

Verkehrsrechtliche Fragen für die Bauwirtschaft

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

Stand: Februar 2014

Autoren:

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

Warum eine neue Auflage?

Seit der letzten Auflage sind schon wieder fast 3 Jahre vergangen. In dieser Zeit hat sich einiges geändert. Das hat uns zur Überarbeitung und (kleinen) Erweiterung der Inhalte bewogen.

Was ist diesmal neu?	Wo finden sie es?
Verbesserungen im Teil Ladungssicherung	5 - 14
LKW-Fahrverbot auf der 3. Spur auf Autobahnen	16
Ausnahmen von Umweltfahrverboten	17
LKW-Fahrverbot für Euro-1-LKW in Wien und NÖ	18
LKW-Fahrverbote in der Steiermark	19 - 20
Abgasklassenplakette, Anbringung am LKW 2014	23
Weiterbildung, 18-Monatefrist zur Eintragung	26
Halteverbote durch gelbe Linien am Boden	28
Einführung von Begegnungszonen	30
Das neue digitale Kontrollgerät, die 1-Minuten-Regel	35
Risikoeinstufungssystem	70
Verkehrsunternehmensregister	71
Lohnfuhrvertrag	74 - 75
Anpassung bei der Aufzählung arbeitsrechtlicher Vorschriften	76
Arbeitszeit des selbstständigen Kraftfahrers	79 - 80
Einteilung der Strafen nach Verschuldensgrad samt Strafdrohung	85 - 93

Wir hoffen, mit dieser Broschüre einen Beitrag 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 und dennoch genau wiederzugeben.

Für Kritik und Anregungen sind wir dankbar.

Andreas.Edinger@wkw.at

Peter.Klemens@wkw.at

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.

Die Autoren im Februar 2014

Verkehrsrecht

1. Werkverkehr	4
2. Ladungssicherung	5
3. LKW Fahrverbote	15
4. Umweltfahrverbote - Maßnahmenkataloge	17
5. Führerschein - Gültigkeit	23
6. Grundqualifikation und Weiterbildung	25
7. Strafen vermeiden	27
8. Halteverbote für Montagen/Bauarbeiten	31
9. EU-Kontrollgerät	32

© Mag. Andreas Edinger, Wirtschaftskammer Wien, Februar 2014

Lenk- und Ruhezeiten, Sozialvorschriften

10. Übersicht Arbeitszeit für Lenker (LKW über 3,5 t hzG)	39
11. Rechtsvorschriften - Begriffsbestimmungen	40
12. Mitzuführende Dokumente	45
13. Lenkzeiten, Lenkpause, Ruhezeiten, Ruhepause	47
14. Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit	55
15. EU-Formblatt lenkfreie Tage	58
16. Kontrolle auf der Straße	68
17. Risikoeinstufungssystem	70
18. Verkehrsunternehmensregister	71
19. Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften	72
20. Lohnfuhrvertrag	74
21. Übersicht über arbeitszeitrechtliche Vorschriften	76
Anhang I Strafen bei Verstößen gegen Sozialvorschriften im Straßenverkehr	78
Anhang II Strafhöhen in Tabellenform	85

© Dr. Peter Klemens, Wirtschaftskammer Wien, Februar 2014

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 Einschränkungen beachtet werden (sonst gewerblicher Güterverkehr)

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 „**Werkverkehr**“ 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 (zB. 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 Fahrzeugs

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!

Diese lässt sich folgendermaßen ermitteln:

$$\text{Reibkraft} = \text{Gewichtskraft} \times \text{Reibbeiwert} \quad (F_R = F_G \times \mu)$$

Je „rauer“ zwei Oberflächen sind, die aufeinander treffen, 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
Raues Holz / Holz	0,2 - 0,5	0,3
Rostiger Stahl / raues 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 raues Holz	0,2 - 0,5	0,4
Sehr rostiger Stahl / sehr rostiger Stahl	0,2 - 0,5	0,4
Glatter Beton / raues Holz	0,2 - 0,5	0,4
Sehr raues Holz / sehr raues Holz	0,3 - 0,6	0,5
Rauer Beton / raues Holz	0,3 - 0,6	0,5
Sehr rauer Beton / sehr raues 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 zB. Holpalette 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** (zB. 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** (zB. 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 zB. 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.



