN lt. Etikett mit etwas mehr als 200 daN.
- Bei einer 60%-igen Reibung ($\mu=0,6$) wirkte eine Ratsche mit einer Vorspannkraft (STF) von 500 daN lt. Etikett mit etwas mehr als 400 daN.

Zum Überblick:

	$\mu=0,3$	$\mu=0,6$
STF=250 daN	~ 100 daN (~ 120 daN)	~ 200 daN (~ 240 daN)
STF=500 daN	~ 200 daN (~ 240 daN)	~ 400 daN (~ 480 daN)

Praktische Berechnungsbeispiele:

Ladung freistehend



Gewichtskraft: 1000 daN
 Reibbeiwert $\mu=0,3$ (30%)
 Vorspannkraft d. Ratsche STF: 250 daN

Kopfrechnung:
 80% (Beschleunigung nach vorne)
 - 30% (Reibung)

 50% (Sicherungsbedarf) → 500 daN

→ $500 / 100 = 5 \Rightarrow$ 5 Gurte (Ratschen) sind erforderlich

Ladung freistehend mit Antirutschmatten



Gewichtskraft: 1000 daN
 Reibbeiwert $\mu=0,6$ (60%)
 Vorspannkraft d. Ratsche STF: 250 daN

Kopfrechnung:
 80% (Beschleunigung nach vorne)
 - 60% (Reibung)

 20% (Sicherungsbedarf) → 200 daN

→ $200 / 200 = 1 \rightarrow$ 1 Gurt (Ratsche) wäre erforderlich (2. Gurt zur Stabilisierung empfohlen)

Festigkeit der Zurrpunkte nach EN 12640.

Fahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von

- über 3,5t bis 7,5t: 800 daN
- über 7,5t bis 12t: 1000 daN
- über 12t: 2000 daN



Aufbauten können auch mit Zurrpunkten ausgestattet sein, die eine Zugkraft von 3.500 daN aufweisen. Hier kommt es auf die Angaben des Herstellers an.

Bei Kleintransportern (bis 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht) werden meistens Zurrpunkte mit einer Zugkraft von 400 daN verbaut.

Prüfung/Ausmusterung von Ladungssicherungsmittel

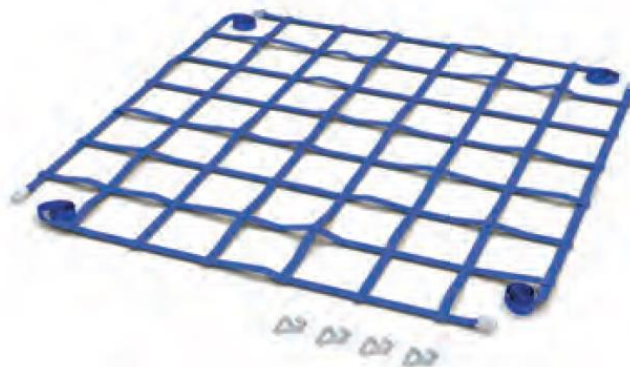
Grundsätzlich sind alle Ladungssicherungsmittel (Gurte, Ketten, ...) jährlich von einer sachkundigen Person zu überprüfen. Es ist jedoch anzuraten, die Zurrmittel vor jeder Verwendung auf offensichtliche Mängel zu überprüfen.

Weitere Grundsätze:

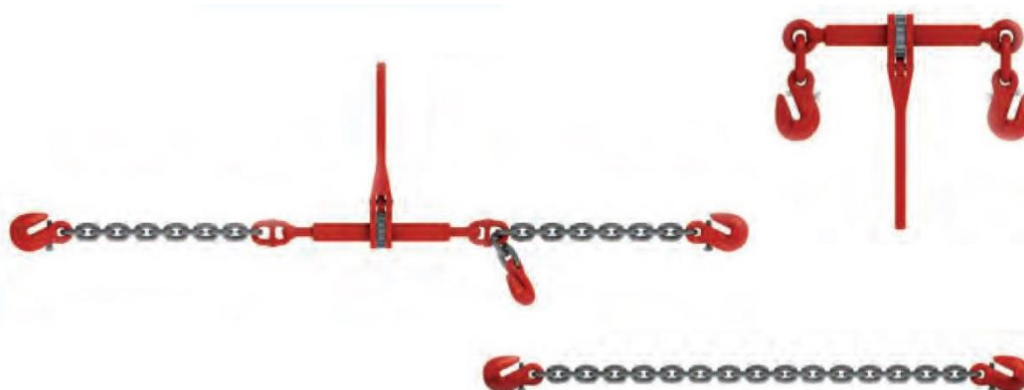
- Ist beim Gurt der Querschnitt durch mechanische Beschädigung um 10% vermindert, muss er ausgemustert werden.
- Fehlt das Etikett bzw. ist es unleserlich, muss der Gurt ausgemustert werden.
- Haken der Gurte dürfen nur am Hakengrund belastet werden.
- Das Knoten von Gurten ist verboten.
- Ratschenverlängerungen sind gefährlich und ebenfalls verboten.

Weitere Zurr- und Hilfsmittel

Netze und Planen



Zurrketten



Antirutschmatten



Ladegestell



Ausführlichere Informationen zum Thema Ladungssicherung finden sie in der 40-seitigen Sicherheitsinformation „Ladungssicherung im Straßenverkehr“ der AUVA (M846).

Link: www.auva.at ⇒ Service ⇒ Publikationen ⇒ Merkblätter

Die Grafiken wurden mit freundlicher Genehmigung aus dieser Broschüre entnommen.

3. LKW-Fahrverbote

Wochenendfahrverbot (§ 42 Ab. 1-5 StVO) in ganz Österreich

- gültig Samstag von 15 Uhr bis Sonntagen/gesetzlichen Feiertagen bis 22 Uhr
- gilt für alle Straßen
- für Lastkraftwagen mit Anhänger, wenn das höchst zulässige Gesamtgewicht (hzG) des Lastkraftwagens oder des Anhängers mehr als 3,5 t beträgt
- für Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einem hzG von mehr als 7,5 t

Ausnahmen (Auszug):

- Fahrten, die ausschließlich im Rahmen des Kombinierten Verkehrs innerhalb eines Umkreises mit einem Radius von 100 km von festgelegten Be- oder Entladebahnhöfen/-häfen
- Ausnahmen: Beförderung von Milch, Schlachtvieh, verderblichen Lebensmittel, Zeitungen, unaufschiebbare Reparaturen von Kühlanlagen, Wasser- oder Energieversorgungsanlagen oder von Kanalgebühren, dem Einsatz von Fahrzeugen des Straßenerhalters zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs, Müllabfuhr, Beschaller/Beleuchter beim Fahrten von/zu Veranstaltungen ...

Nachtfahrverbot (§ 42 Abs. 6 StVO) in ganz Österreich

- gültig auf allen Straßen
- für Lastkraftfahrzeuge mit hzG über 7,5 t,
- von 22 Uhr bis 5 Uhr

Ausgenommen von diesem Fahrverbot sind Fahrten

- mit Fahrzeugen des Straßendienstes,
- mit Fahrzeugen des Bundesheeres,
- mit **lärmarmen Kraftfahrzeugen** (mit gültiger) und Tafel „L“ (das COP-Dokument = die Bestätigung des Herstellers über das lärmarme Kfz ist mitzuführen, es muss alle 2 Jahre geprüft werden)



Lärmarme LKW über 7,5 t hzG dürfen von 22 bis 5 Uhr maximal 60 km/h fahren. Auf manchen Autobahnteilstücken ist durch Verkehrszeichen wieder 80 km/h erlaubt.

Fahrverbotskalender (eigene Verordnung für ein Jahr)

Wird jedes Jahr neu erlassen und gilt je nach Ferienzeiten (Juli/August) für LKW, LKW mit Anhänger und Sattel-Kfz mit einem hzG über 7,5 t

Inhalt:

Fahrverbot vor dem Wochenendfahrverbot, also an Samstagen von Anfang Juli bis Ende August von 8/9 Uhr bis 15 Uhr

- Auf der A 4 Ostautobahn von der Wr. Stadtgrenze bis Ungarn (von 8 bis 15 Uhr)
- Auf der A 12 Inntalautobahn und der A 13 Brennerautobahn (von 9 bis 15 Uhr)
- Auf folgenden Landesstraßen außerhalb des Ortsgebietes: B178 (Lofer – Wörgl), B 320 (ab Straßen-km 4,5), B 177, B 179 (Nassereith – Biberwier) und B 181 an allen Samstagen vom von Anfang Juli bis Ende August (8 bis 15 Uhr)

Umfangreiche Ausnahmen ähnlich des Wochenendfahrverbotes, aber auch für periodische Druckwerke, Fahrten mit Leerfahrzeugen von 8 bis 10 Uhr zum Wohnsitz des Lenkers bzw. zum Firmengelände.

Wochenend- u. Nachtparkverbot

- Im Ortsgebiet 25 m von Häusern entfernt, die
 - Wohnzwecken dienen oder
 - Krankenhäusern, Altersheime, Kuranstalten sind
- Für LKW, Anhänger, Sattelzugfahrzeuge über 3,5 t hzG:
 - Samstag 15 Uhr bis Sonntag 22 Uhr, Feiertags von 0 bis 22 Uhr
 - Täglich von 22 bis 6 Uhr



Mautausweichverbote

Durch solche Fahrverbote versuchen die Bundesländer, den LKW-Verkehr auf den Autobahnen zu halten. Daher sind fast alle „Ausweichstrecken“ mit Fahrverboten versehen. Auf solchen Straßen darf man nur mehr zum Anliefern und Abholen fahren (Ziel- und Quellverkehr). Diese Fahrverbote werden durch Verkehrszeichen (mit Zusatztafeln) angezeigt.



Fahrverbote Mautausweicher (mehr als 50)

- in Wien keine solche Fahrverbote
- alleine in NÖ 44 Verordnungen
- Meist gültig für LKW ab 3,5 t hzG
- durch Zusatztafeln Einschränkungen des Fahrverbotes (Ziel- und Quellverkehr), was zu langen Zusatztafeln mit viel Text führt

LKW-Fahrverbot auf der 3. Spur von Autobahnen

Seit 2014 gilt auf der 3. Spur von Autobahnen ein eigenes LKW-Fahrverbot. Da dieses LKW-Fahrverbot seinen Ursprung im Gesetz hat, wird es nicht durch Verkehrszeichen angezeigt.

Dieses Fahrverbot gilt für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) von mehr als 7,5 t. Daher sind LKW, LKW mit Anhänger sowie Sattelzüge betroffen. Es gilt nicht, soweit das Befahren des 3. Fahrstreifens notwendig ist, um sich entsprechend der beabsichtigten Weiterfahrt einzuordnen.

Es gilt natürlich auch nicht auf Autobahnen, die nur 2 Spuren pro Fahrtrichtung haben.

4. Umweltfahrverbote - Maßnahmenkataloge

In bestimmten Gebieten kommt es zu erhöhten Feinstaub- und NO_x-Belastungen, die teilweise auch vom Fahrzeugverkehr verursacht wird. Diese Gebiete nennt man **Sanierungsgebiete**. Die Bundesländer sind zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung verpflichtet, geeignete Maßnahmen setzen, um die Feinstaub- und NO_x-Belastung zu senken. Das geschieht durch Maßnahmenkataloge. Sie wirken sich auf den Verkehr durch regionale Fahrverbote und Tempobeschränkungen aus. In Sanierungsgebieten könnten in den Stadtzentren auch Umweltzonen verordnet werden (wie in Deutschland). Derzeit gibt es aber in Österreich noch keine Umweltzone.

In Sanierungsgebieten gelten neben Fahrverboten auch andere Verbote (z.B. für Heizungen, für **Baumaschinen**, für Betriebsansiedlungen etc.).

Wenn in einem Sanierungsgebiet Verbote für bestimmte Fahrzeuge, Tätigkeiten oder Zeiten gelten, können Autos unter bestimmten Bedingungen trotzdem fahren.

Ausnahmen von Umweltfahrverboten (§ 14 Abs. 2 IG-L)

Ausnahmen von den Umweltfahrverboten gibt es auf zwei Arten.

Ausnahmen, die ohne besondere Genehmigungen gelten (Auszug):

- Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, **Fahrzeuge des Straßendienstes**, der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall
- Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft (nur land- oder forstwirtschaftliche Haupttätigkeit),
- Fahrzeuge mit Methangasantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid-elektrische Fahrzeuge (elektrische Reichweite über 50 km)
- Bestimmte Fahrzeuge zum Flugplatzbetrieb

Ausnahmen, die man gesondert beantragen muss:

- **LKW bis 12 t hzG**, die **im Werkverkehr** im Sanierungsgebiet durch Unternehmer verwendet werden, deren **Lastkraftwagenflotte maximal 4 LKW** umfasst, und die durch ein IG-L-Schild gekennzeichnet sind.
Solche Ausnahmen können für LKW ab Euro-1-Motoren für jeweils 3 Jahre erteilt werden.
- Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein **überwiegendes öffentliches Interesse** besteht und die durch ein IG-L-Schild gekennzeichnet sind.
Diese Ausnahme wird nur erteilt, wenn der Antragsteller belegen kann, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Fahrzeuges vermieden werden kann.
Eine solche Ausnahme kann für maximal 3 Jahre erteilt werden.

Fahrzeuge, für die Einzelausnahmen erteilt wurden (Werkverkehr, überwiegend öffentliches Interesse), muss man mit einem eigenen IG-L-Schild kennzeichnen.

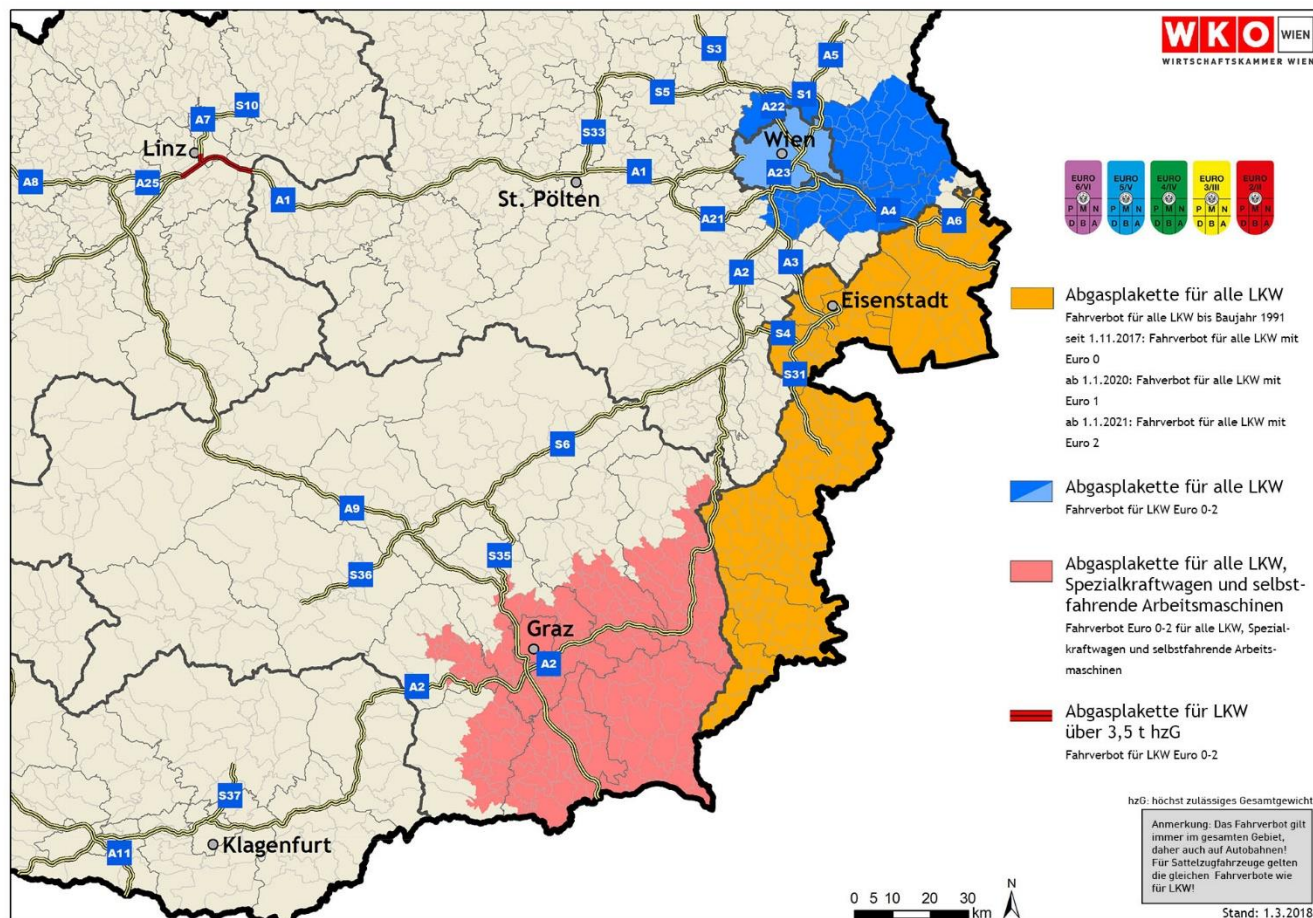


Dieses IG-L-Schild wird von der Behörde ausgegeben und mit dem Bescheid über die Ausnahme mitgeschickt. Bei LKW bis 3,5 t hzG muss das Schild hinten am Fahrzeug in der Nähe des Kennzeichens angebracht werden.

Bei **LKW über 3,5 t hzG** müssen **zwei IG-L-Schilder** angebracht werden (vorne und hinten).

Maßnahmenkataloge in den einzelnen Bundesländern

Derzeit (Stand 10/2019) wurden in folgenden Bundesländern für ihre Sanierungsgebiete eigene Verordnungen (= Maßnahmenkataloge) erlassen:



Wien, östliches NÖ

Für alle Lkw und Sattelzugfahrzeuge mit der Abgasklasse **Euro 0 bis 2** gilt ein Fahrverbot! Dieses Fahrverbot gilt in Wien und im den östlichen Teilen von Niederösterreich.

Dies betrifft alle Lkw und Sattelzugfahrzeuge bis Euro-2-Motor, die bis 2000/2001 zugelassen werden durften.

Abgasklassenplakette:

Alle jüngeren Lkw, die noch eingesetzt werden dürfen, müssen mit einer Plakette gekennzeichnet werden, die man bei Autowerkstätten erhält und die einmalig etwa 25 Euro kostet.



Neben den allgemeinen Ausnahmen nach § 14 IG-L gelten für die Fahrverbote in Wien und NÖ noch weitere Ausnahmen:

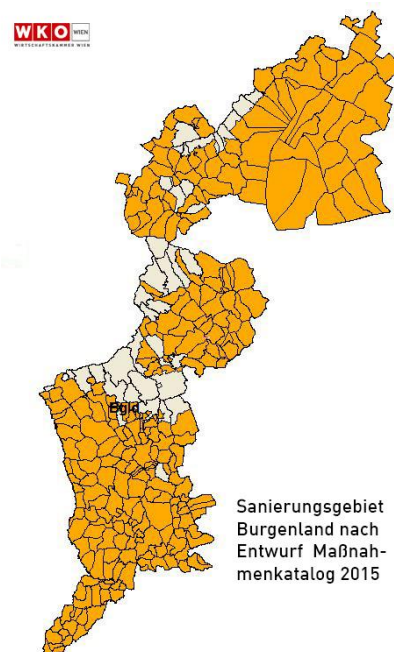
Individuelle Ausnahmen in Wien und NÖ:

- NÖ: Bei Nachweis für Einhaltung von PM10-Werte (z.B. auf Grund einer entsprechenden Filtervorrichtung, praktisch kaum Bedeutung)
- LKW mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten
- Wien: Fahrzeuge nach Schaustellerart (= für die Verwendung im Schaustellergewerbe, das mit fest am Fahrzeug montierten Geräten oder Aufbauten ausgestattet ist)
- NÖ: Fahrzeuge die zur Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes bestimmt sind
- Historische Fahrzeuge (erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug, entweder Baujahr vor 1955 oder älter als 30 Jahre und die Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen)
- NÖ: Heeres-Kfz, Fahrzeuge im öffentlichen Interesse
- NÖ: Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge bei Fahrten zu und von Vertragswerkstätten zum Zwecke von Reparaturen oder Wartungsarbeiten.

Burgenland

Im November 2016 wurde das Fahrverbot durch neuen Maßnahmenkatalog verschärft:

- Gebiet: praktisch ganzes Burgenland
- Fahrverbot für alle LKW Euro 1 seit 1.10.2017 (1.10.2020)
- Fahrverbot für alle LKW Euro 2 seit 1.10.2018 (1.10.2021)
- Datum in der Klammer: das günstigere Datum gilt dann, wenn das Fahrzeug bereits vor dem 1.11.2016 auf den aktuellen Zulassungsbesitzer zugelassen war
- Ausnahmen für LKW mit teuren Spezialaufbauten, Schausteller-LKW, Marktfahrer, Fahrschul-LKW etc.



Pflicht zur Kennzeichnung der LKW, die noch fahren dürfen, mit Abgasplakette seit 1.10.2017

Kärnten

Sanierungsgebiet: Stadtgebiet Klagenfurt

Geschwindigkeitsbeschränkungen

- 30 km/h in dem durch den inneren Rand von Völkermarkter Ring, Viktringer Ring, Villacher Ring und St. Veiter Ring umgrenzten Teil des Sanierungsgebietes

Fahrverbote

- ein Fahrverbot für diesel- oder benzinbetriebene Kraftfahrzeuge zwischen der nordöstlichen Kreuzung Neuer Platz (südlich des Dr.-Arthur-Lemisch-Platzes) und der an die Wiesbadener Straße anschließenden Kreuzung Heiligengeistplatz.

Die Maßnahmen gelten vom 1. November bis 31. März des Folgejahres

Ausgenommen vom Fahrverbot sind:

- Fahrzeuge die zum Zweck des Anrainerverkehrs benützt werden
- Fahrzeuge, für die die Ausnahmen nach § 14 Abs. 2 IG-L gelten (Straßendienst, LKW-Flotte bis 12 t hzG im Werkverkehr ...)



Oberösterreich

- Fahrverbot für LKW über 3,5 t hzG auf der A1 Westautobahn zwischen der Anschlussstelle Enns - Steyr und dem Knoten Haid mit Motoren der Euro-Klasse 0 bis 2
- Pflicht zur Kennzeichnung mit Abgasplaketten für LKW ab Euro-Klasse 3
- Zusätzlich auch noch Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, wenn die Luftschadstoffwerte schlecht sind (Anzeige auf der A 1 durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen)



Salzburg

Sanierungsgebiete für den Verkehr wegen Überschreitung der NOx-Grenzwerte.

- Teilstrecke der A 1 in Salzburg (zwischen Salzburg Nord und Knoten Salzburg bei Wals): Verkehrsbeeinflussungsanlage im Sanierungsgebiet, bei schlechter Luft wird die Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h abgesenkt.
- Teilstrecke der A 10 Tauernautobahn (zwischen Golling und Knoten Salzburg bei Wals): Im Sanierungsgebiet ist eine Verkehrsbeeinflussungsanlage installiert, die bei schlechter Luftqualität eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorgibt.



Steiermark

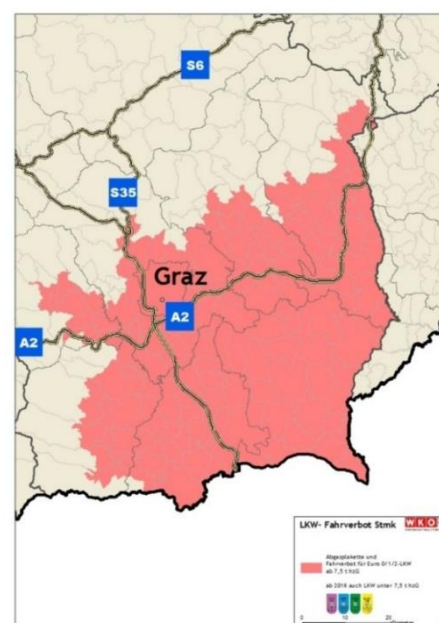
In Teilen der Steiermark gelten Fahrverbote für LKW, Sattelzugfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Sonder-Kfz.

Diese gelten für LKW bis EURO-2-Motoren.

Achtung: Seit 2018 gilt dieses **Fahrverbot** für LKW aller Gewichtsklassen, also **auch für kleine LKW**.

Ausnahmen:

- Werkverkehrs-Ausnahme für 3 Jahre (max. 4 LKW, max. 12 t, mind. Euro 1)
- Lastkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten,
- Fahrzeuge nach Schaustellerart
- historische LKW, Sattelzugfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen



Tirol

Entlang der A 12 Inntalautobahn gibt es eine Reihe von Fahrverboten, die die Luftqualität verbessern soll, auch durch Maßnahmen, die den Transit durch Tirol einschränken sollen.

Nachtfahrverbot auf der A 12 Inntalautobahn

- Bis Ende 2020 dürfen nur Euro 6-LKW fahren
- Von Kufstein bis Zirl
- Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 t
- von 20/22 bis 5 Uhr
- Ausnahmen:
 - EURO 6 (LKW und Sattel-Kfz) bis Ende 2020.
 - Umfangreiche Ausnahmen für leicht verderbliche Lebensmittel, Tiertransporte, Straßenbau A 12/A 13 ...

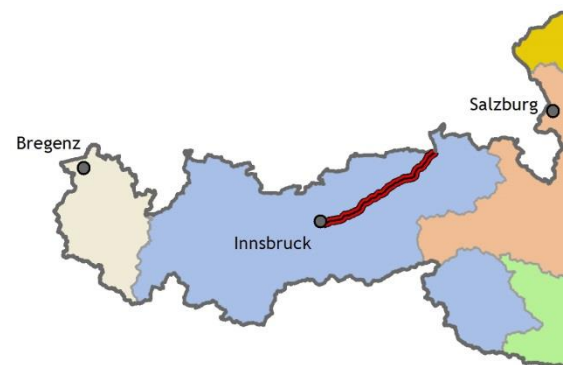


Ganztägiges Fahrverbot auf der A 12 Inntalautobahn

- Seit 31.10.2019 dürfen nur mehr Euro 5- und Euro 6-LKW fahren
- ganztägiges Fahrverbot von Kufstein bis Zirl
- für LKW und Sattel-Kfz über 7,5 t mit Euro 0 -bis Euro 4-Motoren (Verschärfung auf Euro 4 ab 31.10.2019)
- Ab 1.1.2021 wird das Fahrverbot auch für Euro-5-LKW gelten
- Ausnahmen: Vor- und Nachlauf, hoch spezialisierte und besonders kostenaufwändige Kraftfahrzeuge, wie z.B. Betonmischfahrzeuge etc.

Sektorales Fahrverbot auf der A 12 Inntalautobahn

- LKW mit bestimmten geladenen Gütern dürfen nur mehr mit Euro 6-LKW fahren
- Fahrverbot von Kufstein bis Ampass
- für LKW und Sattel-Kfz über 7,5 t
- gilt für LKW mit bestimmten Ladungen:
 - Steine, Erden, Aushub, Abfälle, Rundholz, Kfz (bis 3,5 t hzG), Erze, Stahl, Marmor, Fliesen
- Ausnahmen:
 - LKW mit Euro-6-Motoren
 - kompliziertes Regeln für Ziel- und Quellverkehr in bestimmte Tiroler Bezirke bzw. von/nach Südtirol, Bayrische Bezirke
- Ab 2020 soll die Stoffliste erweitert werden (Papier und Pappe, flüssige Mineralölerzeugnisse, Zement, Kalk, gebrannter Gips, Rohre und Hohlprofile und Getreide). Weiters sollen Ausnahmen nur mehr für Euro-6-LKW gelten, die nach dem 31.8.2018 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden. Ob diese Verschärfung in Kraft tritt ist fraglich, da bei EuGH ein Verfahren anhängig ist. Der EuGH könnte das Land Tirol durch eine einstweilige Verfügung zwingen, diese Verschärfung zurückzunehmen. Das ist in der Vergangenheit schon zweimal passiert.



Vorarlberg

Sanierungsgebiet für den Verkehr: Gemeindegebiete von Dornbirn und Feldkirch

Im Sanierungsgebiet (Gemeinde Feldkirch) gilt ein Durchfahrtsverbot für LKW und Sattel-Kfz über 3,5 t hzG (Einzelfahrzeuggewicht)

Im Sanierungsgebiet gilt auf Teilen folgender Landstraßen (Gemeindegebiet Feldkirch) eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h: L 3, L 42, L 45, L 190, L 200, L 204

Ausgenommen von den Fahrverboten sind der Abhol- und Zustellverkehr im Stadtgebiet von Feldkirch, die Durchfahrt in und aus Richtung Liechtenstein sowie Fahrzeuge, für die Ausnahmen nach § 14 IG-L gelten (Straßendienst, LKW-Flotte bis 12 t im Werkverkehr).

Abgasklassenplaketten in Österreich:

Damit in Zonen mit Umweltfahrverboten eine leichte Kontrolle der legalen Fahrzeuge möglich ist, gibt es eigene Abgasplaketten, die jene Fahrzeuge führen müssen, die in Zonen mit Umweltfahrverboten noch fahren dürfen.



Details der Abgasklassenplakette

- Größe 5 x 10 cm mit Hologramm (Bundesadler)
- Ausgabe UND Anbringung bei Kfz bis 3,5 t hzG durch Händler (Neuwagen) oder die Pickerl-Werkstatt
- bei LKW über 3,5 t kann die Anbringung durch die Firma selbst erfolgen, auch eine Versendung mit der Post ins Ausland ist grundsätzlich möglich (sofern der Händler/die Werkstatt diese Dienstleistung anbietet)
- Lochung oder händische Beschriftung mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (die letzten 6 Stellen)
- Anbringung an Windschutzscheibe innen neben Pickerl

Bedeutung der Abkürzungen auf den Plaketten:

- P = Partikelfilter
- M = Fahrzeugklasse M (= Kfz zur Personenbeförderung)
- N = Fahrzeugklasse N (= Kfz zur Güterbeförderung)
- D = Dieseltreibene Kfz
- B = Benzinbetriebene Kfz
- A = Alternativbetriebene Kfz

Kennzeichen mit Grüner Schrift

Fahrzeuge mit Nullemission (reine Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge Wasserstoffantrieb) erhalten

Kennzeichen mit grüner Schrift. Damit sind solche Fahrzeuge leichter erkennbar, was die Inanspruchnahme von Vorteilen leichter macht.

So müssen Elektro/H2-Fahrzeuge bei IG-L-Tempolimits auf Autobahnen nicht beachten und dürfen die „normale“ Höchstgeschwindigkeit fahren.

Weitere Vorteile z.B. (Nutzung spezieller Parkplätze, Einfahrt in Innenstädte etc.) müssen aber von Städten oder Gemeinden gesondert beschlossen werden. Derzeit gibt es in einigen Städten die Befreiung von der Parkgebühr in Kurzparkzonen.



Umwelt-Fahrverbote in deutschen Städten

2008 traten in Deutschland die ersten Umweltzonen in Kraft.

Hintergrund ist die zunehmende Feinstaubbelastung in Ballungsgebieten.

Einfahren in gekennzeichnete Umweltzonen darf man dann nur mehr mit Fahrzeugen, an denen die farblich richtige Umweltplakette angebracht ist.

Auch im Ausland zugelassene Autos dürfen nur mit Plakette in die Umweltzonen einfahren. Mittlerweile dürfen fast alle Umweltzonen nur mehr mit einer grünen Umweltplakette befahren werden. Ausländische Kfz können bei den betroffenen Stadtämtern Plaketten bestellen, ohne das Fahrzeug in Deutschland in einer Werkstatt vorzuführen. Plaketten kosten 5 bis 6 Euro



Umweltplakette

In Abhängigkeit vom Schadstoffausstoß des jeweiligen Fahrzeugs kann man eine Umweltplakette erwerben. Die Plakette gibt es in drei verschiedenen Farben, die auf Grund der Antriebsart (Otto- oder Dieselmotor) und der Schadstoffmenge entsprechend ausgegeben werden. Wenn das Fahrzeug mit dieser Plakette gekennzeichnet ist, darf man in die entsprechend gekennzeichneten Zonen einfahren.

Bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen richtet sich die Farbe der Plakette nach den Eintragungen in den Fahrzeugbrief.



Grobe Einteilung der Fahrzeuge

Übersicht der Plakettenarten und deren Anforderungen

Schadstoffgruppe	1	2	3	4
Plakette	keine Plakette			
Anforderungen für Diesel	Euro 1 oder schlechter	Euro 2 oder Euro 1 + Partikelfilter	Euro 3 oder Euro 2 + Partikelfilter	Euro 4 oder Euro 3 + Partikelfilter
Anforderungen für Benzin	ohne geregelten Kat nach Anl. XXIII StVZO			mit geregeltem Kat nach Anl. XXIII StVZO bzw. Euro 1 oder besser

* Platzhalter für KFZ-Kennzeichen

5. Führerschein - Gültigkeit

C-Führerscheine sind seit 1997 grundsätzlich auf 5 Jahre befristet. Wer über 60 ist, für den gilt eine Befristung von 2 Jahren. Der C-Führerschein wird nur mit positivem ärztlichen Gutachten verlängert (Kosten 50 Euro). Seit 1997 wird in Papierführerscheine diese 5-jährige/2-jährige Befristung für den C-Lenker eingetragen.

Diese Führerscheine erkennt man an den EU-Sternen.

Alte, vor 1997 ausgestellte Führerscheine (erkennbar am Fehlen der EU-Sterne) behalten grundsätzlich ihre Gültigkeit, dürfen aber weder ergänzt noch verlängert werden. Anstelle einer Ergänzung oder Verlängerung werden solche Führerscheine gegen neue Plastik-Führerscheine umgetauscht. Die rosa Papierführerscheine und die bis 2012 ausgegebenen Plastikführerscheine behalten – so sie nicht geändert werden müssen – bis 2033 ihre Gültigkeit.

Seit 2013 werden auch alle anderen Führerscheinklassen auf 15 Jahre befristet ausgegeben. In den anderen Klassen (alle außer C und D) muss für eine Verlängerung aber kein ärztliches Gutachten vorgelegt werden.



	Klasse C "neu"	Gruppe C "alt"
Mindestalter	Grundsätzlich 21 18 mit <ul style="list-style-type: none"> • Lehre Berufskraftfahrer • Grundqualifikation (C95) 	
Befristung	fünf Jahre (C1: fünf Jahre)	ab 45. Geburtstag binnen 3 Jahren ärztliche Untersuchung
Befristung ab vollendetem 60. Lebensjahr	zwei Jahre (C1: zwei Jahre)	

Wird der Führerschein der

- Gruppe C ("alter Führerschein C") nicht innerhalb der genannten Fristen in eine Lenkberechtigung C ("neuer C-Führerschein") ausgetauscht
- Klasse C ("neuer C-Schein") nicht fristgerecht verlängert,

dürfen nur mehr C1-Fahrzeuge (maximal 7,5 t höchst zulässige Gesamtmasse) gelenkt werden. Da es auch für C1-Führerscheine eine ärztliche Untersuchung alle 5 Jahre (über 60 Jahre alle 2 Jahre) vorgeschrieben ist, darf man C-Fahrzeuge (Gesamtmasse über 3,5 t) nicht mehr lenken, wenn man den C-Schein nicht rechtzeitig verlängert!

Verlängerung Führerschein C

Für Personen, die seit dem 1.11.1997 einen C-Führerschein erworben haben:

Diese haben im Führerschein bereits die fünfjährige Befristung eingetragen. Diese Personen müssen alle 5 Jahre (Alter über 60: alle 2 Jahre) zur ärztlichen Untersuchung. Wenn diese Personen vor Ablauf der im Führerschein eingetragenen Befristung einen neuen Antrag mit Vorlage eines neuen ärztlichen Gutachtens stellen, wird der Führerschein um 12,50 Euro von der Behörde verlängert und ausgetauscht. Wird die Verlängerungsfrist verpasst und der Antrag auf Verlängerung erst nach Ende der

Befristung eingebracht, wird der Führerschein neu ausgestellt und es fallen Kosten in Höhe von ca. 55 Euro an. Wird die Frist für das Verlängerungsansuchen versäumt, besteht eine Übergangsfrist von 18 Monate, innerhalb derer keine praktische Fahrprüfung abgelegt werden muss. Es muss jedoch eine Prüfungsfahrt absolviert werden, bei Bestehen wird ein neuer Führerschein ausgestellt.

Für Personen, die vor dem 1.11.1997 einen C-Führerschein erworben haben:

Für Personen, die vor dem 1.11.1997 bereits 45 Jahre alt waren, galt laut Führerscheingesetz eine dreijährige Übergangsfrist, die mit 31.10.2000 geendet hat. Bis 2005 galt dieser Führerschein als eingeschränkt für die Klasse C1 (KFZ bis 7,5 t höchstes zulässiges Gesamtgewicht). Seit 1.11.2005 gilt so ein Führerschein nicht mehr für die Klasse C, obwohl das aus dem Führerschein selbst nicht ersichtlich ist!

Sollten diese Personen nachträglich einen Verlängerungsantrag stellen, ist eine Kontrollfahrt mit einem schweren LKW durchzuführen. Der Führerschein wird dann neu ausgestellt und ist auf fünf Jahre befristet. Er trägt auch das Ausstellungsdatum des Verlängerungsantrages und kostet ca. 55 Euro.

Personen, die vor dem 1.11.1997 einen C-Führerschein erworben haben, aber die erst nach dem 1.11.1997 45 Jahre alt werden:

Solche Personen haben ab dem 45. Geburtstag drei Jahre Zeit, ihren Führerschein gegen einen neuen Führerschein auszutauschen. Mit einem ärztlichen Gutachten wird (sofern die dreijährige Übergangsfrist noch nicht abgelaufen ist) ein neuer Führerschein (mit eingetragener fünfjähriger Befristung) um 12,50 Euro ausgestellt. Für Personen, die über 60 Jahre alt sind, ist eine Befristung von zwei Jahren vorgesehen.

Wird der Antrag erst nach dem 48. Geburtstag gestellt, kostet der Führerschein auch ca. 55 Euro.

Ärztliches Gutachten für Verlängerungen Klasse C

Für die Verlängerung von Lenkberechtigungen der Klasse C oder D ist durch ein ärztliches Gutachten die gesundheitliche Eignung des Antragstellers nachzuweisen. Das Gutachten darf zum Zeitpunkt der Entscheidung maximal 18 Monate alt sein. Die Kosten für diese Untersuchung betragen 50 Euro.

Das Gutachten kann von einem Arzt erstellt werden, der

- als sachverständiger Arzt für Allgemeinmedizin
- in der Ärzteliste eingetragen ist.

Behörden

Jede Führerscheinbehörde in Österreich (z.B. Bezirkshauptmannschaften, Wiener Verkehrsamt)

Umtauschpflicht auf Plastikführerschein erst 2033

Grundsätzlich bleibt ein alter, rosa Führerschein weiterhin gültig. Es besteht erst 2033 eine Umtauschpflicht! Bei Verlust, Fototausch, Verlängerung (C- und D-Schein) wird immer ein neuer Plastikführerschein ausgestellt.



6. Grundqualifikation und Weiterbildung

Grundsatz: alle Bestimmungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung gelten nur für LKW-Lenker, die einen LKW (über 3,5 t hzG) im Rahmen einer beruflichen Tätigkeit lenken (also im gewerblichen Güter- oder Werkverkehr eingesetzt werden). Wer einen LKW privat lenkt, braucht sich darum nicht kümmern.

Um die Verkehrssicherheit im Güterverkehr zu heben, gibt es seit 2009 Vorschriften über die bessere Ausbildung der Berufslenker und die regelmäßige Auffrischung der Ausbildung. Diese Grundqualifikation und Weiterbildung wird in Österreich durch die Eintragung des Codes „95“ in den Führerschein (Rückseite, Spalte 12) nachgewiesen.

		9.	10.	11.	12.
13.	A	☐			
	B	☐			
14.	B	☐	2009-10-14		
	C	☐	2009-10-14	2019-10-13	95 2014-10-13
	C	☐	2009-10-14	2014-10-13	95 2014-10-13
	D	☐			
	B	☐	2009-10-14		
	C1	☐	2009-10-14	2019-10-13	95 2014-10-13
	C	☐	2009-10-14	2014-10-13	95 2014-10-13
	D	☐			
	F	☐			

Den Code 95 (C95, siehe Grafik) im Führerschein brauchen nicht nur Lenker von Lkw über 3,5 t hzG in gewerblichen Güterbeförderungsunternehmen, sondern auch

- Lenker von Lkw im Werkverkehr (z.B. Handel, Gewerbe, Industrie)
- Lenker von Lkw in weiten Bereichen der öffentlichen Hand
- selbstfahrende Unternehmer
- Personen, die im Rahmen ihrer Berufstätigkeit Lkw nur gelegentlich lenken

Was bedeutet „Grundqualifikation“?

Wer seinen C oder C1-Führerschein ab dem 10. September 2009 erworben hat, muss eine Grundqualifikation nachzuweisen. Die entsprechende Ausbildung wird von Fahrschulen angeboten. Als Nachweis der Grundqualifikation wird in den Führerschein der Code „95“ eingetragen.

Lenker, die ihren C oder C1-Führerschein bis zum 9. September 2009 erworben haben, gelten als grundqualifiziert, sie müssen daher keine eigene Prüfung ablegen.

Was bedeutet „Weiterbildung“?

Lenker, die ihren Führerschein für die Klassen C1 oder C im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeiten nutzen, müssen alle 5 Jahre eine Weiterbildung absolvieren und im Führerschein diese Ausbildung über 35 Stunden Weiterbildung eingetragen haben (Code 95).

Je nach Datum im Führerschein muss die Weiterbildung spätestens 5 Jahre nach der Grundqualifikation oder 5 Jahre nach der letzten Weiterbildung eingetragen sein.

Wichtige Ausnahme:

Keine Grundqualifikation oder Weiterbildung benötigen Lenker von:

- LKW, die rein privat eingesetzt werden (zB: privater Bootstransport)
- Kfz bis 45 km/h
- Kfz auf Probefahrten bzw. mit noch nicht zugelassenen Kfz
- Bestimmte Fahrer von handwerklichen Berufen (Handwerkerausnahme)

Handwerkerausnahme:

Keine Grundqualifikation und Weiterbildung benötigen Lenker von Kraftfahrzeugen, wenn folgende drei Voraussetzungen erfüllt sind:

- Beförderung von Material oder Ausrüstung,
- die der Lenker zur Ausübung seines Berufes benötigt
- das Lenken des Fahrzeuges ist nicht die Hauptbeschäftigung des Fahrers

Von einer Hauptbeschäftigung kann man dann sprechen, wenn die Erbringung einer Fahrleistung der eigentliche Grund für die Beschäftigung des Fahrers ist. Wenn Güter – z.B. Material oder Ersatzteile bei Handwerkern oder Servicetechnikern – lediglich im Rahmen einer sonstigen Tätigkeit mitgeführt werden, liegt die Hauptbeschäftigung nicht im Lenken eines Kfz.

Achtung: im Bereich des Gewerbes liegen oft alle 3 Voraussetzungen für die Befreiung von Grundqualifikation/Weiterbildung vor (Lenken nicht Hauptbeschäftigung, Material und Ausrüstung wird mitgeführt, die der Lenker zum Arbeiten braucht). Wenn aber auch nur EINMAL ohne Material gefahren wird (z.B. Überstellung Firmen-LKW) oder mit Fremdmaterial, das der Lenker nicht zum Arbeiten braucht (z.B. Zustellung), geht das grundsätzlich nur mit Code 95 im Führerschein. Wer also im Gewerbe auf Grundqualifikation/Weiterbildung verzichtet, schränkt die Nutzbarkeit seines C-Führerscheins für den Betrieb ein!

Grundqualifikation:

Die Prüfung über die Grundqualifikation besteht aus einem theoretischen Prüfungsteil und einer praktischen Fahrprüfung. Sie kann zusammen mit der Fahrprüfung in der Fahrschule oder vor einer Prüfungskommission des Landes abgelegt werden.

Prüfungsvorgang: Die theoretische Prüfung dauert 4,5 Stunden. Die praktische Fahrprüfung hat mindestens 90 Minuten zu dauern. Das für die Prüfung erforderliche Fahrzeug hat der Prüfungswerber beizustellen. Bei einer Fahrschulausbildung wird es sich um ein Fahrschul-Kfz handeln.

Weiterbildung:

Die Weiterbildung besteht aus 5 Kursen zu je 7 Stunden (also 35 Stunden) alle 5 Jahre. Die Weiterbildungskurse werden von ermächtigten Firmen (z.B. Wifi, Fahrschulen) angeboten. Für die Teilnahme an einer Schulung erhält man eine Bestätigung. Es besteht die Pflicht zur Unterrichtsteilnahme. In Österreich erfolgt keine Prüfung über die vorgetragenen Stoffgebiete.

Bei erfolgreicher Absolvierung der Grundqualifikation bzw. Weiterbildung (Nachweis durch Bescheinigung von 35 Stunden Kursteilnahme) wird von Seiten der Führerscheinbehörde der Zahlencode „95“ mit dem Ablauf der Frist für die nächste Weiterbildung (z.B. C 95.01.09.2020) bei der entsprechenden Führerscheinklasse im Führerschein (Spalte 12) eingetragen.

Grundqualifikation und Weiterbildung in Österreich:

Lenker aus einem EU-Mitgliedsstaat haben die Prüfung zur Erlangung der Grundqualifikation in Österreich abzulegen, wenn sie ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben. Das Bundesland, in dem die Grundqualifikation abgelegt wird, kann der Lenker frei wählen.

Um zu vermeiden, dass die Lenker möglichst knapp vor dem Fristende den Code 95 in den Führerschein eintragen lassen, gibt es eine **Frist von 18 Monaten**, in der der Code 95 in den Führerschein eingetragen werden kann, ohne dass die nächste Frist von 5 Jahren vorzeitig zu laufen beginnt. Wer also statt im Jänner 2019 z.B. schon im Oktober 2017 den Code 95 in den Führerschein eintragen lässt, muss trotzdem erst im Jänner 2024 (also 5 Jahre nach dem ursprünglichen Fristende 5.1.2019) erneut den Code 95 eintragen lassen.

Ohne Code 95 im Führerschein darf man einen LKW über 3,5 t hzG nicht mehr im Rahmen des Werkverkehrs (z.B. Baugewerbe) oder im Güterbeförderungsgewerbe lenken! (abgesehen von der „HandwerkerAusnahme“ im Gewerbe, siehe Seite 26 unten und Hinweis auf Seite 27 oben)

Wer trägt die Kosten der Ausbildung?

Im Kollektivvertrag für ArbeiterInnen des Baugewerbes und der Bauindustrie (gültig ab 1.5.2019), gültig für ganz Österreich ist dazu (§ 11 Zif. 13) folgendes festgelegt:

- Die Kurskosten trägt der Arbeitgeber
- Die Kurse sind in der Freizeit zu besuchen

Der Arbeitgeber sollte die Lenker auf Kurse aufmerksam machen und über das Kursangebot informieren. Es darf aber keine Weisung erfolgen, bestimmte Kurse zu besuchen, da sonst der Besuch dieser Kurse als Arbeitszeit gelten würde und vom Unternehmer auch zu bezahlen wäre.

Die Kurse werden vom Lenker im Einvernehmen mit Arbeitgeber selbst ausgewählt!

Eine **Rückzahlungsvereinbarung** für die anteiligen Kurskosten, die der Arbeitnehmer im Falle Arbeitnehmerkündigung, bei Entlassung bzw. unberechtigtem vorzeitigen Austritt dem Arbeitgeber zu zahlen hat, erklärt der Kollektivvertrag als zulässig.

7. Strafen vermeiden

Winterreifen

PKW und LKW bis 3,5 t zulässige Gesamtmasse (Klasse M1 und N1) –
Führerschein B:

Bei winterlichen Fahrbahnen sind vom 1. November bis 15. April an allen Rädern Winterreifen nötig. Ohne winterliche Fahrbahnen dürfen Sommerreifen verwendet werden. Mit Sommerreifen und bei durchgehender Schneedecke darf nur mit Schneeketten gefahren werden.



LKW über 3,5 t zulässige Gesamtmasse (Klasse N2 und N3) – Führerschein C:
Winterreifen sind nötig vom 1. November bis 15. April an einer Antriebsachse. Dies gilt nicht für Probe- und Überstellungsfahrten.

Was sind Winterreifen im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes?

Das sind Reifen, die zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen bestimmt sind und die eine entsprechender Profiltiefe (mind. 5 mm) besitzen. Sie müssen mit dem Kürzel M+S (oder M.S oder M & S) gekennzeichnet sein



Mitführen von Schneeketten:

Jeweils vom 1. November bis 15. April ist der Lenker eines Kraftfahrzeuges der Klassen M2, M3, N2 und N3 (Busse und schwere LKW) sowie eines von solchen Fahrzeugen abgeleiteten Kraftfahrzeuges verpflichtet, geeignete Schneeketten für mindestens zwei Antriebsräder mitzuführen.

Ausgenommen sind Fahrzeuge:

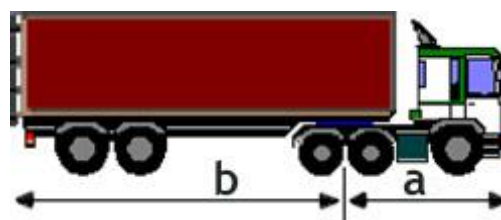
- bei denen bauartbedingt eine Montage von Schneeketten unmöglich ist
- die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden (z.B. Straßenkehrmaschinen)

Aufschriften auf LKW

An allen Lastkraftwagen müssen an der rechten Außenseite vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar das Eigengewicht, das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten die höchste zulässige Nutzlast angeschrieben sein

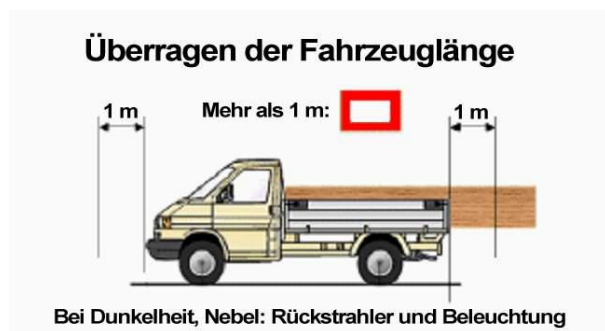
Bei LKW über 3,5 t zusätzlich auch noch:

- Name des Erzeugers
- Fahrgestellnummer
- Länge (L) und Breite (W)
- Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen:
 - Abstand (a)
 - Abstand (b)



Warntafel

Wenn die Ladung um mehr als 1 m über das vordere oder hintere Fahrzeugende hinaus ragt, ist eine Warntafel notwendig. Absperrbänder oder Plastiksackerl reichen nicht aus!



Größe der Tafel: 25 x 40 cm

Die Tafel darf nicht höher als 90 cm über der Fahrbahn angebracht sein. Der rote Teil (5 cm breit) muss rückstrahlend sein.

Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel müssen die äußersten Punkte der Ladung mit je einer Leuchte und einem Rückstrahler versehen sein, mit der nach vorne weißes, nach hinten rotes Licht ausgestrahlt wird.

Halteverbot durch Bodenmarkierung (durchgehende gelbe Linie)

Seit 2013 kann ein Halteverbot auch durch Bodenmarkierungen festgelegt werden. Durchgehende gelbe Linien drücken ein Halteverbot aus.

Unterbrochene gelbe Linien drücken ein Parkverbot (Abstellen bis zu 10 Minuten oder für eine Ladetätigkeit) aus.

Die gelben Linien werden am Straßenrand angebracht. Ist ein Gehsteig vorhanden, wird die gelbe Linie auf dem Gehsteig in einem Maximalabstand von 30 Zentimetern zur Gehsteigkante gezogen. Ist kein Gehsteig vorhanden, wird die gelbe Linie auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand aufgebracht.

Sind gelbe Linien durch Schnee, Schmutz oder Farbe verdeckt, sind sie nicht rechtskräftig, da sie nicht klar zu sehen sind.



Benutzung von Ladezonen

- Ladezonen dienen zur Erleichterung der Be- und Entladung.
- Ladezonen gelten für jedermann unter den gleichen Bedingungen
- Ladezonen dürfen für Ladezwecke von allen Verkehrsteilnehmern benutzt werden (nicht nur vom Antragsteller)
- Ladetätigkeit muss sofort begonnen werden
- Nach Ende der Ladetätigkeit Fahrzeug sofort aus Ladezone entfernen



Wer nicht sofort mit dem Be/Entladen beginnt oder nach dem Be/Entladen das Kfz aus der Ladezone entfernt, riskiert eine Strafe, da aus dem legalen Laden ein illegales Halten bzw. (über 10 Minuten) Parken wird.

Hinweis: Handwerker dürfen in Ladezonen nicht parken, auch wenn sie ursprünglich mit einer Ladetätigkeit (z.B. Ausladen des Baumaterials) begonnen haben!

Verantwortlicher Beauftragter (§ 9 Verwaltungsstrafgesetz)

Bei einer Einzelfirma wird immer der Firmeninhaber bestraft, wenn Strafen für den Fahrzeughalter ausgesprochen werden. Bei juristischen Personen trifft es immer den Geschäftsführer.

Bei einer größeren Firma häufen sich dann die Strafen bei dieser Person. Dies kann negative Konsequenzen für die Strafhöhe und die verwaltungsstrafrechtliche Zuverlässigkeit haben.

Es ist aber auch möglich, eine Person im Unternehmen zu benennen, die eigenverantwortlich einen bestimmten Bereich (z.B. den Fuhrpark) betreut und die dann der Behörde gegenüber verantwortlich ist.