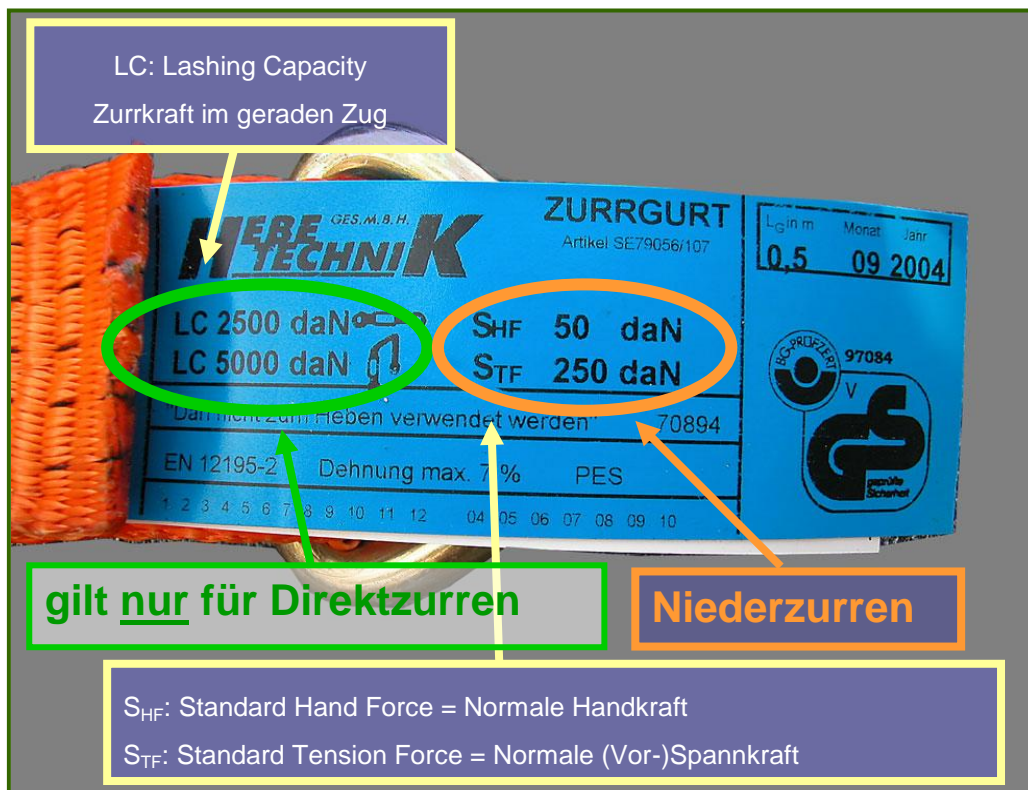
Blockieren der Ladung durch Direktzurrverfahren wie Schräg- und Diagonalzurren.



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 zulässigem 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

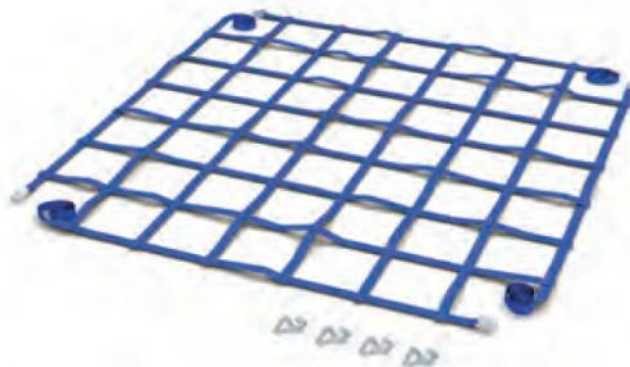
Grundsätzlich sind alle Ladungssicherungsmittel (Gurte, Ketten,...) jährlich von einer sachkundigen Person zu überprüfen. Es ist jedoch anzuraten, die Zurrmittel vor jeder Verwendung auf offensichtliche Mängel zu überprüfen.