Voraussetzungen:

- Zustimmung des Mitarbeiters erforderlich
- Meldung an die Behörde (MBA oder BH)
- sachlich/örtlich klar eingegrenzter Bereich
- Bereich darf nicht zu groß sein (überschaubar)
- Anordnungsbefugnisse erteilen
- Beauftragten über seine Aufgaben aufklären

Begegnungszonen

Unterschiede zu Wohnstraßen:

- Kein Spielen auf der Straße zulässig
- Die Durchfahrt ist gestattet
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h (kann auf 30 km/h erhöht werden)

Übereinstimmung mit Wohnstraßen:

- Parken nur an gekennzeichneten Stellen, Halten ist überall erlaubt (außer es gibt ein zusätzliches Halteverbot durch Verkehrszeichen oder durch gelben Strich am Randstein)
- Gegenseitige Rücksichtnahme, Abstand zu Gegenständen sind einzuhalten
- Fußgänger dürfen die gesamte Straße (incl. Fahrbahn) benutzen, Autos und Radfahrer nur die Fahrbahn (nicht die Gehsteige)
- Bauliche Ausgestaltung (Schwellen, Randsteine) erlaubt

Fußgängerzonen – Wohnstraßen – Begegnungszonen



	Fußgängerzone	Wohnstraße	Begegnungszone
erlaubter Fahrzeugverkehr	Keiner, außer ausdrückliche Erlaubnis, zB. Zufahrt zur Ladetätigkeit	Autoverkehr zum Zu- und Abfahren (Laden, Parken auf markierten Flächen), Radfahrer	alle Fahrzeuge
Vorrang innerhalb der Verkehrsfläche	Fußgänger	Fußgänger, Radfahrer	Fußgänger, Radfahrer
Parken	verboten	an markierten Stellen	an markierten Stellen
Halten	nur für Ladetätigkeit	Überall ¹	Überall ¹
Lieferzeiten	zu bestimmten Zeiten	immer	immer
Geschwindigkeit der Fahrzeuge	Schrittgeschwindigkeit (5 km/h)	Schrittgeschwindigkeit (5 km/h)	20 (30) km/h
Durchfahren	verboten	Verboten ²	erlaubt
Spielen auf der Straße	ja	ja	nein

¹ Fließverkehr darf aber nicht behindert werden

² Zufahrt zur Parkplatzsuche erlaubt, wenn keiner gefunden wird →weiterfahren

Zufahrt in Fußgängerzonen zur Behebung von Gebrechen

In einer Fußgängerzone gelten folgende Regeln:

- Zufahrt nur zur Ladetätigkeit (Zeiten laut Zusatztafel)
- Unterschiedliche Zeiten (z.B. von 6 bis 10.30 Uhr, tw. auch Abends)
- Zufahrt bei Gebrechen auch außerhalb dieser Zeiten erlaubt
- Tempo: immer Schrittgeschwindigkeit (5 km/h)

Als Gebrechen gilt:

- unvorhersehbar aufgetreten (Wasserrohrbruch, Ausfall Kühlgerät, Scheibenbruch)
- die Reparatur muss unaufschiebbar sein
- die Zufahrt ist erlaubt für jene Fahrzeuge, die zur Durchführung der Reparatur notwendig sind
- Die Zufahrt ist nur für die Dauer der Reparatur erlaubt

Planbare Wartungsarbeiten sind durch die Ausnahme für Gebrechen nicht erlaubt. Die Zu- und Abfahrt zur Materialanlieferung zu den Zeiten der Ladetätigkeit ist erlaubt. Für die Zeiten, die zur Arbeit vor Ort aufgewendet werden muss, muss das Fahrzeug außerhalb der Fußgängerzone geparkt werden (z.B. Seitengasse oder Garagen).

Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit, dass durch eine Einzelausnahme (Magistrat oder Gemeinde) auch zu anderen Zeiten als die der Ladetätigkeit zugefahren werden darf. Solche Ausnahmen werden nur erteilt, wenn es keine andere Möglichkeit der Arbeit gibt und der erlaubte Verkehr (Fußgängerverkehr) nicht zu stark behindert oder gefährdet wird.

Solche Ausnahmen werden für bestimmte Fahrzeuge erteilt. Die Autos sind nach den Kennzeichen bestimmt.

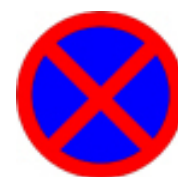
8. Halteverbote für Montagen/Bauarbeiten

Wenn eine Firma ihr Fahrzeug aus bestimmten Gründen (z.B. Autokran, kurze Transportwege, Heizölabschlauchung) ganz nahe an der Baustelle/beim Kunden abstellen muss, gibt es oft Probleme mit einem freien Parkplatz.

Speziell in Stadtgebieten bietet sich daher eine Halteverbotszone an, in der dieses Fahrzeug dann einen „sicheren“ Parkplatz findet.

Ein Antrag auf ein solches temporäres Halteverbot ist bei der zuständigen Gemeinde/bei der Bezirkshauptmannschaft (je nach Straße) zu stellen. Er sollte folgendes beinhalten:

- Name, Adresse, Telefonnummer
- Ort (genaue Angabe), an dem die Halteverbotszone errichtet werden soll
- Zweck der Halteverbotszone
- Längenangabe (in Metern)
- Durchschnittliche Dauer (Dauer der Lieferung, Montage etc.)
- Wie oft wird die Halteverbotszone benötigt



Die Höhe der Kosten ist von der jeweiligen Gebührenordnung und der Frage abhängig, ob die Behörde eine Ortsverhandlung ausschreibt. Daher können die Kosten zwischen ca. 50 und 150 Euro liegen.

Aufstellung der Verkehrszeichen

- Eigene Tafeln kaufen, Ausleihen bei der Behörde oder Baufirmen
- Aufstellung der Verkehrszeichen: mindestens 24 Stunden vor Gültigkeitsbeginn der Halteverbotszone (besser 48 Stunden)
- Aufstellung am Gehsteig oder in der Parkspur (neu seit 2017)
- Beiblatt mit Liste der Kennzeichen der bei der Aufstellung parkenden Fahrzeuge anfertigen
- Bestätigung der Liste bei der zuständigen Polizei/Gemeinde
- Abschleppung der parkenden Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Halteverbotes möglich:
 - Autos in der Liste angeführt: Kosten trägt der Betrieb
 - Autos wurden nach Aufstellung der Verkehrszeichen in der Zone abgestellt: Kosten trägt der Autofahrer/Zulassungsbesitzer

II Lenk- und Ruhezeiten, Sozialvorschriften

9. Lenkzeit, Fahrtunterbrechung (Lenkpause), Ruhezeiten, Ruhepause

Allgemeines

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

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

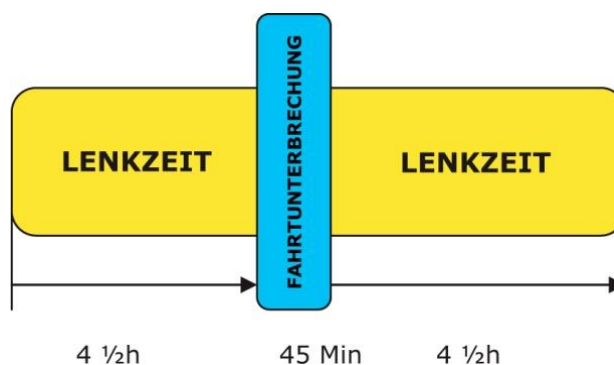
Lenkzeiten

Als Lenkzeiten zählen grundsätzlich alle Zeiten des reinen Dienstes am Steuer, insbesondere auch verkehrsbedingte Standzeiten an Ampeln, Kreuzungen oder im Stau, soweit sie vom Kontrollgerät als Lenkzeiten registriert werden.

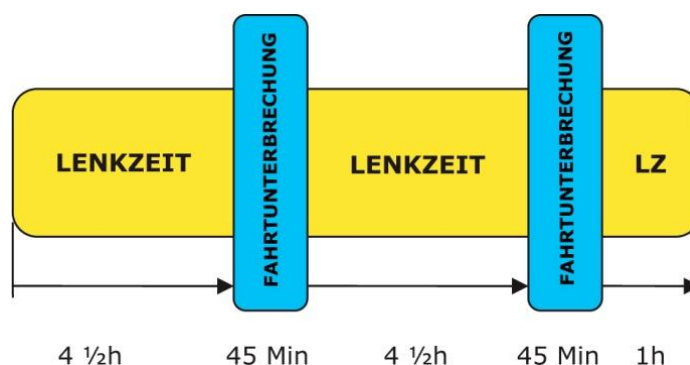
Tägliche Lenkzeit

Die Tägliche Lenkzeit ist die Lenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit.

- Die Tageslenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.



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

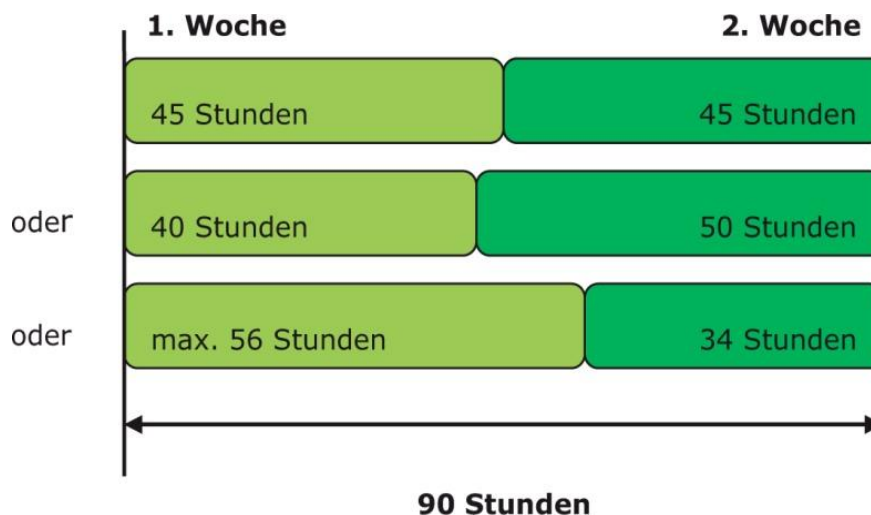


Wöchentliche Lenkzeit

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

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

Beispiele:



Fahrtunterbrechung (Lenkpause)

Allgemeines

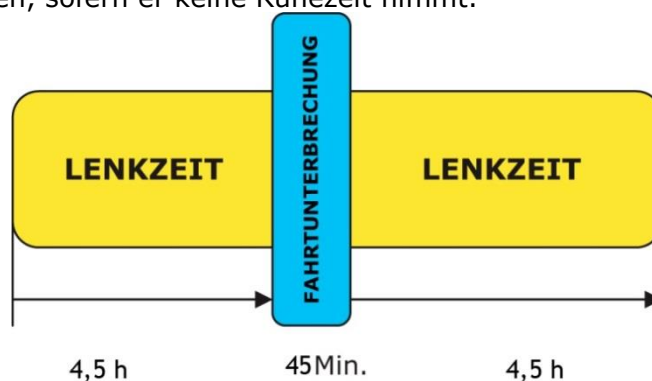
Fahrtunterbrechungen sind gesetzlich angeordnete Unterbrechungen der Lenkzeit und dienen einerseits der Erholung des Lenkers sowie andererseits der Erhaltung der Verkehrssicherheit.

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

Fahrtunterbrechungen/Fahrtunterbrechungsteile können mit einer Ruhepause/Ruhepausenteilen zusammenfallen.

Dauer der Fahrtunterbrechung

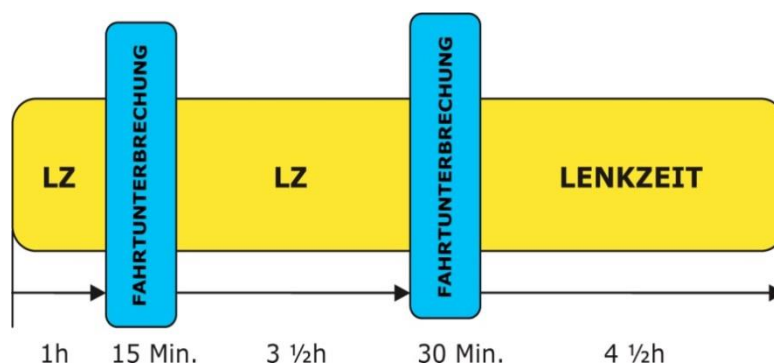
Nach einer Lenkzeit von jeweils 4,5 Stunden hat der Lenker eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit nimmt.



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

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

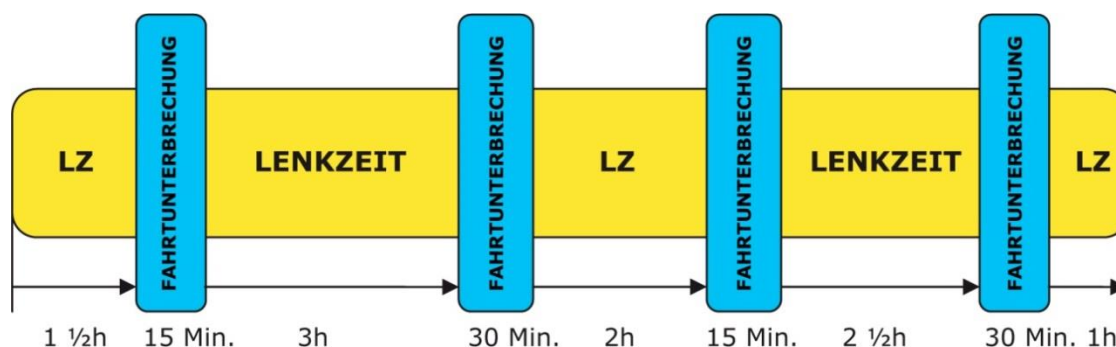
Beispiel:



Fahrtunterbrechung bei Verlängerung der täglichen Lenkzeit

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

Beispiel:

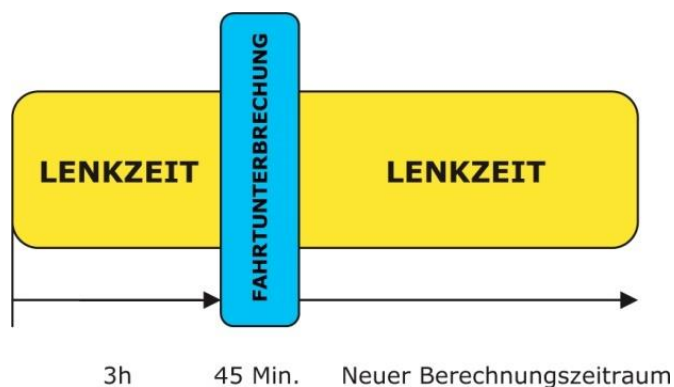


Berechnungszeitraum für die Lenkzeit

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

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

Beispiel:



Ruhezeiten

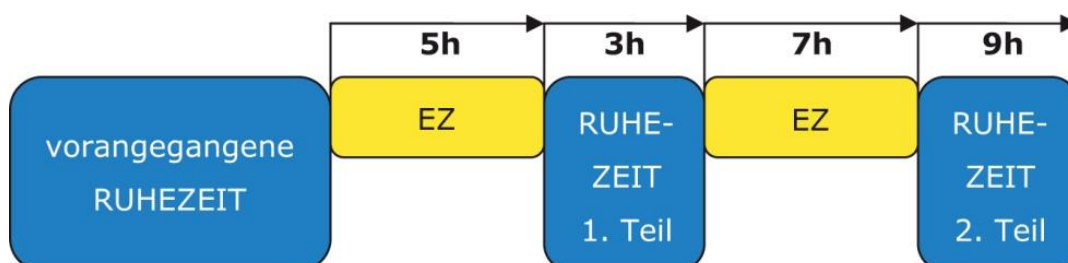
Ruhezeiten dienen dem Lenker für private Zwecke bzw. zur Befriedigung des Schlafbedürfnisses. Man unterscheidet zwischen der täglichen und der wöchentlichen sowie zwischen der regelmäßigen und der reduzierten Ruhezeit.

Regelmäßige tägliche Ruhezeit (Ein-Fahrer-Besetzung)

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

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

Beispiel (geteilte Ruhezeit)

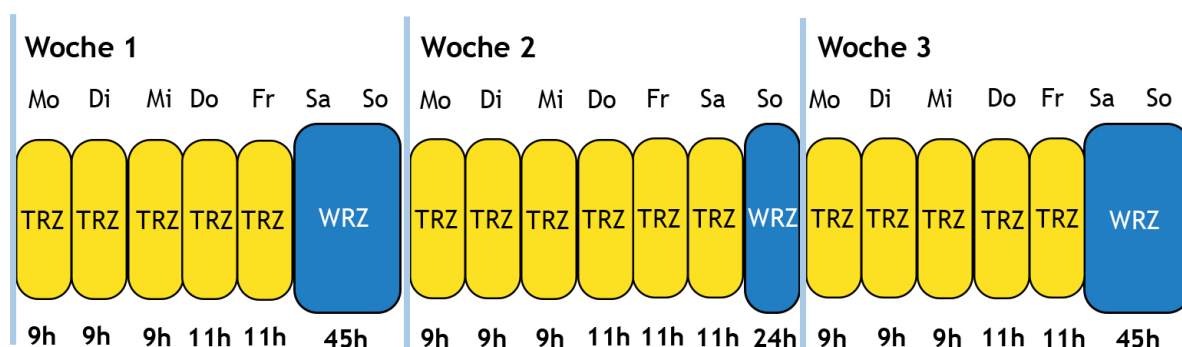


Reduzierte tägliche Ruhezeit (Ein-Fahrer-Besetzung)

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

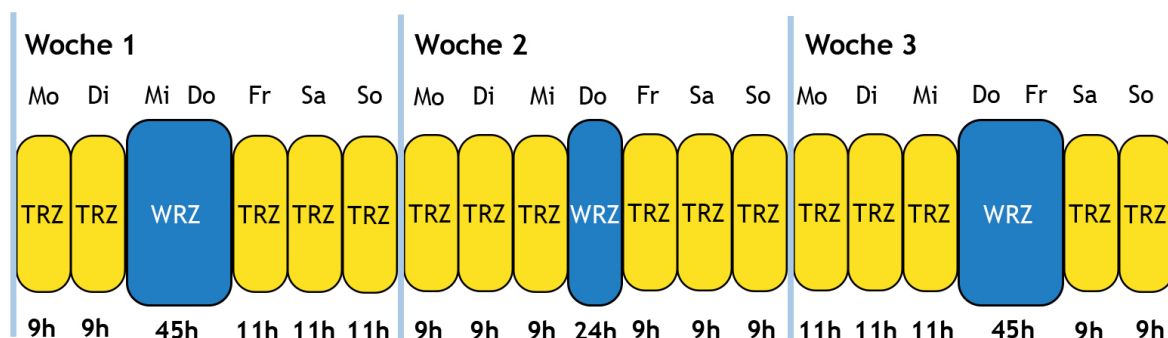
An wie vielen Tagen in einer Woche verkürzt werden darf, hängt davon ab, ob die wöchentliche Ruhezeit als Wochenendruhe oder als Wochenruhe geplant ist.

Beispiel für reduzierte tägliche Ruhezeit bei WOCHENENDRUHE



In diesem Fall kann innerhalb von einer **Woche** nur 3-mal auf 9 Stunden verkürzt werden.

Beispiel für reduzierte tägliche Ruhezeit bei WOCHENRUHE



In diesem Fall kann innerhalb von einer **Woche** insgesamt max. 6-mal auf 9 Stunden verkürzt werden.

TRZ = Tägliche Ruhezeit

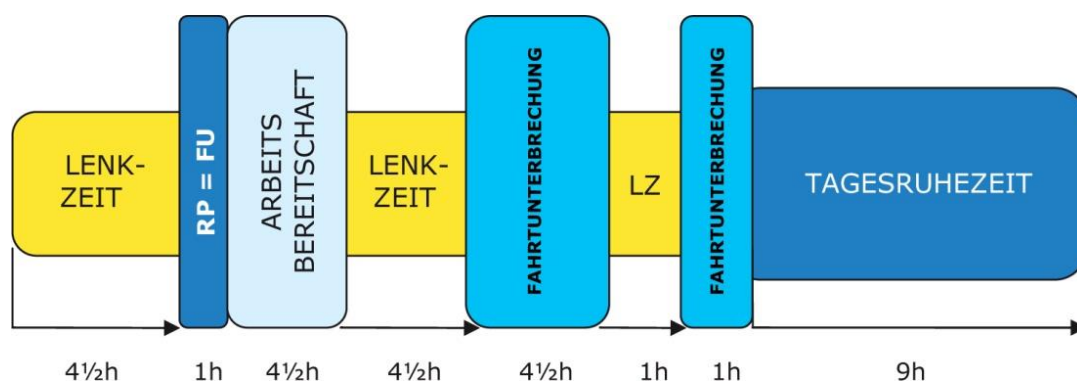
WRZ = Wöchentliche Ruhezeit

Tägliche Ruhezeit (Mehrfahrer-Betrieb)

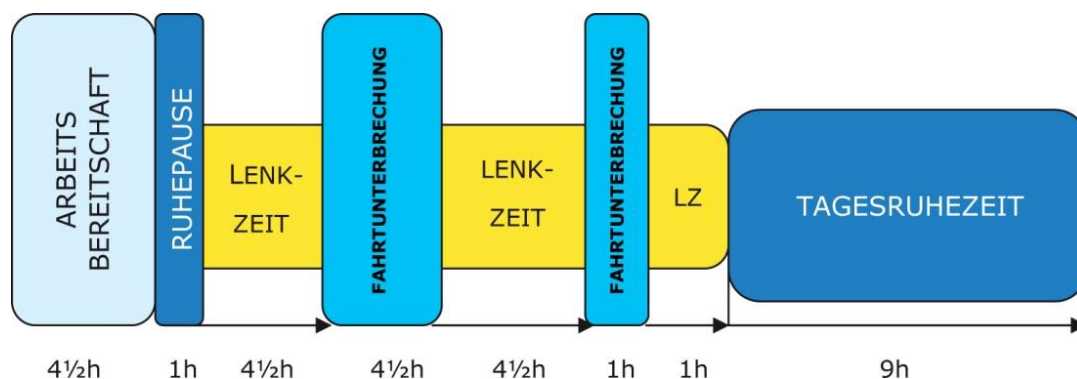
Bei Mehrfahrer-Betrieb hat der Lenker eine tägliche Ruhezeit von mindestens 9 zusammenhängenden Stunden innerhalb von 30 Stunden nach Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.

Beispiel (Fahrtunterbrechung fällt mit Ruhepause zusammen):

Lenker 1



Lenker 2



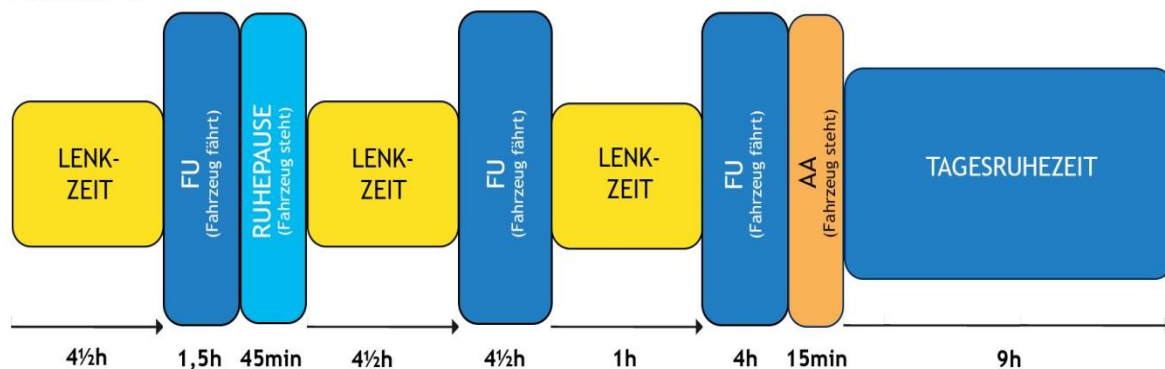
RP – Ruhepause

FU – Fahrtunterbrechung

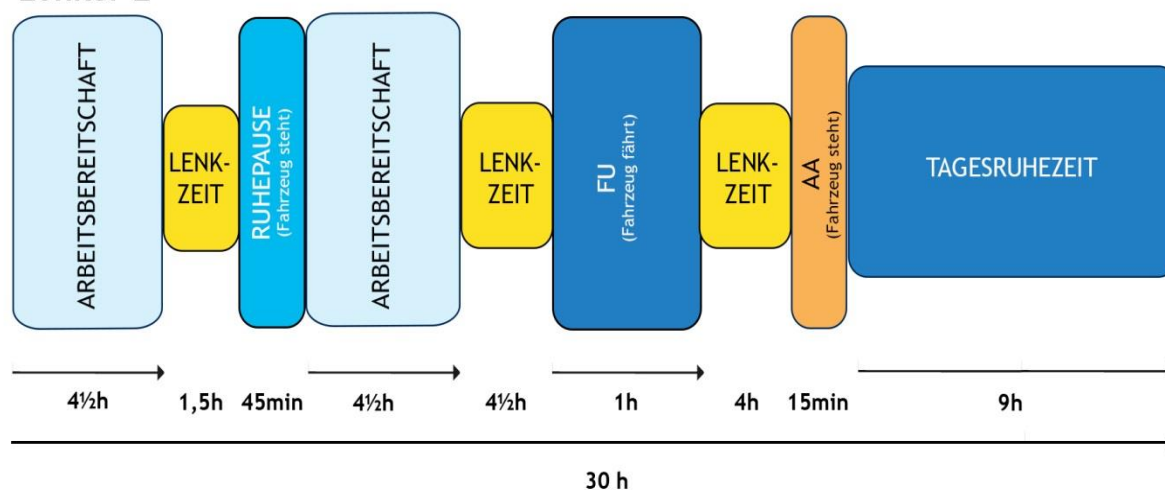
LZ – Lenkzeit

Beispiel (Fahrtunterbrechung fällt nicht mit Ruhepause zusammen)

Lenker 1



Lenker 2



RP - Ruhepause

FU - Fahrtunterbrechung (Lenkpause)

AA - Andere Arbeiten

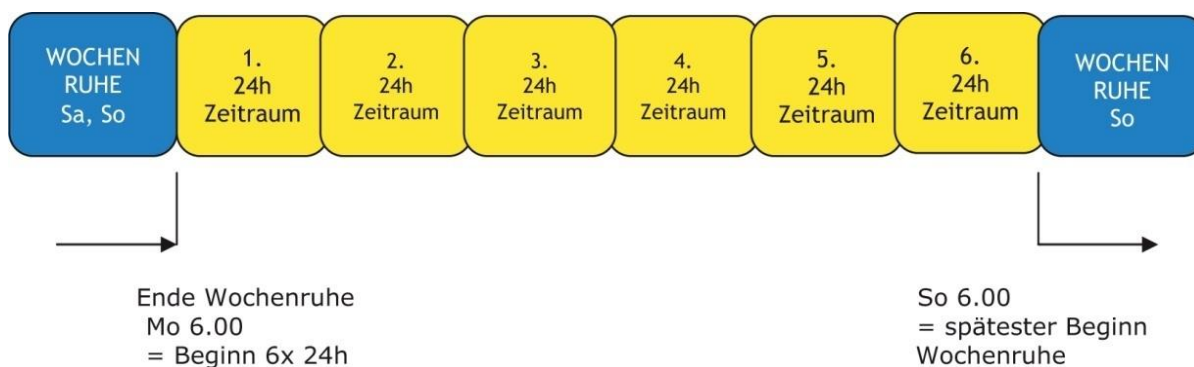
Da die Ruhepause (anders als die Fahrtunterbrechung) nicht im fahrenden Fahrzeug verbracht werden darf (der Lenker/Beifahrer muss sich in der Ruhepause vom Fahrzeug entfernen können), muss das Fahrzeug (auch bei Mehrfahrer-Betrieb) zur Einhaltung der Ruhepause (vgl. AZG und § 2 Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe, wonach die Mittagspause eine Stunde betragen soll) stillstehen.

Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

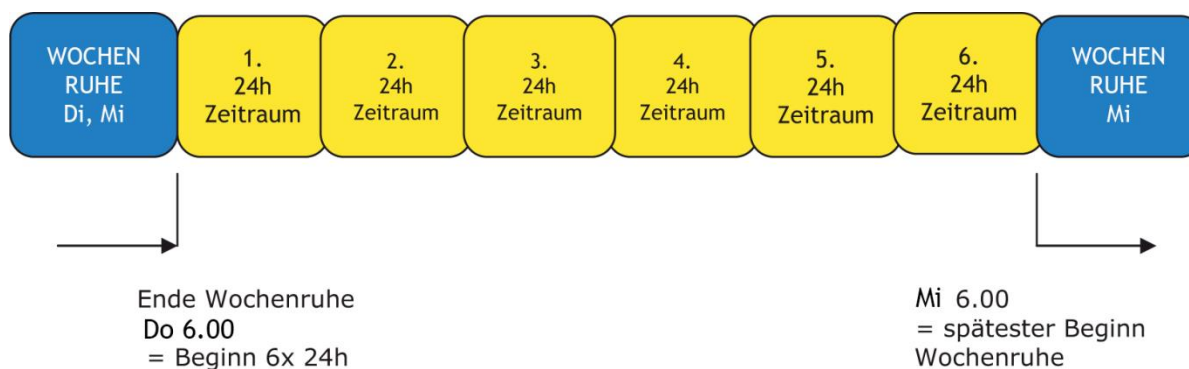
In jeder Woche hat der Lenker eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 zusammenhängenden Stunden einzulegen. Die wöchentliche Ruhezeit ersetzt eine tägliche Ruhezeit.

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

Beispiel für wöchentliche Ruhezeit in Form einer „Wochenendruhe (SA/SO)“:



Beispiel für wöchentliche Ruhezeit in Form einer „Wochenruhe“:



Reduzierte wöchentliche Ruhezeit

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

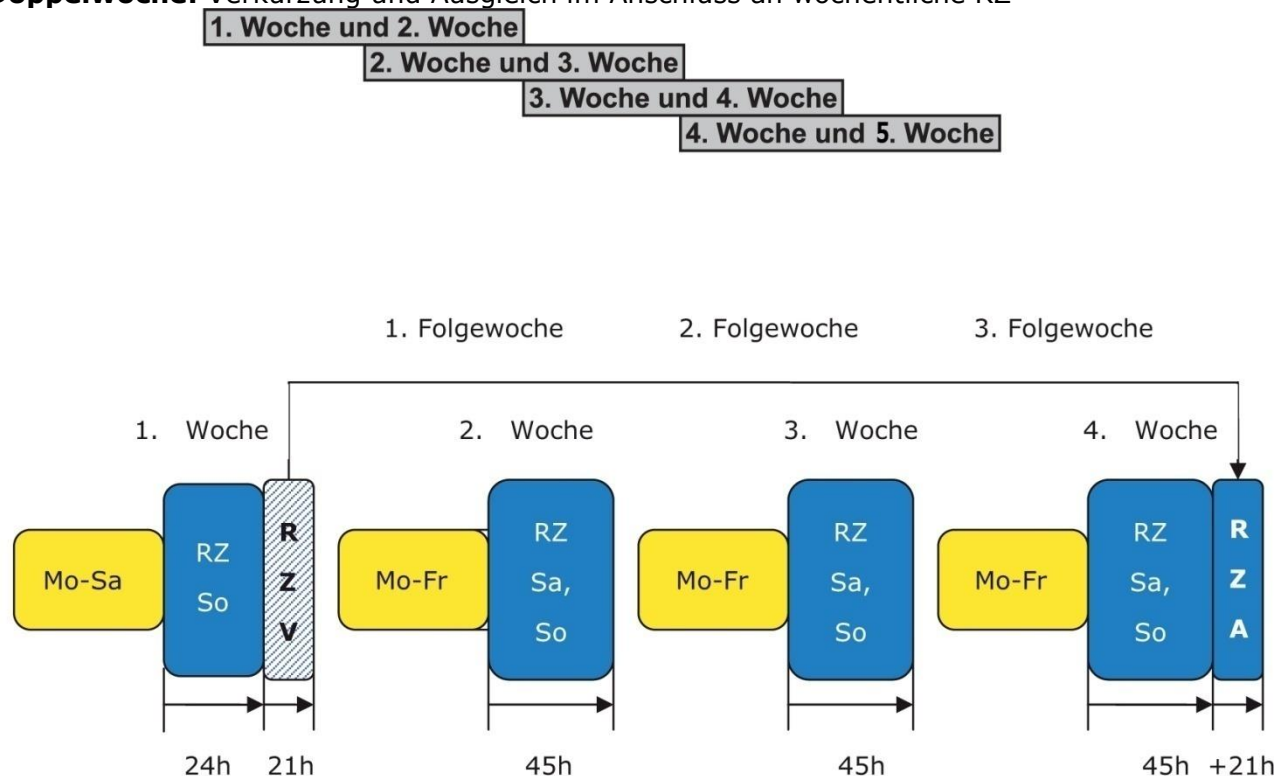
In der Doppelwoche (= zwei aufeinander folgende Wochen) kann der Lenker folgende Ruhezeiten nehmen:

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

Jede Verkürzung ist bis zum Ende der folgenden dritten Woche durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen. Dieser Ausgleich muss gemeinsam mit einer anderen, mindestens 9-stündigen Ruhezeit genommen werden. Dies kann entweder eine wöchentliche oder auch eine tägliche Ruhezeit sein.

Beispiel für Verkürzung und Ausgleich im Anschluss an ein wöchentl. Ruhezeit

Doppelwoche: Verkürzung und Ausgleich im Anschluss an wöchentliche RZ



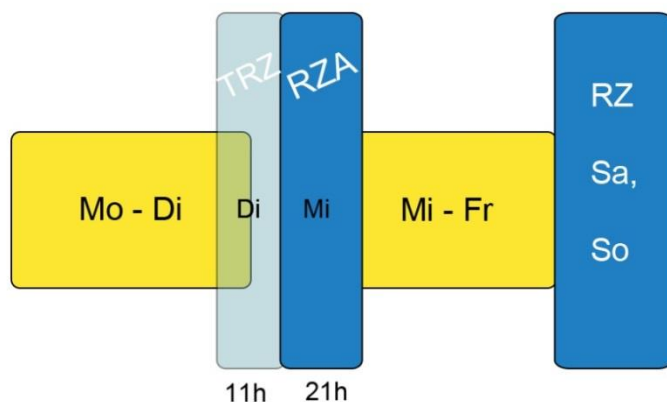
Erklärung:

RZ - Ruhezeit

RZV - Ruhezeitverkürzung

RZA - Ruhezeitausgleich

Beispiel für Verkürzung und Ausgleich im Anschluss an eine tägliche Ruhezeit



Erklärung:

TRZ - Tägliche Ruhezeit

RZA - Ruhezeitausgleich

RZ - Ruhezeit

Erlaubte Abweichungen zum Erreichen eines Halteplatzes

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

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

Aufzeichnungspflicht:

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

Schlafkabine

Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, wenn dieses mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt. Die Wochenendruhe darf aufgrund einer neuen Auslegungsregel der EU nicht mehr in der Fahrerkabine verbracht werden.

Ruhepause

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

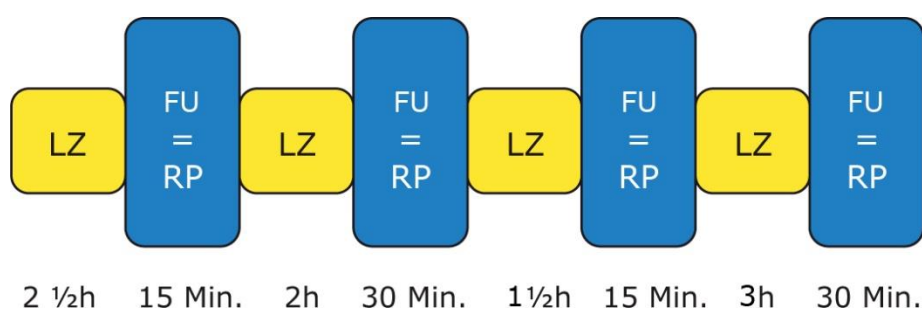
Für Lenker von LKW über 3,5t Gesamtgewicht beträgt die gesetzliche Ruhepause

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

Der Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe empfiehlt eine Ruhepause (Mittagspause vgl. § 2 Ziff2) im Ausmaß von 1 Stunde.

Das Arbeitszeitgesetz regelt, dass die Ruhepause in mehrere Teile von mindestens 15 Minuten geteilt werden kann, wobei der erste Teil nach spätestens 6 Stunden einzuhalten ist. Auch die kollektivvertragliche Ruhepause von 1 Stunde (keine zwingende Bestimmung und kann daher auch auf eine halbe Stunde reduziert werden) kann daher in mindestens 15-Minuten-Abschnitte (z.B. 4x15 oder 1x30 und 2x15 oder 1x45 und 1x15) geteilt werden.

Die Ruhepause oder Ruhepausenteile kann/können mit der Fahrtunterbrechung oder mit Fahrtunterbrechungsteilen zusammenfallen.

Beispiel:

LZ – Lenkzeit

RP - Ruhepause

FU – Fahrtunterbrechung

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

10. Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit

Einsatzzeit

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

Im Falle der Ruhezeitteilung beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

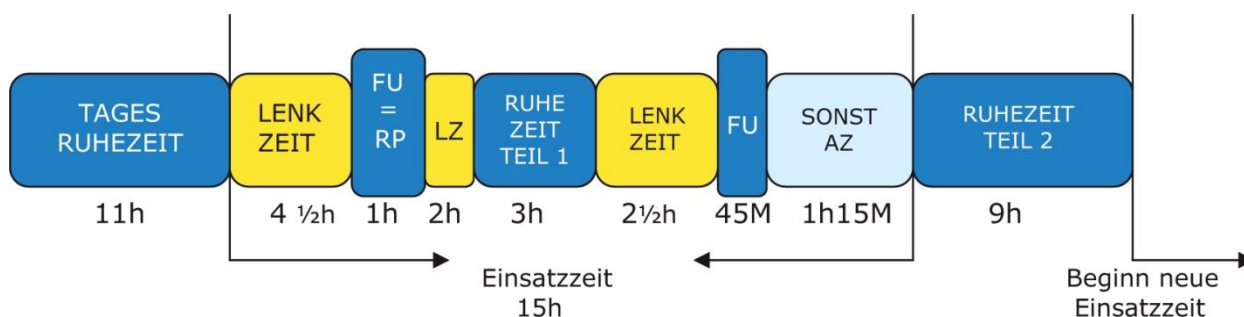
Für Lenker von Kraftfahrzeugen kann gem. § 2 Ziff. 5a Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe 2019 durch Betriebsvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 16 Abs. 3 AZG die Einsatzzeit über 12 Stunden hinaus soweit verlängert wird, dass die innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird.

Auszug aus dem Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe:

§ 2. ARBEITSZEIT

5a Für Lenker von Kraftfahrzeugen kann durch Betriebsvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 16 Abs. 3 AZG die Einsatzzeit über 12 Stunden hinaus soweit verlängert wird, dass die innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird.

Beispiel (geteilte Ruhezeit):



AZ – Arbeitszeit
LZ – Lenkzeit
RP - Ruhepause
FU – Fahrtunterbrechung

Erlaubte Einsatzzeit bei Ein-Fahrer-Betrieb

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

$$24 \text{ Stunden} - \text{Tägliche Mindestruhezeit} = \text{Einsatzzeit}$$

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

Erlaubte Einsatzzeit bei Mehrfahrer-Betrieb

Bei Mehrfahrer-Betrieb wird die erlaubte Einsatzzeit auf einen Zeitraum von **30 Stunden** bezogen und folgendermaßen ermittelt:

30 Stunden – Tägliche Mindestruhezeit = Einsatzzeit

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

Tages- und Wochenarbeitszeit

Die Tages- und Wochenarbeitszeit setzt sich zusammen aus der

- täglichen und wöchentlichen Normalarbeitszeit und der
- täglichen und wöchentlichen Höchstarbeitszeit

Tägliche (Höchst)Arbeitszeit

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

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

Bei Fahrzeugen im Sinne der EU-VO 561/2006 (das sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 3,5 t) darf daher die Tagesarbeitszeit 10 Stunden überschreiten, höchstens aber 12 (14) Stunden betragen.

Wöchentliche (Höchst)Arbeitszeit

Die Wochenarbeitszeit ist die gesamte Arbeitszeit innerhalb des Zeitraumes von Montag (0.00 Uhr) bis Sonntag (24.00 Uhr). Die Wochenarbeitszeit darf grundsätzlich 50 Stunden nicht überschreiten. Für Lenker gelten allerdings Sonderbestimmungen im Arbeitszeitgesetz.

Die Wochenarbeitszeit für Lenker darf innerhalb eines im Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe festgelegten Durchrechnungszeitraumes von 26 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten. In einzelnen Wochen darf die Gesamtarbeitszeit aber auf 60 Stunden ausgedehnt werden. Um den zulässigen Durchschnittswert von 48 Stunden innerhalb von 26 Wochen nicht zu überschreiten, muss eine Arbeitswoche mit 60 Stunden (48 plus 12) innerhalb des Durchrechnungszeitraumes durch mindestens 1 Arbeitswoche mit höchstens 36 Stunden (48 minus 12) ausgeglichen werden.

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

Auszug aus § 2 Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe

5a. Lenkzeiten und Lenkpausen

Für Lenker von Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, und die im Straßenverkehr eingesetzt werden ("VO-Fahrzeuge") kann durch Betriebsvereinbarung bzw. in Betrieben ohne Betriebsrat durch schriftliche Einzelvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 13b AZG

- zusätzlich zu den nach § 7 Absatz 1 AZG zulässigen Überstunden weitere Überstunden zugelassen werden. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit darf in einzelnen Wochen **60 Stunden** und innerhalb eines aus technischen bzw.

arbeitsorganisatorischen Gründen **26 Wochen umfassenden Durchrechnungszeitraumes im Durchschnitt 48 Stunden** nicht überschreiten;
 – die **durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit 55 Stunden** betragen darf, wenn **zumindest die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitszeit in Form von Arbeitsbereitschaft** geleistet wird.

Zur **Arbeitsbereitschaft** zählen insbesondere Zeiten, die nach der allgemeinen Verkehrsanschauung nicht dem Fahrvorgang oder verwandten Tätigkeiten zuzurechnen sind. Arbeitsbereitschaft ist jene Zeit, in der der Lenker über seine Zeit nicht frei verfügen kann und sich bereithalten muss, um seine Arbeit jederzeit aufnehmen zu können (z.B. Be- und Entladen durch Dritte).

Der Beginn des Durchrechnungszeitraumes ist in der Betriebsvereinbarung (schriftlichen Einzelvereinbarung) festzulegen.

Für Lenker von Kraftfahrzeugen kann durch Betriebsvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 16 Absatz 3 AZG die Einsatzzeit über 12 Stunden hinaus soweit verlängert wird, dass die innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird.

Für Lenker von sonstigen Kraftfahrzeugen, (das sind solche, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht übersteigt, oder die nicht im Straßenverkehr eingesetzt werden) kann durch Betriebsvereinbarung bzw. in Betrieben ohne Betriebsrat durch schriftliche Einzelvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 14a AZG

- die Lenkzeit auf 9 Stunden und zweimal wöchentlich auf 10 Stunden ausgedehnt werden kann;
- die Lenkzeit in einer Woche bis zu 56 Stunden zugelassen werden kann, in zwei Wochen jedoch 90 Stunden nicht überschreiten darf.

Mögliche Beispiele für die Einhaltung des 48-Stunden-Durchschnittes:

48 Stunden

26 mal im Durchrechnungszeitraum (DRZ)

oder

60 Stunden 36 Stunden

Kombination zulässig 13 mal im DRZ (13 x 2 Wochen = 26 Wochen)

Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder

60 Stunden 60 Stunden 40 Stunden 40 Stunden 40 Stunden

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

Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder

60 Stunden 40 Stunden 60 Stunden 40 Stunden 40 Stunden

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

Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

oder

40 Stunden 60 Stunden 40 Stunden 60 Stunden 40 Stunden

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

11. Übersicht Arbeitszeit für Lenker (LKW über 3,5 t hzG)

Lenkzeit	
Täglich	9 Stunden täglich, 2 x pro Woche 10 Stunden
wöchentlich	56h, 90 h in 2 Wochen
Fahrtunterbrechung (Lenkpause)	
Dauer	Nach 4½ Stunden Fahrtunterbrechung von 45 Minuten
Teilungsmöglichkeit	Erster Teil mind. 15 Minuten Zweiter Teil mind. 30 Minuten
Tägliche Ruhezeit	
<u>Bei 1 Fahrer-Betrieb</u>	
Regelmäßige Ruhezeit	11 Stunden innerhalb 24 Stunden
Geteilte Ruhezeit	Teilungsmöglichkeit bei insgesamt 12 Stunden: Erster Teil mind. 3 Stunden Zweiter Teil mind. 9 Stunden
Reduzierte Ruhezeit	3 x zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten mind. 9 Stunden keine Ausgleichspflicht
<u>Bei Mehrfahrer-Betrieb</u>	
	9 Stunden innerhalb 30 Stunden
Wöchentliche Ruhezeit	
Regelmäßige Ruhezeit	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 Stunden
Reduzierte Ruhezeit	Mindestens 24 Stunden, Ausgleichspflicht bis Ende der dritten Woche durch zusätzliche Ruhezeit Doppelwoche (=zwei aufeinander folgende Wochen): <ul style="list-style-type: none"> • Zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten (je 45 Stunden), oder • Eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45 Stunden) und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit (24 Stunden)
Beginn der wöchentlichen Ruhezeit	am Ende von sechs 24 Stunden -Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit
Einsatzzeit	
1 Fahrer - Betrieb	13 Stunden (bei 11 Stunden Tagesruhezeit) 15 Stunden (bei 9 Stunden Tagesruhezeit) 15 Stunden (bei geteilter Ruhezeit)
Mehrfahrer - Betrieb	21 Stunden innerhalb von 30 Stunden
Mitführverpflichtungen	
Schaublätter Fahrerkarte	Schaublätter des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage Fahrerkarte, vorgeschriebene, handschriftliche Aufzeichnungen & Ausdrücke der vorausgehenden 28 Kalendertage, EU-Formblatt „lenkfreie Tage“ (soweit notwendig)

12. Exkurs: Der Lohnfuhrvertrag

Wenn ein Bauunternehmer nicht eine Transportleistung bestellt (Ware durch Frächter von A nach B führen), sondern vereinbart wird, dass der Transportunternehmer ein Fahrzeug (LKW) samt Lenker für einen bestimmten Zeitraum zur Verfügung zu stellen hat (der dann nach den Vorgaben des Bauunternehmers disponiert wird), liegt ein Lohnfuhrvertrag vor.

Dies kann zur Folge haben, dass dann der Auftraggeber (Bauunternehmer) für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten des LKW-Lenkers verantwortlich ist.

Details:

Im Unterschied zum Frachtvertrag, bei dem der Unternehmer (Frächter) dem Auftraggeber (Absender) den Erfolg der übernommenen Tätigkeit, nämlich die Überführung einer Sache (Güter) an einen anderen Ort schuldet, ist der sogenannte "Lohnfuhrvertrag" dadurch gekennzeichnet, dass der Frächter dem Auftraggeber ein bemanntes Fahrzeug zu beliebiger Ladung und Fahrt nach Weisung des Auftraggebers zur Verfügung zu stellen hat.

Die Klärung der Frage, ob bei Überlassung eines Fahrzeuges samt Lenker ein Frachtvertrag oder ein gemischter Vertrag (zusammengesetzt aus Fahrzeugmiete und Arbeitnehmerüberlassung) vorliegt, ist im Einzelfall mitunter schwierig, löst aber weitreichende Folgen hinsichtlich der Verantwortung für „Lenk- und Ruhezeiten“ aus.

Beim Lohnfuhrvertrag gilt der Transportunternehmer nur als Arbeitskräfteüberlasser und ist nur verantwortlich für die durchschnittliche berufliche oder fachliche Qualifikation und die Arbeitsbereitschaft des von ihm zur Verfügung gestellten Lkw-Fahrers. Er haftet aber nicht für die erbrachte Arbeitsleistung.

In diesem Sinn vertritt auch das Ministerium für Arbeit und Soziales, Sektion Arbeitsrecht und Arbeitsinspektion die Meinung, dass es sich beim Lohnfuhrvertrag um einen gemischten Vertrag, zusammengesetzt aus Fahrzeugmiete und Arbeitnehmerüberlassung handelt und daher der Beschäftiger (Bauunternehmer) als Arbeitgeber gemäß § 6 Abs. 1 AÜG für die Einhaltung der arbeitszeitrechtlichen Vorschriften verantwortlich ist.

Arbeitskräfteüberlassungsgesetz (AÜG)

Arbeitnehmerschutz

§ 6. (1) Für die Dauer der Beschäftigung im Betrieb des Beschäftigers gilt der Beschäftiger als Arbeitgeber im Sinne der Arbeitnehmerschutzvorschriften.

(2) Der Überlasser hat den Beschäftiger auf alle für die Einhaltung des persönlichen Arbeitsschutzes, insbesondere des Arbeitszeitschutzes und des besonderen Personenschutzes maßgeblichen Umstände hinzuweisen.

(3) Für die Dauer der Beschäftigung im Betrieb des Beschäftigers obliegen die Fürsorgepflichten des Arbeitgebers auch dem Beschäftiger.

(4) Der Überlasser ist verpflichtet, die Überlassung unverzüglich zu beenden, sobald er weiß oder wissen muss, dass der Beschäftiger trotz Aufforderung die Arbeitnehmerschutz- oder die Fürsorgepflichten nicht einhält.

Für die Beurteilung, ob Arbeitskräfteüberlassung vorliegt, ist der wahre wirtschaftliche Gehalt und nicht die äußere Erscheinungsform des Sachverhaltes maßgebend. Ob es sich tatsächlich um Arbeitskräfteüberlassung handelt, entscheidet sich letztlich nach dem Inhalt der zwischen den Beteiligten vereinbarten Verträge. Ausschlaggebend für die Zuordnung eines Sachverhaltes zum Tatbestand der Arbeitskräfteüberlassung ist dabei die wirtschaftliche Funktion der in Frage stehenden Vertragsverhältnisse.

Die Arbeitsinspektion geht jedoch grundsätzlich davon aus, dass immer dann, wenn ein Lohnfuhrvertrag besteht, immer auch eine Arbeitskräfteüberlassung vorliegt. Wenn ein Lohnfuhrvertrag besteht, ist daher der Beschäftigte (Bauunternehmer) als Arbeitgeber gemäß § 6 Abs. 1 AÜG für die Einhaltung der arbeitszeitrechtlichen Vorschriften verantwortlich.

Als Konsequenz dieser Rechtsmeinung ist festzuhalten, dass der Bauunternehmer trotz der Beauftragung eines Transportunternehmers für die Einhaltung der „Lenk- und Ruhezeiten“ zur Verantwortung gezogen werden kann. Die verantwortlichen Personen an Baustellen müssen sich daher ihrer Verantwortung bewusst sein, dass auch beim Einsatz von „Fremdfahrzeugen“ die arbeitszeitrechtlichen Grenzen zu beachten sind.

In diesem Zusammenhang normiert auch die EU-Verordnung 561/2006 eine besondere Haftung des Auftraggebers:

Artikel 10 Abs. 4

Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsgesellschaften stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen diese Verordnung verstoßen.

In der Beratungspraxis zeigt sich, dass die „Verwaltungsstrafbehörden“ zunehmend als Vorfrage klären, ob ein Lohnfuhrvertrag vorliegt. Auch das Arbeitsinspektorat verlangt bei Prüfungen von Transportunternehmern immer häufiger die Vorlage der zivilrechtlichen Transportvereinbarungen, um prüfen zu können, ob ein Frachtvertrag oder ein Lohnfuhrvertrag vorliegt.

III EU-Kontrollgerät und Dokumentationspflichten

13. EU-Kontrollgerät

Seit 1994 müssen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen (Zugfahrzeug mit Anhänger) zur Güterbeförderung mit einem EU-Kontrollgerät ausgerüstet sein, wenn ihre höchst zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen übersteigt!

Achtung: Unter Güterbeförderung ist nicht nur die gewerbliche Güterbeförderung, sondern **auch der Werkverkehr (Baufirmen)** zu verstehen!

Folgende Fahrzeuge sind vom EU-Kontrollgerät freigestellt (VO 561/2006/EG):

- Fahrzeuge oder Kombinationen zur Güterbeförderung bis 3,5 t zulässige Höchstmasse
- Fahrzeuge zur Personenbeförderung bis zu 8 Fahrgastplätzen
- Fahrzeuge bis 40 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit
- besondere Pannenhilfefahrzeuge im Umkreis von 100 km von ihrem Standort
- Fahrzeuge für Probefahrten und zum Zweck der technischen Entwicklung
- Fahrzeuge zur privaten Güterbeförderung bis 7,5 t zulässiger Höchstmasse,
- historische Fahrzeuge zur privaten Güter- oder Personenbeförderung

In Österreich gelten seit 2010 folgende weitere Ausnahmen (Auszug):

Gänzliche Befreiung von sämtlichen Kontrollgerätpflichten:

- Fahrzeuge der Straßenbauämter der Gebietskörperschaften (wenn Lenker Landes/Gemeindebediensteter ist)
- Fahrzeuge, die ausschließlich auf Straßen in Güterverteilzentren wie Häfen, Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und Eisenbahnterminals benutzt werden

Befreiung von sämtlichen Kontrollgerätpflichten, wenn das Lenken des Fahrzeuges für den Lenker NICHT die Haupttätigkeit darstellt:

- Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen bis 7,5 t höchstzulässiger Gesamtmasse, die in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt
- Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden

Befreiung nur von der Pflicht zur Fahrtunterbrechung (normalerweise nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden 45 Minuten Lenkpause):

- Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen zur Hausmüllabfuhr eingesetzt werden
- Fahrzeuge, die von den Straßenbauämtern für den Winterdienst eingesetzt werden (Hinweis: wenn diese Fahrzeuge von Landes- oder Gemeindebediensteten gelenkt werden, tritt eine gänzliche Befreiung von der Kontrollgerätepflicht ein)

Anhänger und Kontrollgerät

LKW bis 3,5 t zulässige Höchstmasse müssen grundsätzlich kein Kontrollgerät eingebaut haben. Wenn aber ein LKW mit Anhänger benutzt wird, können LKW UND Anhänger zusammen über 3,5 t zulässige Höchstmasse schwer sein und fallen dann unter die Pflicht zur Benutzung eines Kontrollgerätes!

Es gibt aber zwei Fälle, in denen trotz Überschreiten der 3,5 t-Grenze kein Kontrollgerät eingebaut sein muss:

- LKW UND Anhänger haben zusammen bis **7,5 t** höchstzulässiger Gesamtmasse und werden nur in einem Umkreis von **100 km** vom Standort des Unternehmens zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt. Und das Lenken eines LKW ist für den Fahrer nicht seine Hauptbeschäftigung.
- Bei dem Anhänger handelt es sich um eine „Anhänger-Arbeitsmaschine“ ohne Lademöglichkeit (z.B. Kompressor oder Estrichmaschine). Grund: mit der Arbeitsmaschine können keine Güter befördert werden. Diese Ausnahme gilt aber nur für Fahrten in Österreich!



Aber: wenn weitere Distanzen als 100 km zurückgelegt werden oder auch andere Anhänger gezogen werden sollen, dann muss ein Kontrollgerät eingebaut werden

Daher sollte in einem LKW, der (auch nur gelegentlich) mit (normalen) Anhängern verwendet wird und dann samt Anhänger über 3,5 t schwer ist, ein Kontrollgerät eingebaut sein.

Folge: auch wenn der LKW dann ohne Anhänger gefahren wird, muss ein angestellter Lenker das eingebaute Kontrollgerät verwenden.

LKW mit „freiwillig“ eingebauten Kontrollgeräten (z.B. LKW bis 3,5 t zulässige Höchstmasse, die für den Fall des Anhängerbetriebes ein Kontrollgerät eingebaut haben müssen, aber ohne Anhänger fahren), können wählen zwischen

- der ordnungsgemäßen Verwendung des eingebauten EU-Kontrollgeräts, oder
- der Führung eines Lenkprotokolls.

Wenn die Führung eines Lenkprotokolls gewählt wird, braucht das Kontrollgerät nur mehr zur Geschwindigkeitsmessung benutzt werden.

Wenn das eingebaute Kontrollgerät bei Fahrten bis 3,5 t nicht benutzt wird, haben Lenker von Fahrzeugen während ihrer Tätigkeit ein Lenkprotokoll zu führen.

Lenkprotokoll:

Auch bei Fahrzeugen bis 3,5 t zulässige Höchstmasse müssen laufend Angaben über die Dauer der Lenkzeit, sonstige Arbeitsleistungen, die Arbeitsbereitschaft, die Ruhepausen und die Ruhezeiten, nach Arbeitstagen getrennt, aufgezeichnet werden. Seit 2018 wird das mit dem Lenkprotokoll durchgeführt. Es kann ausgedruckt und ausgefüllt oder als Software (App) verwendet werden.

Nur wenn die Lenkzeit bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, kann auch diese Aufzeichnung unterbleiben:

- die Haupttätigkeit des Fahrers besteht nicht im Lenken von Fahrzeugen und
- die tägliche Lenkzeit beträgt weniger als 2 Stunden bzw.
- die wöchentliche Lenkzeit beträgt weniger als ein Fünftel der Wochenarbeitszeit und die Lenkzeit überschreitet an keinem Tag der Woche vier Stunden

Lenkprotokolle sind vom Arbeitgeber 2 Jahre lang aufzubewahren.

Es gibt 2 Varianten von EU-Kontrollgeräten:

- **analoges Kontrollgerät:** ein besonderer Fahrtschreiber, bei denen der Fahrer bei Stillstand des Fahrzeuges mit einem Knopf oder Schalter die aktuelle Verwendungsart einstellen kann (Lenkpause, Arbeitsbereitschaft, Ruhezeit etc.). Die Aufzeichnung der Daten erfolgt durch Linien auf einem Schaublatt.
- **digitales Kontrollgerät** (Digitaltacho): neues Gerät, das die relevanten Zeiten elektronisch im Gerät und auf einer Fahrerkarte aufzeichnet. Die Einstellung der Verwendungsarten erfolgt über die Tastatur. Seit 1. Mai 2006 dürfen nur mehr LKW und Busse erstmals zum Verkehr zugelassen werden, die mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind.

Kontrollgeräte müssen alle 2 Jahre von einer geeigneten Werkstatt überprüft werden. Die Bedienung des Kontrollgerätes richtet sich grundsätzlich nach der Bedienungsanleitung des Herstellers. Unternehmer und Lenker sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgeräts sowie der Fahrerkarte. Im Falle einer Betriebs- oder Funktionsstörung des Kontrollgerätes ist die Reparatur bei der nächsten Rückkehr zum Standort, aber längstens innerhalb einer Woche vorzunehmen. Der Lenker muss den Arbeitgeber über einen Defekt/Mangel am Kontrollgerät unverzüglich informieren.

Digitales Kontrollgerät

Durch das elektronische Gerät zur Lenk- und Ruhezeiterfassung und eine eigene Fahrerkarte gibt es weniger Möglichkeiten, gegen Lenk- und Ruhezeiten zu verstoßen.

Das digitale Kontrollgerät speichert alle relevanten Daten (Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten, Geschwindigkeit, Standort und andere Kfz-relevanten Daten) bis zu einem Jahr.



Das digitale Kontrollgerät muss seit 1. Mai 2006 in allen erstmals zugelassenen Fahrzeugen eingebaut sein, in die gem. EU-VO ein Kontrollgerät einzubauen ist. Seit 15.6.2019 sind in Neufahrzeugen die digitalen Kontrollgeräte der 2. Generation (Software Version 4.0) im Einsatz.

Für das digitale Kontrollgerät gibt es 4 verschiedene Typen von Gerätearten:

Fahrerkarte - Für den Einsatz eines LKW mit einem digitalen Kontrollgerät muss der Fahrer eine eigene Fahrerkarte besitzen und einsetzen, die mit dem Lichtbild und der Unterschrift des Fahrers versehen ist. Diese Fahrerkarte tritt anstelle der bisher verwendeten Tachoscheibe. Alle relevanten Aufzeichnungen erfolgen elektronisch auch auf dieser Karte. Es werden die Daten der letzten 28 Tage gespeichert.

Sie ist vom Lenker zu besorgen (ÖAMTC/ARBÖ), kostet 45 Euro und ist 5 Jahre gültig. Der Lenker hat Anspruch auf anteiligen Ersatz der von ihnen selbst bezahlten Kosten der betrieblich verwendeten Fahrerkarte. Wer noch keine Fahrerkarte besitzt, darf ein Fahrzeug mit digitalem Tacho nicht lenken!

Unternehmenskarte – Diese Karte wird zum Auslesen der Fahrerkarte und des Kontrollgeräts benötigt. Sie ist 5 Jahre gültig und kostet 85 Euro (ÖAMTC/ARBÖ).



Kontrollkarte – sie erlaubt das Auslesen der Daten aus dem Kontrollgerät durch die Polizei und die Weiterverarbeitung der Daten mit speziellen Programmen.

Werkstattkarte – mit ihr können das digitale Kontrollgerät kalibriert und verschiedene Einstellungen vorgenommen werden. Die Werkstattkarte wird nur an zertifizierte Werkstätten ausgegeben. Sie ist nur ein Jahr gültig.

Wenn die **Fahrerkarte defekt** wird (Beschädigung oder Fehlfunktion) kann sie bei einer der Kartenantragsstellen (ÖAMTC oder ARBÖ) zurückgegeben werden. Der Fahrer darf höchstens 15 Kalendertage auch ohne Fahrerkarte fahren.

Am Ende der Fahrt hat er die Angaben über die Zeitgruppen auszudrucken, die das Kontrollgerät aufgezeichnet hat. Er hat Angaben zur Person (Name und Nummer des Führerscheins oder Name und Nummer der Fahrerkarte) auf dem Ausdruck zu schreiben und diesen zu unterschreiben. Er muss binnen sieben Kalendertagen einen Antrag auf Ausstellung einer neuen Karte stellen!

Das neue Kontrollgerät seit 2019 (2. Generation, Smarttachograph)

Seit 15.6.2019 müssen alle neu ausgelieferten LKW und Busse einen Tachographen der 2. Generation eingebaut haben. Die Ziele:

- Verbesserung des Manipulationsschutzes
- Aufzeichnung der Standortdaten des Fahrzeugs an bestimmten Punkten
- Möglichkeit der Fernauslesung von Daten durch Kontrollorgane
- ITS Schnittstelle für Flottenmanagement-Systeme (optional)

Nachrüstpflicht auf Kontrollgerät 2. Generation?

Für das Kontrollgerät der 2. Generation ist derzeit eine Nachrüstpflicht nur für LKW vorgesehen, wenn diese im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Diese Nachrüstpflicht wird theoretisch 2034 schlagend.

Auf Ebene der EU wird derzeit aber über eine deutliche Vorziehung dieser Frist diskutiert. Es könnte bei LKW, die grenzüberschreitend eingesetzt werden, schon 2024 eine Nachrüstpflicht auf das Kontrollgerät der 2. Generation (Smarttachograph) geben.

Auslesen des Kontrollgerätes im Vorbeifahren beim Kontrollgerät der 2. Generation:

Die integrierte DSRC-Schnittstelle ermöglicht das Abrufen von Vorab-Informationen bei Verkehrskontrollen. Die Überprüfung eines Fahrzeugs kann während der Fahrt erfolgen. Per Funk wird ein Mindestumfang an Daten an vorbeifahrender Kontrollbeamte oder an die entsprechende Infrastruktur (zB. Schilderbrücken) übermittelt. Dabei werden lediglich Fahrzeugdaten und Informationen über Sicherheitsverletzungen des Kontrollgerätes sowie aufgetretene Fehlfunktionen abgefragt. Nur wenn eine Unregelmäßigkeit (zB. Manipulationen) aufgedeckt wird, werden die jeweiligen Lkw zur genaueren Kontrolle angehalten. Eine „automatische Bestrafung“ aufgrund einer nicht regelkonformen Datenlage ist nicht erlaubt.

Automatische Erfassung von Standortdaten per Satellit

Die Positionsdaten eines Lkw werden beim Tachographen der 2. Generation automatisch bei Start und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie nach drei Stunden kumulierter Fahrtzeit aufgezeichnet werden. Später sollen auch die Standortdaten bei Grenzüberschreitungen erfasst werden.

Neue Fahrerkarten als Option

Mit der Einführung des Smarttachographen wird auch eine neue Generation von Fahrerkarten ausgegeben („Fahrerkarten 2. Generation“). Dennoch können auch alte Fahrerkarten („Fahrerkarten 1. Generation“) weiterhin benutzt werden. Auf Fahrerkarten der 1. Generation können jedoch weder die GNSS-Positionen, noch die genutzten Fahrtschreiber dokumentiert werden. Die Fahrerkarten 2. Generation funktionieren ebenfalls in Digitalen Kontrollgeräten der 1. Generation.

Hinweis: beim Marktführer VDO werden die neuen Tachographen nach der Software auch als Version 4.0 bezeichnet. Welche Softwareversion ihr Tachograph hat, erkennen sie an einem Etikett auf der Innenseite der Druckerlade. Version 4.0 ist der Smarttachograph der 2. Generation.

Pflichten des Unternehmers/Arbeitgebers

- Beschaffung von einer oder mehreren Unternehmenskarten
- Kontrolle, ob die Fahrer, die auf LKW/Bussen mit digitalem Kontrollgerät eingesetzt werden, auch eine Fahrerkarte besitzen

Auslesen von Kontrollgerät und Fahrerkarte

- Beschaffung der technischen Ausstattung zum Auslesen des Kontrollgerätes (Datenkabel bzw. spezieller Download-Key) und der Fahrerkarte (Chipkartenleser) sowie passender Software

Auslesen des Kontrollgerätes spätestens alle 3 Monate bzw.

- bei Austausch des Kontrollgerätes
- Umbau (anderes KFZ)
- Außerbetriebnahme (Verkauf des Fahrzeugs)

Auslesen der Fahrerkarten spätestens alle 28 Tage bzw.

- bei Beginn und Beendigung des Dienstverhältnisses
- vor Ablauf der Gültigkeit der Fahrerkarte
- Ausreichende und nachweisliche Schulung der Lenker (ca. 4-6 Stunden, Kurs)
- Aushändigung einer Bedienungsanleitung für das digitale Kontrollgerät
- Ausstattung des Kontrollgerätes mit ausreichendem Papier für den Drucker
- Sofortige Reparatur des Kontrollgerätes bei einem Defekt
- Aufbewahrung der Daten (gesichert und signiert) mindestens 2 Jahre lang



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

Weitere Informationen zu diesem Thema finden sie unter www.digitaltacho.at

Der Arbeitgeber hat außerdem dafür zu sorgen, dass der Lenker all seinen Verpflichtungen betreffend das digitale Kontrollgerät nachkommt (Schulungen, Belehrungen, Kontrolle). Die Wiedergabe der heruntergeladenen und gespeicherten Daten muss grundsätzlich elektronisch jederzeit möglich sein, auf Verlangen der Behörde (Arbeitsinspektorat) ist auch ein Ausdruck zu erstellen.

Pflichten des Lenkers

Mitführungspflicht bei digitalem Kontrollgerät

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

- alle vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle Schaublätter, wenn während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage ein Fahrzeug mit analogem Kontrollgerät gelenkt wurde, für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage
- die Fahrerkarte

Betriebsstörung oder Fehlfunktion des digitalen Kontrollgerätes

Im Fall einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Kontrollgerätes muss der Lenker auf einem separaten Beiblatt zur Fahrerkarte die nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben der Zeitgruppen händisch vermerken. Dieser Vermerk ist vom Lenker zu unterschreiben und hat folgende weitere Angaben zu enthalten:

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

Verlust, Diebstahl, Beschädigung, Fehlfunktion der Fahrerkarte

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

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

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

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

Der Lenker muss den Verlust der Fahrerkarte dem ÖAMTC/ARBÖ melden und innerhalb von 7 Kalendertagen einen begründeten Antrag (inklusive Verlust- bzw. Diebstahlsanzeige) auf Ersatz der Fahrerkarte stellen. Innerhalb von 5 Werktagen nach Antragseingang wird eine Ersatzkarte ausgestellt und verschickt.

Der Fahrer darf seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraumes von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen.

Aufenthalt außerhalb des Fahrzeuges

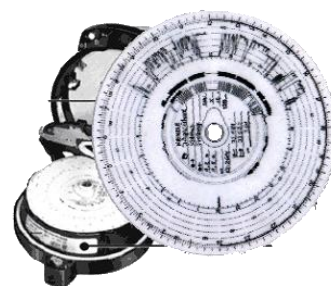
Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und das Kontrollgerät daher nicht betätigen kann, müssen folgende Zeitgruppen über die Tasten des Kontrollgerätes eingegeben werden:

- andere Arbeiten
- Bereitschaftszeiten
- Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

Analoges Kontrollgerät




Pflichten des Arbeitgebers

- Der Arbeitgeber hat dem Lenker eine ausreichende Anzahl Schaublätter auszuhändigen, die für die Verwendung im benützten Kontrollgerät geeignet sind.
- Der Arbeitgeber hat die Schaublätter in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens 24 Monate aufzubewahren und eine Kopie den betreffenden Lenkern auf Verlangen auszuhändigen.
- Der Arbeitgeber muss regelmäßig prüfen, ob die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten sowie über die Bedienung des Kontrollgerätes eingehalten werden und muss bei Zuwiderhandlungen Maßnahmen ergreifen.



Pflichten des Lenkers

Beim Betrieb des analogen Kontrollgerätes treffen den Lenker folgende Verpflichtungen:

- Der Lenker muss an jedem Tag, an dem er ein Fahrzeug lenkt, ein Schaublatt benutzen, das ihm vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird.
- Der Lenker darf das Schaublatt grundsätzlich erst nach der täglichen Arbeitszeit aus dem Gerät herausnehmen.
- Ausnahme: Bei einem Fahrzeugwechsel darf der Lenker das personenbezogene Schaublatt aus dem Kontrollgerät herausnehmen. Im 2. Auto muss dasselbe Schaublatt verwendet werden (wenn technisch möglich).
- Der Lenker hat im Innenfeld des Schaublattes verschiedene Angaben handschriftlich einzutragen, u.a. Vorname, Zuname, Datum, Fahrtantritt (siehe Kapitel 15).
- Schaublätter sind personenbezogen; sie sind ausschließlich durch den namentlich genannten Lenker zu beschriften.
- Bei einem Lenkerwechsel im Zwei-Fahrer-Betrieb hat derjenige Lenker für die erforderlichen Eintragungen auf dem Schaublatt zu sorgen, der das Fahrzeug tatsächlich lenkt. Jeder Lenker verwendet sein eigenes Schaublatt, das beim Fahrerwechsel auch gewechselt wird.
- Der Lenker hat den Zeitgruppenschalter am Kontrollgerät so zu bedienen, dass die verschiedenen Zeitgruppen richtig aufgeschrieben werden, und zwar:
 - Lenkzeiten: 
 - alle anderen Arbeiten: 
 - die Bereitschaftszeit im Sinne Art. 3b RL 2002/15/EG:
 - die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten: 
- Im Fall, dass der Lenker zur Erreichung eines geeigneten Halteplatzes von den Regelungen über Lenkzeit, Lenkpause, tägliche und wöchentliche Ruhezeit abweicht, hat er spätestens bei Erreichung des Halteplatzes den Grund und die Art der Abweichung (z.B. Lenkzeitüberschreitung) auf dem Schaublatt zu vermerken.
- Während einer Störung des Kontrollgerätes hat der Lenker die einzelnen Zeitgruppen händisch auf dem Schaublatt oder einem separaten Beiblatt zum Schaublatt gemeinsam mit Angaben zu seiner Person (Name und Führerscheinnummer oder Name und Nummer der Fahrerkarte) aufzuzeichnen.
- Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und das Kontrollgerät daher nicht betätigen kann, müssen folgende Zeitgruppen händisch, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublattes eingetragen werden:
 - andere Arbeiten
 - Bereitschaftszeiten im Sinne Art. 3b RL 2002/15/EG
 - Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten
- Falls während einer Kontrolle ein Schaublatt an das Kontrollorgan (z.B. Polizei, etc.) ausgehändigt wird, hat der Lenker eine Bestätigung darüber zu verlangen.

Mitführungspflicht analoges Kontrollgerät

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

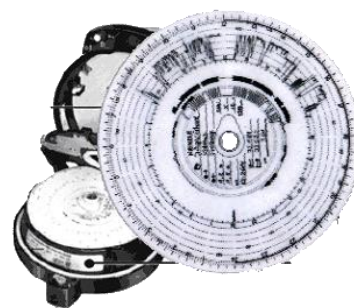
- aktuelles Schaublatt und die Schaublätter der vorangegangenen 28 Kalendertage
- alle vorgeschriebenen Ausdrücke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes) für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage
- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Der Lenker hat die Schaublätter, die nicht mehr im Fahrzeug mitzuführen sind (z.B. älter als 30 Tage), unverzüglich dem Arbeitgeber auszuhändigen.

14. vom Lenker mitzuführende Dokumente (Auszug)

Analoges Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit analogem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:



- alle Schaublätter
- alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle vorgeschriebenen Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)
- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Digitales Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit digitalem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:



- alle vorgeschriebenen Ausdrücke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle Schaublätter aus dem analogen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)
- die Fahrerkarte

Bestätigung für lenkfreie Tage (EU-Formblatt)

In jenen Fällen, in denen Lenkertätigkeiten aus objektiven/technischen Gründen nicht direkt im Kontrollgerät aufgezeichnet werden können, sind diese Tätigkeiten mit dem „EU-Formblatt - Bestätigung lenkfreie Tage“ zu dokumentieren. Auf diese Weise sind Zeiten des Nichtlenkens wie z.B. Urlaub, Krankheit, anderweitige Beschäftigung, etc. abgedeckt (siehe auch Kapitel 15. EU Formblatt - Lenkfreie Tage – manueller Nachtrag und Anhang III).

Tachoscheiben-Eintrag

Gemäß VO (EWG) 165/2014 sind auf der Rückseite der Tachoscheibe, wenn sich die Fahrer nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das Kontrollgerät zu betätigen, von Hand oder durch automatische Aufzeichnung einzutragen:

- alle anderen Arbeiten
 - die Bereitschaftszeit im Sinne des Artikel 3b RL 2002/15/EG, also:
 - die Wartezeit
 - die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit
 - die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit
 - die Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten
- (siehe Ende Kapitel 16: Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt)

Verwendung von Mietfahrzeugen

Werden Mietfahrzeuge zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendet (auch Werkverkehr), sind folgende Dokumente im Kraftfahrzeug mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhändigen:

- Vertrag über die Vermietung des Fahrzeuges, aus dem
 - der Name des Vermieters,
 - der Name des Mieters,
 - das Datum und die Laufzeit des Vertrages, sowie
 - das Kennzeichen des Fahrzeuges
 hervorgehen;
- Beschäftigungsvertrag des Lenkers, sofern der Lenker nicht der Mieter ist, aus dem
 - der Name des Arbeitgebers,
 - der Name des Arbeitnehmers,
 - das Datum und die Laufzeit des Beschäftigungsvertrages
 hervorgehen oder eine Bestätigung des Arbeitgebers mit diesen Inhalten.

15. EU-Formblatt Lenkfreie Tage - manueller Nachtrag

Die europäische Kommission stellt ein elektronisches und druckfähiges Formblatt für jene Fälle zur Verfügung, in denen ein Lenker seiner Aufzeichnungs-/Mitführverpflichtung beim Einsatz eines digitalen oder analogen Kontrollgerätes aus bestimmten Gründen nicht nachkommen kann. Ob und wann dieses Formblatt zu verwenden ist, hängt primär davon ab, ob eine Dokumentation der Fahrtätigkeiten auf dem Schaublatt oder der Fahrerkarte möglich ist.

Das Formblatt soll nur dann verwendet werden, wenn die Aufzeichnung von Tätigkeiten des Lenkers aus objektiven/technischen Gründen nicht direkt im Kontrollgerät (über Fahrerkarte bzw. Schaublatt) möglich ist.

Das Formblatt ist in allen Mitgliedstaaten gemeinsam mit vollständigen Aufzeichnungen aus dem Kontrollgerät als Nachweis im Rahmen von Straßenkontrollen zu akzeptieren.

Zweck des Formblattes

Die EU – Verordnung 165/2014 (Tachografen-VO) regelt, dass jeder Lenker eines LKW mit analogem oder digitalem Kontrollgerät bei Straßenkontrollen folgende Nachweise vorlegen können muss:

- Schaublätter des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage (bei Fahrzeugen mit analogem Kontrollgerät oder im Mischbetrieb),
- Alle vorgeschriebenen handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke des laufenden Tages und der vorhergehenden 28 Kalendertage (bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät oder im Mischbetrieb),
- Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Wenn ein Lenker für den geforderten Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage (oder Teile davon) diese Dokumente nicht vorlegen kann, muss er dem Kontrollorgan eine nachvollziehbare Begründung dafür abgeben. Grundsätzlich sollten diese „Fehlzeiten“ am Schaublatt oder auf der Fahrerkarte nachgetragen sein. Nur wenn das nicht möglich oder es administrativ zu aufwendig ist, kann auf das korrekt ausgefüllte EU-Formblatt ausgewichen werden (weitere Details zum Formblatt siehe Anhang).

Inhalt des Formblattes

Das Formblatt soll vom Lenker in jenen Fällen verwendet werden, in denen er die geforderten Dokumente deshalb nicht vorweisen kann, weil er

- sein Arbeitsverhältnis erst innerhalb der letzten 28 Tage begonnen hat (Punkt 11 in Kombination mit Punkt 16 des Formblatts), oder
- krank war (Punkt 14), oder
- in Erholungsurlaub war (Punkt 15), oder
- andere Freizeiten als Urlaub konsumiert hat, wie z.B. Sonderurlaub, Zeitausgleich, etc. (Punkt 16: „sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand“), oder
- ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat (Punkt 17), oder
- andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten gemäß Art 6 Absatz 5 der VO 561/2006 erbracht hat (Punkt 18), oder
- sich in Bereitschaft befand („zur Verfügung stand“ – Punkt 19).

Formblatt auch bei Teilzeitbeschäftigung verwendbar?

Das BMVIT hat mit Erlass vom 28.4.2010 klargestellt, dass unter Punkt 16 „sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand“ auch jene Zeiten/Tage über das Formblatt zu erfassen sind, in denen ein teilzeitbeschäftigter Lenker arbeitsfrei hat und keine anderen Arbeiten (sei es beim selben oder einem anderen Arbeitgeber) erbringt.

Formblatt für Aufzeichnung von täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten?

Für die verpflichtend einzuhaltenden täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten darf das Formblatt weder vom Unternehmen verwendet noch von der Behörde zur Kontrolle der Einhaltung dieser Zeiten verlangt werden. Diese Zeiten sind durch Nachtrag nachzuweisen!

Voraussetzungen der Gültigkeit des Formblatts

Das Formblatt darf nicht handschriftlich ausgefüllt und muss dem Lenker im Original mitgegeben werden.

Die Vorlage einer Kopie oder einer Faxbestätigung ist in der Regel (Ausnahme siehe Tipp) nicht zulässig! Das Formblatt ist auch vom selbstfahrenden Unternehmer zu verwenden. Dieser unterzeichnet das Formblatt sowohl als Vertreter des Unternehmens wie auch als Lenker.

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

Tipp

Im nationalen - nicht grenzüberschreitenden - österreichischen Verkehr kann statt dem Original-Formblatt bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände auch eine Fax-oder Email-Bestätigung bei einer Kontrolle vorgelegt werden. Ob Fax-oder Email-Bestätigungen auch in anderen EU-Mitgliedsstaaten akzeptiert werden, hängt von den jeweiligen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ab!

Das Formblatt ist nur gültig, wenn es von einem Vertreter des Unternehmens und vom Lenker vor Antritt der Fahrt unterzeichnet wurde. Vertreter des Unternehmens sind

- die zur Vertretung nach außen Berufenen (Inhaber, Geschäftsführer, Vorstand, etc.)
- Personen mit entsprechender Anordnungsbefugnis im Unternehmen (z.B. Disponenten, Verantwortliche Beauftragte mit klar abgegrenztem Verantwortungsbereich gemäß VStG).

Manuelle Nachtragspflicht im Kontrollgerät hat Vorrang gegenüber EU-Formblatt

Sowohl in der EU-VO 165/14 (Art 34) als auch im Kraftfahrgesetz (§ 102 a) ist geregelt, dass Lenker, die sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher das eingebaute Kontrollgerät nicht bedienen können, folgende Zeiträume manuell über das Schaublatt bzw. die Fahrerkarte nachtragen müssen:

- Andere Arbeiten (das sind alle Arbeiten für irgendeinen Arbeitgeber außer Lenktätigkeit von „Verordnungs-Fahrzeugen“, sowie Lenktätigkeit von Fahrzeugen, die von der VO 561/2006 ausgenommen sind),
- Bereitschaftszeiten (v.a. Zeiten der Fahrzeugbegleitung auf der Fähre oder im Zug, Zeiten als Beifahrer oder in der Schlafkabine im Mehrfahrerbetrieb),
- Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten (primär Tages-und Wochenruhezeiten).

Vorsicht!

Die manuelle Nachtragspflicht hat daher Vorrang gegenüber dem EU-Formblatt. Das Formblatt ist immer nur dann auszufüllen, wenn Kontrollgerätaufzeichnungen, einschließlich des manuellen Eintrags von Daten, aus objektiven/technischen Gründen nicht möglich sind. Grundsätzlich soll eine Aufzeichnung der Tätigkeiten immer zuerst über das Kontrollgerät (analog/digital) erfolgen. Nur wenn dies nicht möglich ist, ist das Formblatt zu verwenden.

Als Grundregel gilt

- Solange im analogen Kontrollgerät ein Schaublatt eingelegt ist, bzw. im digitalen Kontrollgerät die Fahrerkarte gesteckt ist, sind Tätigkeiten des Fahrpersonals laufend am eingelegten Schaublatt bzw. der gesteckten Fahrerkarte mit dem jeweiligen Tätigkeitssymbol zu erfassen. In diesen Fällen ist daher grundsätzlich weder ein manueller Nachtrag noch das Ausfüllen eines EU-Formblattes notwendig.
- Sobald das Schaublatt aus dem analogen bzw. die Fahrerkarte aus dem digitalen Kontrollgerät entnommen wurde, sind alle Tätigkeiten, die bis zum neuerlichen Einlegen desselben oder eines neuen Schaublattes bzw. bis zum neuerlichen Einstecken der Fahrerkarte durchgeführt wurden, entweder mit manuellem Nachtrag oder mit dem EU-Formblatt zu dokumentieren.

Vorgangsweise beim analogen Kontrollgerät

Andere Arbeiten und Bereitschaftszeiten sind über das Schaublatt aufzuzeichnen, soweit sie innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes des eingelegten Schaublattes liegen (z.B. Beladung/Entladung, Lenken eines ausgenommenen Fahrzeugs). Erstrecken sich solche Tätigkeiten über einen längeren Zeitraum und kann kein Schaublatt in das Kontrollgerät eingelegt werden (z.B. mehrere Tage „Innendienst“ oder Lenken eines ausgenommenen Fahrzeuges) ist eine Erfassung über das Schaublatt/über mehrerer Schaublätter ohne enormen administrativen Aufwand nicht möglich. In diesem Fall können diese Zeiten mit dem EU-Formblatt dokumentiert werden.

Arbeitsunterbrechungen innerhalb des 24-Stunden-Zeitraumes des eingelegten Schaublattes - z.B. Lenkpause, Ruhepause - sind über das eingelegte Schaublatt zu erfassen.

Tagesruhezeiten sind entweder mit dem Zeitgruppenschalter am eingelegten Schaublatt aufzuzeichnen, oder (wenn das Schaublatt nach Ende der Arbeitszeit aus dem Kontrollgerät entnommen wird) am 24-Stundenraster auf der Rückseite des Schaublattes festzuhalten.

Wöchentliche Ruhezeiten sind durch entsprechenden handschriftlichen Eintrag auf dem Schaublatt zu erfassen. Das Formblatt ist in diesen Fällen nicht zu verwenden.

Der Eintrag erfolgt (geregelt durch Erlass des BMVIT¹, Punkt 3.2.2.1.) durch Eintrag der Ruhezeit am Schaublatt des Arbeitstages vor Beginn der Ruhezeit.

Beispiel: Ende Arbeit Freitag 18.00, Wiederbeginn Arbeit Montag, 8.00. Nach Einlegen des Schaublattes für Montag bei Arbeitsbeginn wird auf dem Freitag-Schaublatt eingetragen: Ruhezeit Freitag 18.00 bis Montag 8.00

Bei **grenzüberschreitenden Verkehren** sollte aus Gründen der Rechtssicherheit die wöchentliche Ruhezeit **ausschließlich durch Verwendung des 24-Stunden-Rasters** auf der Rückseite des Schaublattes eingetragen werden.

Beispiel

Beginn Arbeitszeit: Freitag 8.00, Beginn Ruhezeit: Freitag 18.00, Ende Ruhezeit: Montag 8.00

Vorsicht

Schaublätter dokumentieren immer nur für den **Zeitraum von 24 Stunden** ab dem Beginn der jeweiligen Tagesarbeitszeit, und dürfen außerhalb dieses Zeitraumes nicht benutzt werden.

¹ Erlass GZ.BMVIT-179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015

Es wird daher folgende Vorgangsweise vorgeschlagen:

Bei Arbeitsbeginn am Montag wird Folgendes eingetragen:

- Auf der Rückseite des Freitag-Schaublattes: Ruhezeit 18.00 bis Samstag 8.00.
- Auf einem leeren Schaublatt für Samstag: Ruhezeit 8.00 bis Sonntag 8.00.
- Auf einem leeren Schaublatt für Sonntag: Ruhezeit 8.00 bis Montag 8.00.

In allen anderen Fällen der wöchentlichen Ruhezeit (z.B. verkürzte Ruhezeit von 24 Stunden oder wöchentliche Ruhezeit nicht am Wochenende sondern unter der Woche zB. am Mittwoch) ist analog vorzugehen.

Urlaub und Krankenstand

Diese Zeiten können, vor allem wenn es sich nicht nur um Einzeltage, sondern einen längeren Zeitraum handelt, mit dem EU-Formblatt dokumentiert werden.

Vorgangsweise beim digitalen Kontrollgerät

Solange die Fahrerkarte gesteckt ist, werden sowohl die Lenktätigkeit als auch die oben genannten Tätigkeiten (Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen, Ruhezeiten) entweder vom Kontrollgerät automatisch oder durch manuelle Auswahl des Lenkers erfasst.

Allgemeines zur täglichen/wöchentlichen Ruhezeit für digitalen Kontrollgeräte

Bei Antritt der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit kann die Fahrerkarte unter folgenden Voraussetzungen im Kontrollgerät (gesteckt) bleiben²:

- Es darf keine andere Person Zugang zum Kraftfahrzeug (und zur Fahrerkarte) haben
- Es muss durch den Fahrer sichergestellt werden, dass bei Kontrollgeräten, die nicht automatisch bei „Zündung aus“ auf Ruhezeit umstellen, das „Ruhezeitsymbol“ am Kontrollgerät ausgewählt wird.

Ein manueller Nachtrag ist daher in diesem Fall nicht erforderlich.

Ältere digitale Kontrollgeräte mit Software Release 1.0

Dies sind vor allem Kontrollgeräte aus der Einführungszeit, wie z.B. DTCO 1381 mit dem Software Release 1.0 bis 1.2, das nur manuellen Nachtrag von maximal 24 Stunden seit der letzten Fahrerkartenentnahme zulässt.

Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten

Diese Zeiten sind grundsätzlich im Kontrollgerät (Fahrerkarte) manuell nachzutragen. Soweit ein manueller Nachtrag technisch nicht möglich ist, sind diese Zeiten mit dem Formblatt zu erfassen.

Ruhezeiten

Bei Kontrollgeräten der **1. Generation** ist ein Nachtrag für eine längere Zeit nicht möglich. Um den Verwaltungsaufwand zu minimieren, sollte hier nur der Tag der letzten Kartenentnahme manuell abgeschlossen werden sowie der Tag, an dem die Fahrerkarte neuerlich gesteckt wird, ab 00:00 bis zum Stecken der Fahrerkarte. Am Beginn des neuen Arbeitstages ist nach Abschluss des manuellen Nachtrages ein **Tagesausdruck** aus dem Kontrollgerät anzufertigen und auf diesem der Nachtrag der noch fehlenden Daten händisch vorzunehmen.

² Erlass GZ. BMVIT-179.738/0011-IV/ST4/2014

Urlaub und Krankenstand

Diese Zeiten sind primär mit manuellem Nachtrag unter dem Bettsymbol zu erfassen. Soweit ein Nachtrag dieser Zeiten technisch nicht möglich ist, sind Urlaube und Krankenstand mit dem Formblatt zu dokumentieren (siehe oben: krank war - Punkt 14, oder in Erholungsurlaub war - Punkt 15).

Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommenen Fahrzeuges

Soweit ein Nachtrag dieser Zeiten technisch nicht möglich ist, erfolgt die Dokumentation mit dem EU-Formblatt (siehe oben: ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat – Punkt 17).

Neuere digitale Kontrollgeräte (ab Software Release 2.0)

Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Ruhezeiten

Diese Zeiten sind grundsätzlich im Kontrollgerät (Fahrerkarte) manuell nachzutragen. Ist dies im Einzelfall zu aufwändig, kann eine Dokumentation mit dem Formblatt erfolgen.



Ruhezeiten

Bei Kontrollgeräten **ab Software Release 2.0** ist jederzeit ein **manueller Nachtrag** mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte (auch für einen längeren Zeitraum) möglich. Auch hier gilt: wenn der manuelle Nachtrag mit einem zu hohen administrativen Aufwand verbunden ist (langer Zeitraum mit unterschiedlichen gemischten Tätigkeiten), kann der Zeitraum mit dem Formblatt dokumentiert werden.

Urlaub und Krankenstand (Klarstellung durch BMVIT-Erlass)

Bei diesen Zeiten gilt prinzipiell dieselbe Vorgangsweise wie bei „Andere Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen, Ruhezeiten“. Es ist daher grundsätzlich, soweit dies nicht im Einzelfall administrativ zu aufwändig ist, ein manueller Nachtrag vorzunehmen (unter dem Bettsymbol als Arbeitsunterbrechung oder Ruhezeit), andernfalls kann das Formblatt verwendet werden.

Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommenen Fahrzeuges

Diese Zeiten sind primär mit manuellem Nachtrag als „Andere Arbeiten“ (Hammersymbol) zu erfassen. Soweit ein Nachtrag dieser Zeiten im Einzelfall administrativ zu aufwändig ist, kann die Dokumentation mit dem Formblatt durchgeführt werden (siehe oben: ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat – Punkt 17).
Nachstehend Muster EU-Formblatt und Ausfüllhilfe:

Wie stelle ich fest, welche Generation/Software Release mein Kontrollgerät hat?

Das erkennen sie an einem Etikett auf der Innenseite der Druckerlade.

Version 4.0 ist der Smarttachograph der 2 Generation.



BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN¹
(VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006 ODER AETR²)

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben. Zusammen mit den Original-Kontrollgerätaufzeichnungen aufzubewahren

FALSCH E BESCHEINIGUNGEN STELLEN EINEN VERSTOSS GEGEN GELTENDES RECHT DAR.

Vom Unternehmen auszufüllender Teil

- (1) Name des Unternehmens: _____
- (2) Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort, Land: _____, _____, _____
- (3) Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl): _____
- (4) Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl): _____
- (5) E-Mail-Adresse: _____

Ich, der/die Unterzeichnete

- (6) Name und Vorname: _____
- (7) Position im Unternehmen: _____

erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin

- (8) Name und Vorname: _____
- (9) Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr): _____, _____, _____
- (10) Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: _____
- (11) der/die im Unternehmen tätig ist seit (Tag, Monat, Jahr): _____, _____, _____

im Zeitraum

- (12) von (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____/_____/_____/_____
- (13) bis (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____/_____/_____/_____
- (14) sich im Krankheitsurlaub befand ***
- (15) sich im Erholungsurlaub befand ***
- (16) sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand ***
- (17) ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat ***
- (18) andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat ***
- (19) zur Verfügung stand ***
- (20) Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift:

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

- (22) Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin:

¹ Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblattes ist verfügbar unter der Internetadresse <http://ec.europa.eu>

² Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals.

*** Nur ein Kästchen ankreuzen

Ausfüllhilfe zum EU-Formblatt „Lenkfreie Tage“

Allgemein

Das Formblatt darf nicht handschriftlich ausgefüllt und muss vom Fahrer im Original mitgeführt werden. Das Formblatt ist auch vom selbst fahrenden Unternehmer zu verwenden. Im nationalen österreichischen Verkehr kann statt dem Original-Formblatt bei Vorliegen **außergewöhnlicher** Umstände auch eine Fax- oder Email- Bestätigung bei einer Kontrolle vorgelegt werden. Die Faxbestätigung hat die Fax Zeile der Firma zu enthalten; eine E-Mail-Bestätigung umfasst das eingescannte Formblatt (ausgefüllt und unterfertigt). Sobald es dem Fahrer möglich ist, ist die Fax- oder Emailbestätigung durch das Original zu ersetzen.

Zu den einzelnen Punkten des Formblattes

1 bis 20: sind vom Unternehmer, die Punkte 21 und 22 vom Fahrer auszufüllen.

1 bis 5: beinhalten unternehmensbezogene Angaben und können vorab ausgefüllt und abgespeichert werden.

6 und 7: hier sind nähere Angaben zur Person, die das Formblatt ausfüllt und unterzeichnet, einzutragen – siehe Punkt 20

8 bis 11: beinhalten fahrerbezogene Angaben und können für jeden Fahrer vorab ausgefüllt und abgespeichert werden.

Punkt 11 enthält die genaue Angabe des Beginns des Arbeitsverhältnisses bzw. der Zugehörigkeit zum Unternehmen. Durch Ausfüllen von Punkt 11 in Kombination mit Ankreuzen von Punkt 16 kann der Nachweis für fehlende Aufzeichnungen erbracht werden, wenn das Arbeitsverhältnis erst innerhalb der letzten 28 Kalendertage begonnen hat und davor (aber noch innerhalb der 28 Kalendertage) kein anderes Arbeitsverhältnis bestanden hat. Das BMVIT empfiehlt bei Fahrern in einem Arbeitsverhältnis, zusätzlich eine Kopie des Arbeitsvertrages mitzuführen.

12 und 13: beziehen sich auf die nachfolgenden Punkte 14 bis 19 und umfassen neben dem Datum auch die exakte Uhrzeit, beim gesetzlichen Jahresurlaub üblicherweise 00:00 Uhr.

14: damit sind krankheitsbedingte Arbeitsverhinderungen gemeint.

15: gesetzlicher Jahresurlaub (5 bzw. 6 Wochen).

16: darunter fallen Ereignisse wie z.B.: Zeitausgleich, arbeitsfreie Tage bei geringfügiger Beschäftigung oder Teilzeitarbeit, Dienstfreistellung, Pflegeurlaub, Sonderurlaub wie z.B. bei Eheschließung, Begräbnis etc. Für die wöchentliche Ruhezeit ist das Formblatt nicht zu verwenden.

17: darunter fallen z.B. Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen etc.

18: jede andere Arbeitsleistung eines Lenkers an Kalendertagen, an denen überhaupt keine Lenktätigkeit erbracht wird.

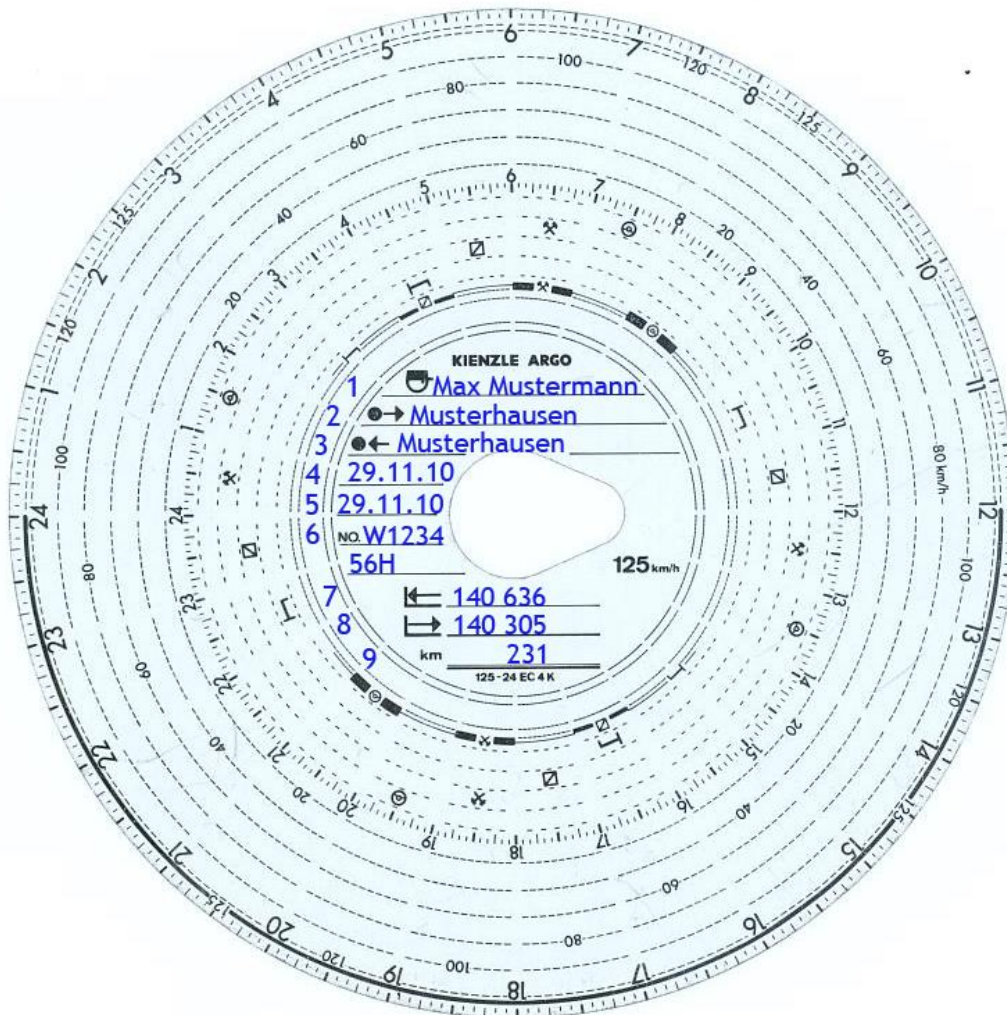
19: darunter fallen nach Ansicht des BMVIT die Bereitschaftszeiten, das sind z.B. Zeiten als Beifahrer, Zeiten auf der Fähre oder im Zug etc., die zumindest einen Kalendertag umfassen.

20: ist vom Unternehmer auszufüllen; unter dem Begriff „Unternehmer“ fallen auch jene Personen, denen eine konkrete Anordnungsbefugnis wie z.B. einem Disponenten zukommt

21 und 22 sind vom Lenker (Fahrer) auszufüllen

Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt

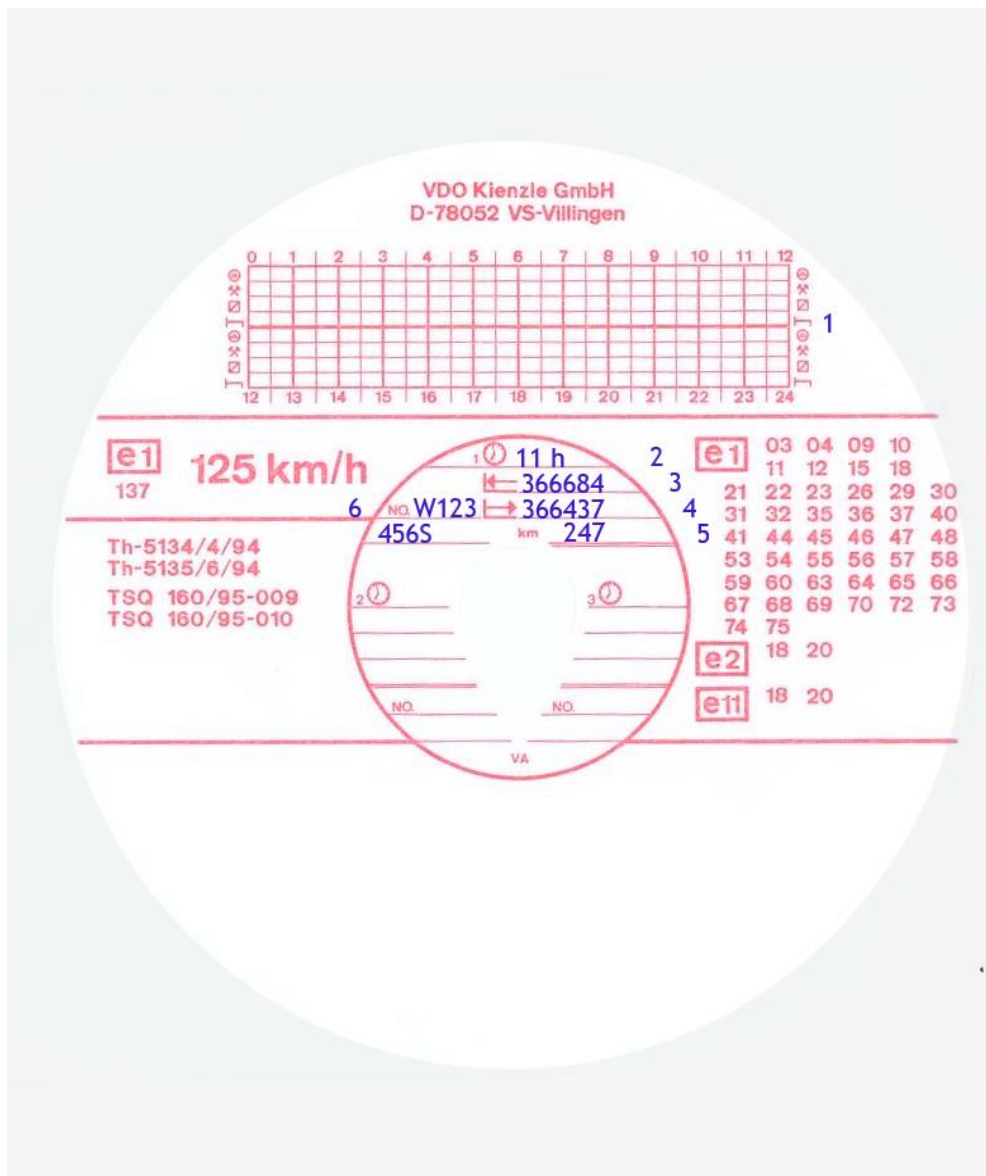
VORDERSEITE:



Legende

- 1 Vorname und Name des Fahrers
- 2 Abfahrtsort
- 3 Ankunftsart
- 4 Einlegedatum, Datum der Abfahrt
- 5 Entnahmedatum, Datum der Ankunft
- 6 Amtliches Kennzeichen
- 7 Kilometerstand bei Fahrtende
- 8 Kilometerstand bei Fahrtbeginn
- 9 Gefahrene Kilometer

RÜCKSEITE:



Legende

- 1 Dauer der Ruhezeit seit der letzten Fahrt
- 2 Uhrzeit des Fahrzeugwechsels
- 3 Kilometerstand bei Fahrtende 2. Fahrzeug
- 4 Kilometerstand bei Fahrtbeginn 2. Fahrzeug
- 5 Gefahrene Kilometer 2. Fahrzeug
- 6 Amtliches Kennzeichen

IV Strafen und Verkehrsunternehmensregister

16. Strafen In Österreich

Strafen in Österreich bei Verstößen gegen europäische Sozialvorschriften im Straßenverkehr

1. Europäische und nationale Rechtsgrundlagen

Unter EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr versteht man im Wesentlichen zwei in den EU-Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbare Rechtsvorschriften, nämlich

- Verordnung (EG) [Nr. 561/2006](#) (Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung)
- Verordnung (EG) [Nr. 165/2014](#) (Tachographen-Verordnung).

Beide Verordnungen regeln gemeinsam das Arbeitszeitrecht für Lenker von bestimmten Kraftfahrzeugen (vereinfacht dargestellt LKW über 3,5t sowie Omnibusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen) sowie die mit dem EU-Kontrollgerät verbundenen Verpflichtungen. Da beide Verordnungen keine konkreten Strafbestimmungen enthalten, sind diese ausschließlich in nationalen Gesetzen zu finden, nämlich im Kraftfahrgesetz (KFG), Arbeitszeitgesetz (AZG) sowie Arbeitsruhegesetz (ARG).

Die Strafbestimmungen in diesen nationalen Gesetzen sind teilweise durch Europarecht vorbestimmt. Zwar gibt es für die jeweilige Strafhöhe keine europarechtlichen Vorgaben, allerdings ist das Ausmaß des Verschuldens europaweit einheitlich in Anhang III der EU-Richtlinie 2006/22/EG („Kontroll-Richtlinie“) in der Fassung der Richtlinie VO 2016/403 geregelt. Dies hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf die jeweilige Strafhöhe in Österreich, da Grundlage jeder Strafe immer die Schwere des Verschuldens ist.

Anhang III der EU-Richtlinie teilt die Verstöße gegen die EU-Sozialvorschriften nach ihrer Schwere in vier Kategorien, nämlich

- schwerste Verstöße,
- sehr schwerwiegende Verstöße
- schwerwiegende Verstöße
- geringfügige Verstöße

ein. Diese Systematik ist auch in Österreich im KFG, AZG und ARG rechtlich umgesetzt.

Im AZG werden allerdings nicht nur die europarechtlich in Anhang III der Kontroll-Richtlinie erfassten Übertretungen unter Strafe gestellt. Zu bestrafen sind arbeitszeitrechtlich auch alle dort nicht genannten Verstöße gegen die Lenkzeiten- und Kontrollgerät-VO.

Vorsicht!

Die EU-Sozialvorschriften sind nicht nur von unselbständigen Lenkern sondern auch von „selbständigen Kraftfahrern“, somit also auch von selbst fahrenden Unternehmern einzuhalten.

Strafen wegen Übertretungen des AZG oder ARG können aber ausschließlich bei Verstößen von Arbeitnehmern verhängt werden. Strafen wegen Übertretungen der EU-Sozialvorschriften im Bereich des KFG richten sich darüber hinaus auch an den „selbst fahrenden Unternehmer“.

2. Art des Verstoßes

Übertretungen der EU-Sozialvorschriften sind Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten einerseits (VO 561/2006) und gegen Kontrollgeräteplichten andererseits (VO 165/2014). Zur ersten Gruppe zählen Überschreitungen der zulässigen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sowie Unterschreitungen der täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten. Auch die Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter ist strafbar.

Zur zweiten Gruppe zählen das Fehlen eines Kontrollgeräts sowie dessen Nichtbenutzung oder fehlerhafte Benutzung, nicht ordnungsgemäße Benutzung der Fahrerkarte oder des Schaublatts, Betrug im Zusammenhang mit der Verwendung des Kontrollgeräts, der Fahrerkarte oder des Schaublatts sowie fehlende oder fehlerhafte handschriftliche Vermerke auf Ausdrucken. Weiters zählen dazu auch alle im AZG separat geregelten Verpflichtungen betreffend das Digitale Kontrollgerät (Datendownload etc.), sowie Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten.

3. Schwere des Verstoßes

Die Einteilung in drei Kategorien erfolgt nach Verschuldensgraden:

MSI schwerster Verstoß (Most Serious Infringement)	VSI sehr schwerwiegender Verstoß (Very Serious Infringement)	SI Schwerwiegender Verstoß (Serious Infringement)	MI Geringfügiger Verstoß (Minor Infringement)
--	---	---	--

Bei den Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten erfolgt die Einteilung in diese vier Kategorien entsprechend der Dauer der Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstlenkzeit bzw. der Dauer der Unterschreitung der jeweiligen Mindestruhezeit, gerechnet in Stunden. Um je mehr Stunden die Vorgaben über- bzw. unterschritten werden, desto schwerwiegender ist der Verstoß.

Die Verstöße gegen Kontrollgeräteplichten sind nach ihrem Risikopotenzial für die Verkehrssicherheit in die vier Kategorien eingeteilt.

4. Strafhöhe

Kraftfahrgesetz

- Geringfügige Verstöße: keine Mindeststrafe, Höchststrafe € 5.000
- Schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 200, Höchststrafe € 5.000
- Sehr schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 300, Höchststrafe € 5.000
- Schwerste Verstöße: Mindeststrafe € 400, Höchststrafe € 5.000

Arbeitszeitgesetz

Verstöße gegen Lenk-und Ruhezeiten (tägliche Ruhezeit)

- Geringfügige Verstöße: Mindeststrafe € 72 (bei Wiederholung € 145), Höchststrafe € 1.815
- Schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 200 (bei Wiederholung € 250), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Sehr schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 300 (bei Wiederholung € 350), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Schwerste Verstöße: Mindeststrafe € 400 (bei Wiederholung € 450), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)

Verstöße gegen Kontrollgerätpflichten I (Einbau/Benutzung, Schaublatt, Ausdruck, Fahrerkarte)

- Geringfügige Verstöße: Mindeststrafe € 145 (bei Wiederholung € 200), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 200 (bei Wiederholung € 250), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Sehr schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 300 (bei Wiederholung € 350), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Schwerste Verstöße: Mindeststrafe € 400 (bei Wiederholung € 450), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)

Verstöße gegen Kontrollgerätpflichten II (Digitales Kontrollgerät/Datendownload etc., Aufzeichnungen/Aufbewahrungspflichten)

- Mindeststrafe € 145 (bei Wiederholung € 200), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)

Arbeitsruhegesetz

Verstöße gegen wöchentliche Ruhezeit/Halteplatzregelung

- Geringfügige Verstöße: Mindeststrafe € 72 (bei Wiederholung € 145), Höchststrafe € 1.815
- Schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 200 (bei Wiederholung € 250), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)
- Sehr schwerwiegende Verstöße: Mindeststrafe € 300 (bei Wiederholung € 350), Höchststrafe € 2.180 (bei Wiederholung € 3.600)

Gelten österreichische Strafsätze auch für Verstöße von ausländischen Lenkern?

Stellen die zuständigen Behörden in einem Mitgliedstaat einen Verstoß fest, können sie, sofern dieser noch nicht sanktioniert wurde, eine Strafe verhängen. Dies gilt nicht nur für in Österreich begangene Übertretungen, sondern auch dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde (Artikel 19 Absatz 2 der VO 561/2006). Verstöße von ausländischen Lenkern auf österreichischem Staatsgebiet unterliegen daher den österreichischen Strafbestimmungen. Aber auch in Österreich nur festgestellte Übertretungen von ausländischen Lenkern mit Begehungsort in einem anderen Mitgliedstaat oder Drittstaat unterliegen den österreichischen Strafsätzen für Inlandsdelikte (Grundsatz der Gleichbehandlung).

5. Strafbemessung

Grundlage für die konkrete Strafbemessung durch die Strafbehörde ist das Ausmaß der Schädigung oder Gefährdung sowie der nachteiligen Folgen der Übertretung. Erschwerungs- und Milderungsgründe sind gegeneinander abzuwägen, das Ausmaß des Verschuldens muss berücksichtigt werden. Auch die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind zu berücksichtigen (§19 VStG). Bei geringfügigen Übertretungen kann im Einzelfall von einer Geldstrafe überhaupt abgesehen und stattdessen eine Ermahnung erteilt werden (§ 50 VStG).

6. Bestellung von verantwortlichen Beauftragten

Juristischen und natürlichen Personen sowie Personengesellschaften wird empfohlen, von der im Verwaltungsstrafgesetz vorgesehenen Möglichkeit der Bestellung eines oder von mehreren verantwortlichen Beauftragten Gebrauch zu machen, die für geahndete Verwaltungsübertretungen (Geldstrafen) haften. Voraussetzungen für die Bestellung sind

- ein Hauptwohnsitz im Inland
- die strafrechtliche Verfolgbarkeit
- die nachweisliche Zustimmung zur Bestellung
- eine entsprechende Anordnungsbefugnis für den jeweiligen klar abzugrenzenden Verantwortungsbereich (z.B. KFG und/oder Arbeitnehmerschutzvorschriften) sowie
- eine Funktion als leitender Angestellter bei der Bestellung eines Arbeitnehmers für Arbeitnehmerschutzvorschriften

Vorsicht!

Durch die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten werden Gewerbeinhaber bzw. Geschäftsführer von der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortlichkeit nicht befreit, wenn sie die Tat vorsätzlich nicht verhindert haben. Sie sind daher in gewissem Umfang verpflichtet, durch aktives Verhalten Verwaltungsübertretungen zu verhindern. Die Bestellung für Arbeitnehmerschutzvorschriften (AZG, ARG, Arbeitsinspektionsgesetz) wird erst nach Einlangen der schriftlichen Mitteilung über die Bestellung beim zuständigen Arbeitsinspektorat samt Zustimmung des Bestellten rechtswirksam!

7. Zusammentreffen mehrerer Übertretungen

Wurden mehrere Verstöße begangen, sind die Strafen grundsätzlich nebeneinander zu verhängen (§ 22 VStG), wobei Übertretungen jedes einzelnen Lenkers selbständig zu bestrafen sind (es können also nicht z.B. mehrere Überschreitungen der Tageslenkzeit von verschiedenen Lenkern an einem Tag zu einem Delikt zusammengefasst werden).

Liegen aber mehrere gleichartige Übertretungen eines Lenkers in gewissem zeitlichen Zusammenhang vor, ist zu prüfen, ob es sich um ein "fortgesetztes Delikt" handelt, da in diesem Fall einzelne Verstöße gegen eine bestimmte Rechtsvorschrift als rechtliche Einheit zusammengefasst werden und daher nur einmal zu bestrafen sind.

Nach Rechtsansicht des Verwaltungsgerichtshofes ist ein fortgesetztes Delikt dadurch gekennzeichnet, dass eine Reihe von Einzelhandlungen des Beschuldigten unter folgenden Voraussetzungen nur eine einzige Straftat bildet:

- Gleichartigkeit der Begehungsform und der äußeren Begleitumstände (z.B. nur Verstöße gegen die tägliche Lenkzeit)
- Gesamtkonzept des Beschuldigten
- Zeitspanne von höchstens zwei Wochen zwischen zwei gleichartigen Übertretungen betreffend jedes einzelnen Lenkers

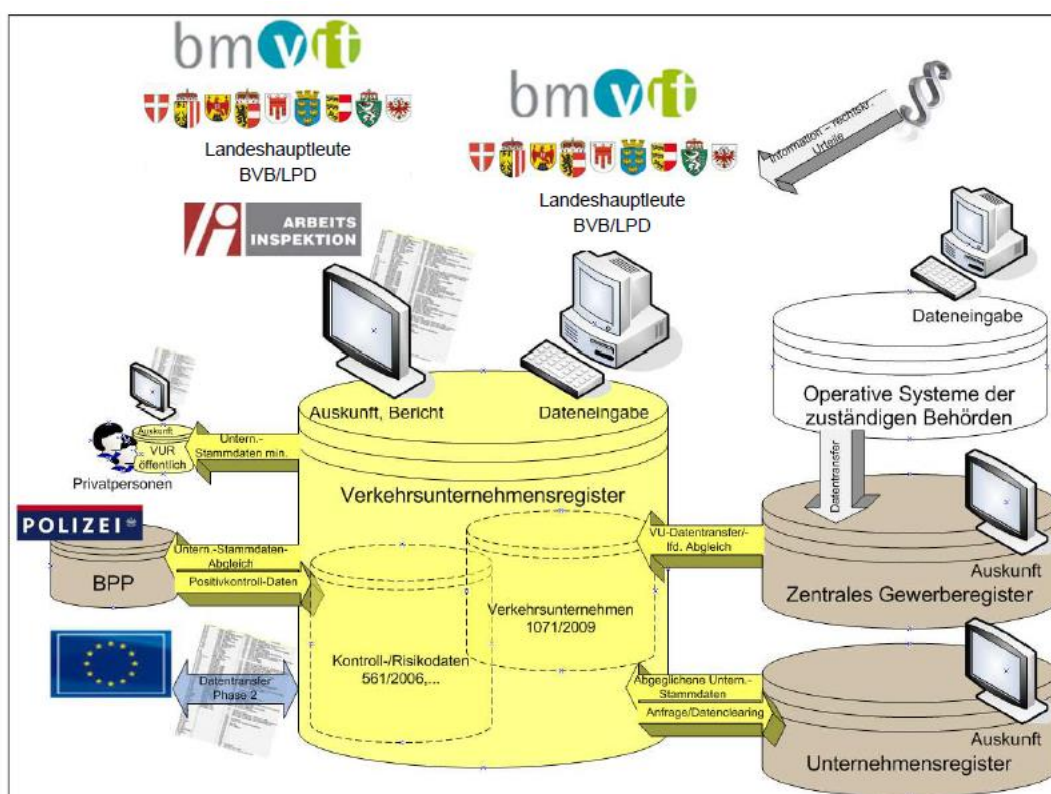
Vorsicht!

Liegen die Voraussetzungen einer Tateinheit nicht vor, sind daher sämtliche Übertretungen von EU-Sozialvorschriften immer nebeneinander (kumulativ) und bezogen auf jeden einzelnen Lenker zu bestrafen!

17. Verkehrsunternehmensregister

Das Verkehrsunternehmensregisters (**VUR**) besteht aus zwei Datenbanken

- die **Verkehrsunternehmensdatenbank (VUR-VDB)**, in der „Verkehrsunternehmensdaten“ erfasst und abgefragt werden sowie
- die **Kontrolldatenbank (VUR-KDB)**, in der Kontrolldaten erfasst werden und eine automatisierte Risikoeinstufung von Unternehmen erfolgt, die als Basis für die Kontrollen der Arbeitsinspektion und Arbeitsinspektorate dient.



Verkehrsunternehmensdatenbank (VUR-VDB)

In die Verkehrsunternehmensdatenbank (VUR-VDB) (www.vur.bmvit.gv.at) werden die

- im Inland **konzessionierten Güterbeförderungsunternehmen**,
- welche Verkehrsleiter oder rechtlichen Vertreter für diese Unternehmen bestellt wurden,
- über welche Art der Konzession diese Unternehmen verfügen,
- gegebenenfalls die laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien sowie weitere Informationen erfasst.

Unternehmer, die Werkverkehr betreiben (Bauunternehmer), sind in diesem Register nicht erfasst!

Kontrolldatenbank (VUR-KDB)

Im Gegensatz zur Verkehrsunternehmensdatenbank (nur für Frächter) können Unternehmen aus dem Werkverkehr (Bauunternehmer) in der Kontrolldatenbank aufscheinen.

Übersicht: Immer, wenn es bei einer Kontrolle auf der Straße oder im Betrieb Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten, gegen die Pflicht zur Anwendung des Kontrollgerätes, gegen die Ladungssicherung oder bei technischen Mängel am LKW gegeben hat, kommt es zu einer Eintragung in die Kontrolldatenbank. Das kann zu erhöhten Fahrzeugkontrollen für die betreffende Firma führen.

Die beim Verkehrsministerium eingerichtete Kontrolldatenbank dient der Umsetzung des Risikoeinstufungssystems, welche den Mitgliedstaaten europarechtlich durch die Bestimmungen der Kontrollrichtlinie verpflichtend vorgeschrieben wurde.

Welche Verstöße (Strafen) werden in die Datenbank eingetragen?

Verstöße der Lenker auf der Straße

- gegen die EU-Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeitenverordnung 561/2006, Kontrollgerätverordnung 165/2014, AETR) bzw. Verstöße, die in Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403 aufgelistet sind
- gegen die Ladungssicherung
- gegen technische Vorschriften der LKW (Mängel am LKW).

Ziel der Risikoeinstufung ist, Unternehmen mit hohem Risiko im Wege von Kontrollen auf dem Betriebsgelände durch die Arbeitsinspektion strenger und häufiger zu überprüfen.

Welche Unternehmen und LKW werden vom Risikoeinstufungssystem erfasst?

- alle **inländischen Unternehmen**, die
- **Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Anhängern über 3,5t** auf öffentlichen Straßen für Beförderungsfahrten einsetzen.

Dazu zählt auch der Werkverkehr, also auch Bauunternehmer

In die Kontrolldatenbank werden nur **rechtskräftige**, bei **Straßenkontrollen** festgestellte **Lenkerverstöße** eingetragen. Die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden bzw. Landespolizeidirektionen tragen nach Rechtskraft des Strafbescheides den jeweiligen Verstoß zum Zweck der Risikoeinstufung in die Kontrolldatenbank bei den Daten des Unternehmens ein.

Bestrafungen der Unternehmer bzw. der verantwortlichen Organe der Verkehrsunternehmen gegen EU-Sozialvorschriften erfolgen nicht auf Basis des KFG sondern sind auf das AZG oder ARG gegründet und werden daher nicht in der Kontrolldatenbank erfasst.

Die Eintragung von Verstößen erfolgt durch die Behörde, die den Strafbescheid erlässt, nach Rechtskraft des Verwaltungsstrafverfahrens gegen den Lenker. In einem Straferkenntnis können mehrere Verstöße enthalten sein (z.B. können bei einer Kontrolle, welche die letzten 28 Kalendertage umfasst, drei Lenkpausenverstöße und zwei Lenkzeitenverstöße festgestellt worden sein, die im darauffolgenden Strafverfahren rechtskräftig abgestraft wurden).

Sogenannte „Positivkontrollen“, bei denen kein Verstoß des Lenkers festgestellt wurde, sind bei der Risikoeinstufung im Sinne einer Entlastung des Unternehmens zu berücksichtigen und müssen auch eingetragen werden.

Feststellung der Risikoeinstufung eines Unternehmens

Die Risikoeinstufung eines Unternehmens wird **laufend und tagesaktuell** elektronisch ermittelt. Die Ermittlung erfolgt auf Basis der **Anzahl und Schwere** der in der VUR-KDB eingetragenen rechtskräftigen Verstöße unter Berücksichtigung der **Anzahl der Kontrollen** sowie eines **Zeitfaktors**.

§ 103c Abs. 4 KFG idF. der 34. KFG-Novelle

„(4) Die Risikoeinstufung erfolgt automatisch nach einem vorgegebenen Berechnungsalgorithmus auf Basis der rechtskräftigen Bestrafungen und eingegangenen Meldungen über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben. Für die Risikoeinstufung sind folgende Kriterien relevant:

1. Anzahl der Verstöße
2. Schwere der Verstöße
3. Anzahl der Kontrollen
4. Zeitfaktor,

wobei sich die Betrachtung auf die letzten drei Jahre bezieht. Änderungen und Behebungen von Strafbescheiden innerhalb von drei Jahren sind im Risikoeinstufungssystem zu berücksichtigen. Für die Schwere der Verstöße ist § 134 Abs. 1b maßgebend (Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG).

Bei technischen Mängeln oder Ladungssicherungsmängeln ergibt sich die Mängelstufung aus dem Gutachten bzw. Prüfbericht über die technische Unterwegskontrolle. Bei den sonstigen Verstößen ergibt sich die Einstufung aus Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können die näheren Details hinsichtlich des Berechnungsalgorithmus und hinsichtlich der Einstufung, wann eine geringe und wann eine hohe Risikoeinstufung vorliegt, festgelegt werden.

Für die tagesaktuelle Ermittlung werden jeweils die rechtskräftigen Verstöße, Positivkontrollen sowie Kontrollen im Zeitraum von **drei Jahren** davor herangezogen. Die Gewichtung erfolgt in einem Drei-Jahreszeitraum nach den Vorgaben der Europäischen Kommission in abgestufter Form. Je länger Verstöße in diesem Zeitraum – zeitlich gesehen - zurückliegen, umso milder werden sie gewichtet bzw. bewertet. Am strengsten werden die unmittelbar zurückliegenden Verstöße gewichtet.

Berechnungsregel:

- Sehr schwere Verstöße (und im Sinn des Erlasses vom 17. 7. 2017, GZ. BMVIT-179.744/0027-IV/ST1/2017 auch die schwersten Verstöße - MSI), werden mit dem Faktor 40, schwere Verstöße mit dem Faktor 10 und leichte Verstöße mit dem Faktor 1 gewichtet (=multipliziert).
- Zusätzlich werden die Verstöße im Jahr vor der Ermittlung (Jahr 1) mit Faktor 3, im vorletzten Jahr (Jahr 2) mit Faktor 2 und im vorvorletztem Jahr (Jahr 3) mit Faktor 1 gewichtet (=multipliziert).
- Die sich daraus ergebende Summe wird durch die Anzahl der Kontrollen (darin enthalten auch die Positivkontrollen) in den einzelnen Jahren dividiert.
- Daraus ergibt sich dann der rechnerische Wert für die Risikoeinstufung.

Beispiel:

Jahr 1 - 3 sehr schwere Verstöße, 4 schwere Verstöße, 5 leichte Verstöße, 5 Kontrollen

Jahr 2 - 1 sehr schwerer Verstoß, 2 leichte Verstöße, 2 Kontrollen

Jahr 3 - 2 sehr schwere Verstöße, 2 schwere Verstöße, 4 leichte Verstöße, 4 Kontrollen

Berechnung:

Jahr 1 $(3 \times 40) + (4 \times 10) + (5 \times 1) = 165 \times 3 = \mathbf{495}$

Jahr 2 $(1 \times 40) + (2 \times 1) = 42 \times 2 = \mathbf{84}$

Jahr 3 $(2 \times 40) + (2 \times 10) + (4 \times 1) = 104 \times 1 = \mathbf{104}$

$683 (= 495 + 84 + 104) : 11 (=5 + 2 + 4) = \mathbf{62,09}$

Laut Auskunft des Verkehrsministeriums bleibt diese Berechnungsformel weiterhin bestehen, obwohl der Anhang III der EU-Richtlinie die Verstöße gegen die EU-Sozialvorschriften nach ihrer Schwere in vier Kategorien einteilt:

- schwerste Verstöße, (MSI),
- sehr schwerwiegende Verstöße, (VSI)
- schwerwiegende Verstöße, (SI)
- geringfügige Verstöße, (MI)

In diesem Sinn werden die schwersten Verstöße (MSI) wie die sehr schwerwiegende Verstöße (VSI) gewichtet.

Jede Anhaltung eines Fahrzeuges, in deren Rahmen die Einhaltung der EU-Sozialvorschriften oder die technischen Vorschriften (inklusive Ladungssicherung) von der Polizei überprüft wird, gilt als **eine** (1) Kontrolle, unabhängig davon, wie viele Arbeitstage von der Kontrolle erfasst werden. Also auch dann, wenn z.B. die letzten 28 Kalendertage geprüft werden, liegt nur eine einzige Kontrolle vor.

Eine **Positivkontrolle** liegt nur dann vor, wenn im Verlauf der gesamten Kontrolle kein Verstoß festgestellt worden ist.

Positivkontrollen verbessern (=verkleinern) in jedem Fall den Wert der Risikoeinstufung, weil diese immer durch Division der Verstöße durch die Anzahl der Kontrollen ermittelt wird. Umso größer die Zahl der Kontrollen, umso kleiner der Wert der Risikoeinstufung.

Beispiel (zum besseren Verständnis ohne spezifische Gewichtung)

30 Verstöße dividiert durch 3 Kontrollen (mit je 10 Verstößen) =

Risikoeinstufung von 10

30 Verstöße dividiert durch 3 Kontrollen (mit je 10 Verstößen) und 2 Positivkontrollen

(ohne Verstoß) = $30 : 5 =$

Risikoeinstufung von 6

Kontrolle und Abfrage der aktuellen Risikoeinstufung

Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung sollen von der Arbeitsinspektion nach Möglichkeit einmal im Jahr kontrolliert werden.

Das Ausmaß der Risikoeinstufung ergibt sich aus einem Gesamtvergleich der Risikoeinstufungen aller in der Kontrolldatenbank erfassten Unternehmen.

Eine hohe Risikoeinstufung haben Unternehmen, deren Wert für die Risikoeinstufung im Bereich der oberen 20 % in Relation zu allen im Risikoeinstufungssystem erfassten Unternehmen liegt.

Unternehmer erhalten auf Anfrage von der jeweils zuständigen Behörde (Bezirksverwaltungsbehörde, Landespolizeidirektion) Auskunft über ihre jeweilige Risikoeinstufung. Die Kosten dafür betragen EUR 14,30 (Gebühren) und EUR 2,10 (Verwaltungsabgabe), zusammen EUR 16,40.

Seit 2018 besteht auch die Möglichkeit der Selbstabfrage über das Unternehmerserviceportal. Diese Abfrage ist kostenfrei, erfordert aber eine Registrierung. Link: <https://www.usp.gv.at>

Muster – z.B. für ein Auskunftersuchen beim Verkehrsamt Wien

An das
Verkehrsamt Wien
Dietrichgasse 27
1030 Wien

Datum

**Ersuchen um Auskunft über die Risikoeinstufung
gemäß § 103c Abs. 7 KFG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit ersuche ich für das Unternehmen

- Name/Bezeichnung:
- Rechtsform:
- Firmenbuchnummer:
- Adresse:

um Auskunft über die im Verkehrsunternehmensregister vermerkte Risikoeinstufung.

.....
(firmenmäßige Zeichnung)

Beilagen:

Firmenbuch- oder Gewerberegisterauszug
Kopie Reisepass/ amtlicher Lichtbildausweis

V Anhänge

Anhang I EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften

Die nachstehende Auflistung beinhaltet die Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften, welche die Regelungen der Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten des Fahrpersonals darstellen. Diese Leitlinien wurden von der EU-Kommission veröffentlicht, um Unklarheiten zu vermindern.

Jede Leitlinie befasst sich mit einem bestimmten Themenfeld:

- **Leitlinie 1:** Ausnahmsweise Abweichung von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes - Grundlage: Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006
- **Leitlinie 2:** Erfassung der Zeiten, die ein Fahrer aufwendet, um sich zu einem Ort zu begeben, bei dem es sich nicht um den üblichen Ort der Übernahme oder Übergabe eines in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugs handelt - Grundlage: Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006
- **Leitlinie 3:** Anordnung einer Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zum Bewegen eines Fahrzeugs an einem Terminal, einem Parkplatz oder einer Grenze - Grundlage: Artikel 4 Buchstaben d und f der Verordnung (EG) Nr. 561/2006
- **Leitlinie 4:** Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind - Grundlage: Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 mit Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 (Anhang 1 B)
- **Leitlinie 5:** Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß dem Beschluss der Kommission vom 14. Dezember 2009 zur Änderung der Entscheidung 2007/230/EG - Grundlage: Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 13 der Richtlinie 2006/22/EG
- **Leitlinie 6:** Sachverhalt: Aufzeichnung der Zeiten, die der Fahrer in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff verbringt, wo er Zugang zu einer Schlafkabine oder einem Liegeplatz hat - Grundlage: Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006
- **Leitlinie Nr. 7:** Wann beginnt der nächste 24-Stunden-Zeitraum, wenn zuvor ein Verstoß gegen die tägliche/wöchentliche Ruhezeit erfolgte – Grundlage: Artikel 8 Absätze 2 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006
- **Leitlinie Nr. 8:** Wie lange und unter welchen Umständen dürfen Lenker nach Beantragung einer Ersatz-Fahrerkarte wegen Diebstahl, Verlust, Beschädigung oder Fehlfunktion ohne Fahrerkarte weiterfahren – Grundlage: Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Artikel 16 der aufgehobenen Verordnung (EG) Nr. 3821/85) und Artikel 13 Absatz 3 des Anhangs zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Diese Leitlinien beziehen sich nur auf die Verordnungen und Richtlinien der EU und sind vor allem zur Hilfestellung für die Kontrollbehörden der jeweiligen Mitgliedsländer bestimmt.

Anhang II - Übersicht der Rechtsvorschriften

Die folgenden Kapitel bieten einen Überblick über alle wesentlichen Bestimmungen betreffend Lenk- und Ruhezeiten, Lenkpausen, Ruhepause, Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit (Sozialvorschriften im Straßenverkehr) und eine Zusammenstellung der wichtigsten Dokumente, die im Fahrzeug mitzuführen sind.

Lenk- und Ruhezeiten – Verordnung

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

Kontrollgerät – Verordnung (neu)

Verordnung (EG) Nr. 165/2014 des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, mit welcher der „intelligente Tachograf“ eingeführt wird.

Lenkerarbeitszeit-Richtlinie

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

Kontroll-Richtlinie

Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates

Verordnung – schwerwiegender Verstöße

Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18. März 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmen führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

AETR - Übereinkommen

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

Arbeitszeitgesetz

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

Arbeitsruhegesetz

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

Kraftfahrgesetz

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

Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe

Auszug aus dem Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe:

§ 2. ARBEITSZEIT

1. Die Wochenarbeitszeit beträgt für alle Arbeitnehmer 39 Stunden.

5. Die Wochenarbeitszeit von 39 Stunden findet auf folgende Fälle keine Anwendung:

a) auf Einbringungsstunden.

d) auf die Arbeitszeit der Lenker und Beifahrer, des Küchen- und sonstigen Lagerpersonals. Für diese kann im Sinne des § 7 Abs. 2 Arbeitszeitgesetz innerbetrieblich eine Überstundenleistung bis zu 8 Stunden je Woche vereinbart werden.

5a. Lenkzeiten und Lenkpausen

Für Lenker von Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, und die im Straßenverkehr eingesetzt werden („VO-Fahrzeuge“) kann durch Betriebsvereinbarung bzw. in Betrieben ohne Betriebsrat durch schriftliche Einzelvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 13b AZG

- zusätzlich zu den nach § 7 Abs. 1 AZG zulässigen Überstunden weitere Überstunden zugelassen werden. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit darf in einzelnen Wochen 60 Stunden und innerhalb eines aus technischen bzw. arbeitsorganisatorischen Gründen 26 Wochen umfassenden Durchrechnungszeitraumes im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten;
- die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit 55 Stunden betragen darf, wenn zumindest die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitszeit in Form von Arbeitsbereitschaft geleistet wird.

Zur Arbeitsbereitschaft zählen insbesondere Zeiten, die nach der allgemeinen Verkehrsanschauung nicht dem Fahrvorgang oder verwandten Tätigkeiten zuzurechnen sind. Arbeitsbereitschaft ist jene Zeit, in der der Lenker über seine Zeit nicht frei verfügen kann und sich bereithalten muss, um seine Arbeit jederzeit aufnehmen zu können. (z.B. Be- und Entladen durch Dritte).

Der Beginn des Durchrechnungszeitraumes ist in der Betriebsvereinbarung (schriftlichen Einzelvereinbarung) festzulegen.

Für Lenker von Kraftfahrzeugen kann durch Betriebsvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 16 Abs. 3 AZG die Einsatzzeit über 12 Stunden hinaus soweit verlängert wird, dass die innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird.

Für Lenker von sonstigen Kraftfahrzeugen, (das sind solche, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht übersteigt, oder, die nicht im Straßenverkehr eingesetzt werden) kann durch Betriebsvereinbarung bzw. in Betrieben ohne Betriebsrat durch schriftliche Einzelvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 14a AZG

- die Lenkzeit auf 9 Stunden und zweimal wöchentlich auf 10 Stunden ausgedehnt werden kann;

die Lenkzeit in einer Woche bis zu 56 Stunden zugelassen werden kann, in zwei Wochen jedoch 90 Stunden nicht überschreiten darf.

Anhang III - EU-Formblatt mit Entscheidungshilfe

Abgrenzungsfragen EU-Formblatt zum Nachtrag beim Kontrollgerät (digital/analog).

Zur Frage, wann das EU-Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten verwendet werden soll, hat die Europäische Kommission (EK) in ihrer [Leitlinie 5](#) (Guidance Note 5) festgehalten, dass Tätigkeiten des Fahrpersonals grundsätzlich mit dem Kontrollgerät im Wege der Fahrtenschreiberaufzeichnungen entweder laufend oder durch manuellen Nachtrag zu erfassen und zu dokumentieren sind. Das Formblatt soll daher nur in jenen Fällen verwendet werden, in denen die Erfassung mit dem Kontrollgerät aus „objektiven/technischen Gründen“ nicht möglich ist.

Objektive/technische Gründe können im Wesentlichen dann vorliegen, wenn

- Aufzeichnungen mit dem Kontrollgerät (manueller Nachtrag) einen zu hohen administrativen Aufwand darstellen, der vom jeweiligen Fahrpersonal mit einem vernünftigen bzw. verhältnismäßigen Zeitaufwand nicht bewältigt werden kann,
- Aufzeichnungen aus technischen Gründen nicht oder nicht vollständig mit dem Kontrollgerät vorgenommen werden können (bei Kontrollgeräten der „1. Generation“, bei denen ein manueller Nachtrag nicht oder nur eingeschränkt möglich ist)

Erläuterungen zu den nachfolgenden Tabellen

In den nachfolgenden Tabellen ist beispielhaft dargestellt, wie Fahrpersonal je nach eingesetztem Kontrollgerät bei der Aufzeichnung der Tätigkeiten vorgehen soll.

Zu Variante I – Analoges Kontrollgerät

Solange ein Schaublatt eingelegt ist, erfolgt die Aufzeichnung mit dem eingelegten Schaublatt. Sobald ein Schaublatt entnommen wurde und erst später dasselbe oder ein neues Schaublatt eingelegt wird, muss die dazwischenliegende Zeit durch „manuellen Nachtrag“ erfasst werden. Wenn dieser Zeitraum von kurzer Dauer ist bzw. über einzelne Tage nicht hinausgeht (z.B. in den Fällen der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit), ist ein Nachtrag am Schaublatt möglich und in der Regel auch zumutbar. Handelt es sich um einen längeren Zeitraum (z.B. mehrtägiger/mehrwöchiger Urlaub/Krankenstand, ist ein Nachtrag – mit vielen einzelnen Schaublättern – in aller Regel zu aufwändig und daher das Formblatt zu empfehlen.

Zu Variante II – Digitales Kontrollgerät – Softwareversion 1.0

Soweit das Kontrollgerät technisch dazu in der Lage ist, sind Tätigkeiten, bei denen sich das Fahrpersonal nicht im Fahrzeug befunden hat und eine Fahrerkarte gesteckt war, mit manuellem Nachtrag zu erfassen. Ist der manuelle Nachtrag technisch nicht möglich, ist das Formblatt zu verwenden (ausgenommen für die „normale“ tägliche oder wöchentliche Ruhezeit, die nicht mit dem Formblatt zu dokumentieren ist).

Der Nachtrag der wöchentlichen Ruhezeit kann an folgendem Beispiel erläutert werden:

Beginn Ruhezeit und daher Entnahme der Fahrerkarte: Freitag 18.00, **Ende Ruhezeit** und neuerliches Stecken der Fahrerkarte: Montag 8.00

Nach Einstecken der Fahrerkarte am Montag ist zunächst der Tag der letzten Kartenentnahme (Freitag) manuell abzuschließen und daher von 18.00 bis 24.00 „Ruhezeit“ unter dem Bettsymbol nachzutragen. Im nächsten Schritt ist für Montag von 0.00 bis 8.00 ebenfalls „Ruhezeit“ unter dem Bettsymbol nachzutragen. Danach ist ein Tagesausdruck aus dem Kontrollgerät anzufertigen. Auf diesem ist sodann die fehlende Zeit von Samstag 0.00 bis Sonntag 24.00 händisch als wöchentliche Ruhezeit zu vermerken. Damit ist dann die gesamte wöchentliche Ruhezeit von Freitag 18.00 bis Montag 8.00 dokumentiert.


Zu Variante III – Digitales Kontrollgerät – ab Software Version 2.0

Bei Kontrollgeräten mit Software Version 2.0 ist ein manueller Nachtrag von Tätigkeiten, bei denen sich das Fahrpersonal nicht im Fahrzeug befunden hat und keine Fahrerkarte gesteckt war, aus technischer Sicht immer zeitlich unbegrenzt möglich.

Ob im Einzelfall Tätigkeiten manuell nachgetragen oder mit dem Formblatt dokumentiert werden, hängt primär davon ab, mit welchem administrativen und daher zeitlichen Aufwand der manuelle Nachtrag verbunden ist. Handelt es sich nur um kurze Zeiträume oder einzelne Tage (tägliche/wöchentliche Ruhezeit, einzelner Urlaubstag/Krankensandtag, etc.), wird ein manueller Nachtrag in aller Regel wenig Zeit in Anspruch nehmen und keine besondere technische Herausforderung darstellen. Bei längeren Zeiträumen von mehreren Tagen oder sogar Wochen mit unterschiedlichen Tätigkeiten (gemischt Urlaub/Andere Arbeiten, Lenken eines ausgenommenen Fahrzeuges, etc.) kann der manuelle Nachtrag aufgrund der zeitlichen Inanspruchnahme und der damit verbundenen technischen Herausforderung für das Fahrpersonal praktisch unzumutbar sein. In derartigen Fällen ist es zulässig, die Tätigkeiten mit dem Formblatt zu dokumentieren.

EU-FORMBLATT „LENKFREIE TAGE“ / KONTROLLGERÄT „MANUELLER NACHTRAG“
ENTSCHEIDUNGSHILFE FÜR FAHRPERSONAL VON „VERORDNUNGS-FAHRZEUGEN“ BEI TÄTIGKEITEN IM INNERSTAATLICHEN VERKEHR

VARIANTE I: ANALOGES KONTROLLGERÄT (SCHAUBLATT)

Tätigkeit/Zeitgruppe	Verwendung EU-Formblatt	Manueller Nachtrag (Wenn Fahrpersonal sich nicht im Fahrzeug befunden hat und kein Schaublatt im Kontrollgerät eingelegt war)
<input checked="" type="checkbox"/> Andere Arbeiten (gemäß RL 2002/15/EG)		Manueller Nachtrag auf dem Schaublatt
<input checked="" type="checkbox"/> Bereitschaftszeit (gemäß RL 2002/15/EG)		Manueller Nachtrag auf dem Schaublatt
<input checked="" type="checkbox"/> Ruhezeiten Arbeitsunterbrechungen (tägliche und/oder wöchentliche Ruhezeiten)		<p><u>Tägliche Ruhezeit:</u> Manueller Nachtrag auf dem Schaublatt in jenen Fällen, in denen das Schaublatt aus dem Kontrollgerät entnommen wurde.</p> <p><u>Wöchentliche Ruhezeit:</u> Empfohlen wird manueller Nachtrag auf dem Schaublatt für den Arbeitstag vor Ruhezeitbeginn³</p>
Erholungsurlaub, Krankenstand, Sonstige Nichtarbeitszeiten		
Zwischenzeitliches Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommen Fahrzeuges		


EU-FORMBLATT „LENKFREIE TAGE“ / KONTROLLGERÄT „MANUELLER NACHTRAG“

³ Für wöchentliche Ruhezeit gemäß Erlass BMVIT- GZ. 179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015, Punkt 3.2.2.1.

ENTSCHEIDUNGSHILFE FÜR FAHRPERSONAL VON „VERORDNUNGS-FAHRZEUGEN“ BEI TÄTIGKEITEN IM INNERSTAATLICHEN VERKEHR

VARIANTE II: DIGITALES KONTROLLGERÄT – SOFTWARE VERSION 1.0


GRUNDSÄTZLICH: IM VORDERGRUND STEHT DER MANUELLE NACHTRAG, AUßER AUS ADMINSTRATIVEN/TECHNISCHEN GRÜNDEN NICHT MÖGLICH

Tätigkeit/Zeitgruppe	Verwendung EU-Formblatt	Manueller Nachtrag (Wenn Fahrpersonal sich nicht im Fahrzeug befunden hat und keine Fahrerkarte im Kontrollgerät eingeschoben war)
<input checked="" type="checkbox"/> Andere Arbeiten (gemäß RL 2002/15/EG)	Wenn aus technischen Gründen manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte nicht möglich	GRUNDSÄTZLICH manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte
<input checked="" type="checkbox"/> Bereitschaftszeit (gemäß RL 2002/15/EG)		GRUNDSÄTZLICH manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte
<input checked="" type="checkbox"/> Ruhezeiten Arbeitsunterbrechungen (tägliche und/oder wöchentliche Ruhezeiten)		Tägliche Ruhezeit: Manueller Nachtrag in jenen Fällen, in denen die Fahrerkarte aus dem Kontrollgerät entnommen wurde. <u>Wöchentliche Ruhezeit</u> - Schritte in folgender Reihenfolge ⁴ : 1) Nach Stecken der Fahrerkarte am Beginn des ersten Arbeitstages nach der Ruhezeit: Abschluss des letzten Arbeitstages vor Ruhezeitbeginn 2) Manueller Nachtrag für den Zeitraum von 0.00 bis Einstecken der Fahrerkarte des aktuellen Tages 3) Anfertigung Tagesausdruck 4) Händische Ergänzung der noch fehlenden Zeiten am Ausdruck
Erholungsurlaub, Krankenstand, Sonstige Nichtarbeitszeiten		
Zwischenzeitliches Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommen Fahrzeuges		

⁴ Für wöchentliche Ruhezeit gemäß Erlass BMVIT- GZ. 179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015, Punkt 3.2.2.2. Absatz 2

EU-FORMBLATT „LENKFREIE TAGE“ / KONTROLLGERÄT „MANUELLER NACHTRAG“
ENTSCHEIDUNGSHILFE FÜR FAHRPERSONAL VON „VERORDNUNGS-FAHRZEUGEN“ BEI TÄTIGKEITEN IM INNERSTAATLICHEN VERKEHR

VARIANTE III: DIGITALES KONTROLLGERÄT – AB SOFTWARE VERSION 2.0

Tätigkeit/Zeitgruppe	Verwendung EU-Formblatt	Manueller Nachtrag (Wenn Fahrpersonal sich nicht im Fahrzeug befunden hat und keine Fahrerkarte im Kontrollgerät eingeschoben war)
<input checked="" type="checkbox"/> Andere Arbeiten <small>(gemäß RL 2002/15/EG)</small>		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte
<input checked="" type="checkbox"/> Bereitschaftszeit <small>(gemäß RL 2002/15/EG)</small>		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte
<input checked="" type="checkbox"/> Ruhezeiten Arbeitsunterbrechungen <small>(tägliche und/oder wöchentliche Ruhezeiten)</small>		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte ⁵
Erholungsurlaub, Krankenstand, Sonstige Nichtarbeitszeiten		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte ⁶ unter dem Symbol  Ruhezeiten Arbeitsunterbrechungen
Zwischenzeitliches Lenken eines von der VO 561/2006 ausgenommen Fahrzeuges		Manueller Nachtrag auf der Fahrerkarte unter dem Symbol <input checked="" type="checkbox"/> Andere Arbeiten

⁵ Für wöchentliche Ruhezeit gemäß Erlass BMVIT- GZ. 179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015, Punkt 3.2.2.2. Absatz 1

⁶ Gemäß Erlass BMVIT- GZ. 179.723/0008-IV/ST4/2015 vom 1.4.2015, Punkt 4.2.

Anhang IV - TABELLARISCHE ÜBERSICHT FÜR STRAFEN IN ÖSTERREICH BEI VERSTÖSSEN GEGEN EU-SOZIALVORSCHRIFTEN IM STRASSENVERKEHR

I. VERSTÖSSE GEGEN LENK- UND RUHEZEITEN

ART DES VERSTOSSES		SCHWERE DES VERSTOSSES				STRAFHÖHE IN EURO IN ÖSTERREICH		
		MSI = schwerst VSI = sehr schwer SI = schwer MI = geringfügig				KFG Kraftfahrgesetz	AZG Arbeitszeitgesetz	ARG Arbeitsruhegesetz z
FAHRER		MSI	VSI	SI	MI			
Nichteinhaltung des Mindestalters des Schaffners ¹⁾				x		mind. 200 - 5.000	-	-
LENKZEITEN		MSI	VSI	SI	MI			
Überschreitung tägl. Lenkzeit von 9h, sofern Verlängerung auf 10h nicht gestattet ist	ab 9h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall ¹⁾): 145 - 1.815)	-
	ab 10h			x		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	ab 11h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-

1) Wdh-fall: im Wiederholungsfall

Überschreitung tägl. Lenkzeit von 9h um mind. 50% ohne Fahrtunterbrechung oder Ruhezeit von mind. 4,5 h	ab 13,5h und keine Fahrtunterbrechung/ Ruhezeit	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-
Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10h, sofern die Verlängerung gestattet ist	ab 10h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
	ab 11h			x		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	ab 12h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Überschreitung tägl. Lenkzeit von 10h um mind. 50% ohne Fahrtunterbrechung oder Ruhezeit von mind. 4,5 h	ab 15h und keine Fahrtunterbrechung/ Ruhezeit	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-

Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit (56h)	ab 56h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
	ab 60h				x	mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	ab 65h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit um mindestens 25%	ab 70h	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-
Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen (90h)	ab 90h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
	ab 100h				x	mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	ab 105h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen um mindestens 25%	ab 112,5h	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-

FAHRTUNTERBRECHUNGEN		MSI	VSI	SI	MI			
Überschreitungen der ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5h vor Fahrtunterbrechung	ab 4,5h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
	ab 5h			x		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	ab 6h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-

RUHEZEITEN		MSI	VSI	SI	MI			
Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 11h, sofern keine reduzierte tägliche Ruhezeit (weniger als 11h aber mindestens 9h) gestattet ist	Unterschreitung um bis zu 1h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
	Unterschreitung um mehr als 1h bis zu 2,5h			x		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	Unterschreitung um mehr als 2,5h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-

Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9h, sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist	Überschreitung um bis zu 1h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
	Überschreitung um mehr als 1h bis zu 2h			x		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	Überschreitung um mehr als 2h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3h + 9h (1. Teil mind. 3h, 2. Teil mind. 9h)	Überschreitung des Teils von 9h um bis zu 1h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
	Überschreitung des Teils von 9h um mehr als 1h bis zu 2h			x		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	Überschreitung des Teils von 9h um mehr als 2h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-

Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9h bei Mehrfachbetrieb	Überschreitung um bis zu 1h				x	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
	Überschreitung um mehr als 1h bis zu 2h			x		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-
	Überschreitung um mehr als 2h		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24h	Überschreitung um bis zu 2h				x	von Abmahnung - 5.000	-	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)
	Überschreitung um mehr als 2h bis zu 4h			x		mind. 200 - 5.000	-	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)
	Überschreitung um mehr als 4h		x			mind. 300 - 5.000	-	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)

Unzureichende (regelmäßige) wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45h, sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist	Überschreitung um bis zu 3h				x	von Abmahnung - 5.000	-	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)
	Überschreitung um mehr als 3h bis zu 9h			x		mind. 200 - 5.000	-	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)
	Überschreitung um mehr als 9h		x			mind. 300 - 5.000	-	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)
Überschreitung von sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit	Überschreitung um bis zu 3h				x	von Abmahnung - 5.000	-	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)
	Überschreitung um mehr als 3h bis 12h			x		mind. 200 - 5.000	-	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)
	Überschreitung um mehr als 12h		x			mind. 300 - 5.000	-	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)

12-TAGE-AUSNAHMEREGLUNG		MSI	VSI	SI	MI			
Überschreitung von zwölf aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach einer vorangegangenen regelmäßigen wöchentliche Ruhezeit	Überschreitung um bis zu 3h				x	von Abmahnung - 5.000	-	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)
	Überschreitung um mehr als 3h bis 12h			x		mind. 200 - 5.000	-	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)
	Überschreitung um mehr als 12h		x			mind. 300 - 5.000	-	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)
Wöchentliche Ruhezeit nach zwölf aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen (mind. 69h)	Überschreitung um 2h bis 4h			x		mind. 200 - 5.000	-	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)
	Überschreitung um mehr als bis 4h		x			mind. 300 - 5.000	-	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)
Lenkdauer von mehr als 3h zwischen 22.00 und 6.00 vor der Pause, sofern das Fahrzeug nicht mit mehreren Fahrern besetzt ist	Überschreitung um 3h bis zu 4,5h			x		mind. 200 - 5.000	-	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)
	Überschreitung um mehr als 4,5h		x			mind. 300 - 5.000	-	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)

ARBEITSORGANISATION	MSI	VSI	SI	MI			
Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter		x			mind. 300 - 5.000	-	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)
Keine oder mangelhafte Organisation der Arbeit des Fahrers, keine Anweisungen für den Fahrer, um ihm die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu ermöglichen, oder fehlerhafte Anweisungen		x			mind. 300 - 5.000	-	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)

SONSTIGE VERSTÖSSE GEGEN LENK- UND RUHEZEITEN (AUSSERHALB ANHANG III KONTROLL-RL)			
Andere Arbeiten oder Bereitschaftszeiten werden nicht auf Schaublatt, Ausdruck oder Kontrollgerät nachgetragen	von	72 - 1.815	
	Abmahnung -	(Wdh-fall: 145 -	-
	5.000	1.815)	
Unterschreitung der ununterbrochenen Fahrtunterbrechung von 45 Min.	von	72 - 1.815	
	Abmahnung -	(Wdh-fall: 145 -	-
	5.000	1.815)	
Unterschreitung des 1. Teils der Fahrtunterbrechung von mind. 15 Min.	von	72 - 1.815	
	Abmahnung -	(Wdh-fall: 145 -	-
	5.000	1.815)	
Unterschreitung des 2. Teils der Fahrtunterbrechung von mind. 30 Min.	von	72 - 1.815	
	Abmahnung -	(Wdh-fall: 145 -	-
	5.000	1.815)	

Mehr als 3 reduzierte tägliche Ruhezeiten zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
Nichteinhaltung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung (Fähre/Bahn)	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
Überschreitung der Lenkzeit zur Erreichung eines Halteplatzes wird nicht auf Schaublatt/Ausdruck/Arbeitszeitplan handschriftlich nachgetragen ("Halteplatzregel")	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-
Das Kraftfahrlinien-Verkehrsunternehmen erstellt keine oder mangelhafte Fahr- oder Arbeitszeitpläne oder legt sie bei einer Kontrolle nicht vor	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wdh-fall: 145 - 1.815)	-

II. VERSTÖSSE GEGEN FAHRTENSCHREIBERPFLICHTEN

EINBAU EINES FAHRTENSCHREIBERS	MSI	VSI	SI	MI			
Fehlen bzw. Nichtbenutzung eines typengenehmigten Fahrtenschreibers	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-

BENUTZUNG VON KONTROLLGERÄTEN, FAHRERKARTEN ODER SCHAUBLÄTTERN	MSI	VSI	SI	MI			
Verwendung eines nicht durch eine zugelassene Werkstatt nachgeprüften Fahrtenschreibers		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-

Fahrer besitzt und/oder benutzt mehr als eine eigene Fahrerkarte		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte (gilt als Fahren ohne Fahrerkarte)	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-
Verwendung einer Fahrerkarte durch einen Fahrer, der nicht Inhaber ist (gilt als Fahren ohne Fahrerkarte)	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-
Verwendung einer Fahrerkarte, die aufgrund falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde (gilt als Fahren ohne Fahrerkarte)	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-
Fahrtenschreiber funktioniert nicht ordnungsgemäß (z.B. Fahrtenschreiber nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert und verplombt)		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Fahrtenschreiber wird nicht ordnungsgemäß verwendet (z.B. absichtlicher, freiwilliger oder erzwungener Missbrauch, mangelnde Anweisungen zur richtigen Verwendung usw.)		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers verändert werden können	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-
Verfälschung, Verschleierung, Unterdrückung oder Vernichtung der auf dem Schaublatt aufgezeichneten Daten oder der im Fahrtenschreiber und/oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder von diesen heruntergeladenen Daten	x				mind. 400 - 5.000	400 - 2.180 (Wdh-fall: 450 - 3.600)	-

Unternehmen bewahrt Schaublätter, Ausdrücke und heruntergeladene Daten nicht auf		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens 1 Jahr lang verfügbar		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Falsche Benutzung von Schaublättern/Fahrerkarten		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägige Daten auswirkt		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den er/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Keine Eingabe von Hand, wenn vorgeschrieben		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Steckplatz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb)			x		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wdh-fall: 250 - 3.600)	-

Falsche Betätigung der Schaltvorrichtung		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
--	--	---	--	--	-------------------	---	---

VORLEGEN VON ANGABEN	MSI	VSI	SI	MI			
Verweigerung der Kontrolle		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Aufzeichnungen für den laufenden Tag und die vorherigen 28 Tage können nicht vorgelegt werden		x					
Aufzeichnungen der Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) können nicht vorgelegt werden		x					
Am Tag der Kontrolle und an den vorherigen 28 Tage erstellte handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke können nicht vorgelegt werden		x					
Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) kann nicht vorgelegt werden		x					

FEHLFUNKTION	MSI	VSI	SI	MI			
Reparatur des Fahrtenschreibers nicht von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt		x			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wdh-fall: 350 - 3.600)	-
Fahrer vermerkt nicht alle vom Fahrtenschreiber während einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten Angaben		x					-

SONSTIGE VERSTÖSSE GEGEN KONTROLLGERÄTEPFLICHTEN (AUSSERHALB ANHANG III KONTROLL-RL)			
Fahrer hat bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl am Beginn der Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug nicht ausgedruckt und in den Ausdruck die Angaben nicht eingetragen, mit denen er identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins) und seine Unterschrift nicht angebracht, oder in den Ausdruck die Lenkzeiten, anderen Arbeiten, Bereitschaftszeiten und Arbeitsunterbrechungen nicht eingetragen	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Der Fahrer hat bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl am Ende der Fahrt die Angaben über die vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Zeiten nicht ausgedruckt, die seit dem Erstellen des Ausdrucks vom Fahrtenschreiber nicht erfassten anderen Arbeiten, Bereitschaftszeiten, Ruhepausen nicht vermerkt, und auf dem Ausdruck die Angaben nicht eingetragen, mit denen er identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins) und seine Unterschrift nicht angebracht	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Der Fahrer hat bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte die Karte nicht der zuständigen Behörde des Wohnsitzmitgliedstaates zurückgegeben	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Diebstahl der Fahrerkarte wurde den zuständigen Behörden des Staates, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, nicht ordnungsgemäß gemeldet	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Verlust der Fahrerkarte wurde den zuständigen Behörden des ausstellenden Mitgliedsstaats oder den zuständigen Behörden des Wohnsitzmitgliedstaates nicht ordnungsgemäß gemeldet	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-

Der Fahrer hat bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte die Ersetzung der Karte bei den zuständigen Behörden des Wohnsitzmitgliedsstaates nicht binnen sieben Kalendertagen beantragt	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Fahrer hat bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte die Fahrt länger als 15 Tage fortgesetzt, ohne dass dies für die Rückkehr des Fahrzeuges zu seinem Standort erforderlich war und ohne Nachweis, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraumes vorzulegen oder zu benutzen	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Fahrtenschreiber nicht unterwegs repariert, wenn die Rückkehr zum Standort des Verkehrsunternehmens erst nach mehr als 1 Woche nach dem Tag des Eintritts der Betriebsstörung oder der Feststellung der Fehlfunktion erfolgen kann	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Digitaler Fahrtenschreiber schaltet automatisch auf bestimmte Tätigkeitskategorie um, wenn der Fahrzeugmotor abgestellt oder die Zündung ausgeschaltet ist, der Fahrer kann die jeweilige Tätigkeitskategorie aber nicht weiterhin manuell eingeben	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Fahrzeug ist mit mehr als 1 Fahrtenschreiber, aber nicht für Zwecke der Praxiserprobungen, ausgerüstet	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Dem Fahrer eines Fahrzeuges mit analogem Fahrtenschreiber wurde keine ausreichende Anzahl von Schaublättern ausgehändigt, Arbeitgeber unterlässt die Unterweisung des Fahrers betr. Verwendung des Kontrollgeräts	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Ausgehändigtes Schaublatt entspricht keinem genehmigten Muster und ist für das ins Fahrzeug eingebaute Gerät nicht geeignete	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Ausdruck von Daten aus dem digitalen Fahrtenschreiben kann auf Verlangen eines Kontrolleurs nicht ordnungsgemäß erfolgen	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-

Die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt stimmt nicht mit der gesetzlichen Zeit des Landes überein, in dem das Fahrzeug zugelassen ist	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Bei Beginn und Ende der Benutzung des Schaublatts fehlen Zeitpunkt und Ort	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Bei Beginn der Benutzung des Schaublatts fehlen Name und Vorname	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Amtliches Kennzeichen des Fahrzeuges fehlt auf dem Schaublatt	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Stand des Kilometerzählers vor der ersten Fahrt, am Ende der letzten Fahrt und im Falle des Fahrzeugwechsels (Zählerstand des ersten und des nächsten Fahrzeuges) fehlt auf dem Schaublatt	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Uhrzeit des Fahrzeugwechsels fehlt auf dem Schaublatt	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Symbol des Landes bei Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit ist nicht im digitalen Fahrtenschreiber eingegeben	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Daten von Kontrollgerät oder Fahrerkarte werden nicht ordnungsgemäß heruntergeladen/übertragen/gesichert/digital signiert	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-

Aufzeichnungen von Arbeitsstunden bzw. Lenkeraufzeichnungen werden nicht ordnungsgemäß geführt oder nicht 24 Mon. aufbewahrt	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-
Vollständige, geordnete, inhaltsgleiche und authentische Wiedergabe der Daten aus dem digitalen Fahrtenschreiber ist nicht jederzeit gewährleistet; Dem Arbeitsinspektorat werden diese Daten in elektronischer Form einschließlich der Hilfsmittel, die zur Lesbarmachung der Daten erforderlich sind, nicht zur Verfügung gestellt, bzw. wird trotz Verlangens des Arbeitsinspektorats kein Ausdruck dieser Daten vorgenommen	von Abmahnung - 5.000	145 - 2.180 (Wdh-fall: 200 - 3.600)	-

Weitere Anmerkungen:

¹ Schaffner (Seite 86): Dabei handelt es sich ausschließlich um Fahrzeugbegleiter, die in Österreich keine nennenswerte praktische Bedeutung mehr haben, deren Mindestalter aber in Art. 5 der Lenk- und Ruhezeiten-VO (EG) 561/2006 nach wie vor geregelt ist (18 Jahre). Für Fahrer ist nach Aufhebung der Verordnung (EWG) 3820/85 durch die VO 561/2006 kein Mindestalter mehr geregelt, dieses ergibt sich nun ausschließlich aus der Richtlinie 2003/59/EG