Weitere Grundsätze:

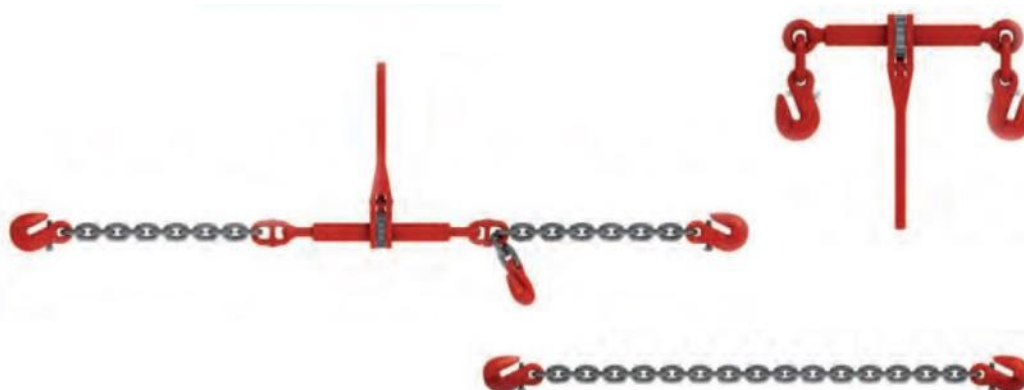
- Ist beim Gurt der Querschnitt durch mechanische Beschädigung um 10% vermindert, muss er ausgemustert werden.
- Fehlt das Etikett bzw. ist es unleserlich, muss der Gurt ausgemustert werden.
- Haken der Gurte dürfen nur am Hakengrund belastet werden.
- Das Knoten von Gurten ist verboten.
- Ratschenverlängerungen 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 Abs. 1-5 StVO) in ganz Österreich

- gültig Samstag von 15 Uhr bis Sonntagen bis 22 Uhr
- an gesetzlichen Feiertagen von 0 – 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 65 km von festgelegten Be- oder Entladebahnhöfen/-häfen
- Fahrten, die ausschließlich der Beförderung von Schlacht- oder Stechvieh, verderblichen Lebensmitteln, der Getränkeversorgung in Ausflugsgebieten, der Müllabfuhr dienen und Fahrten im Ortsgebiet an den letzten beiden Samstagen vor dem 24. Dezember.

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, Altersheimen, 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 solchen Fahrverbote
- alleine in NÖ 49 Verordnungen
- Meist gültig für LKW ab 3,5 t hzG
- durch Zusatztafeln Einschränkungen des Fahrverbotes (Ziel- und Quellverkehr)

LKW-Fahrverbot auf der 3. Spur von Autobahnen

Durch eine Änderung der StVO wird im Laufe des Jahres 2014 auf der 3. Spur von Autobahnen ein LKW-Fahrverbot gelten. Da dieses LKW-Fahrverbot seinen Ursprung im Gesetz hat, wird es nicht durch Verkehrszeichen angezeigt.

Dieses Fahrverbot wird gelten für Lastkraftfahrzeugen 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.

4. Umweltfahrverbote - Maßnahmenkataloge

In bestimmten Gebieten kommt es zu erhöhten Feinstaubbelastungen, die teilweise auch vom Fahrzeugverkehr verursacht wird. Diese Gebiete nennt man **Sanierungsgebiete**. Die Bundesländer sind zum Schutz der Gesundheit verpflichtet, Maßnahmen setzen, um die Feinstaubbelastung zu senken. Das geschieht durch Maßnahmenkataloge. Sie wirken sich auf den Verkehr durch regionale Fahrverbote und Tempobeschränkungen aus. In Sanierungsgebieten können in den Stadtzentren auch Umweltzonen verordnet werden (wie in Deutschland).

In Sanierungsgebieten gelten neben Fahrverboten auch andere Verbote (zB. 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, LKW im öffentlichen Dienst, **Fahrzeuge des Straßendienstes**, der Bahnerhaltung, der Wasser- und Energieversorgung, der Kanalwartung und der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall (gilt auch für LKW, die in deren Auftrag fahren)
- 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 Schild gibt die Behörde mit dem Bescheid aus.



Hinweis: für die bestehenden Umweltfahrverbote (Fahrverbot für Euro-0-LKW in Wien, Burgenland und in Teilen von NÖ) gelten **bis Juni 2014** die alten Ausnahmen weiter, da die entsprechenden Verordnungen auf eine alte Fassung des IG-L verweisen. In dieser Fassung des IG-L gelten folgende Ausnahmen von den Fahrverboten: Fahrten, die

- gewerblich zum Zweck einer Ladetätigkeit durchgeführt werden und
- im Sanierungsgebiet durchgeführt werden, aus dem Sanierungsgebiet hinaus oder in das Sanierungsgebiet hinein führen (= Verbot der Durchfahrt durch das Sanierungsgebiet).

Maßnahmenkataloge in den einzelnen Bundesländern

Derzeit (Stand 2/2014) haben alle Bundesländer für ihre Sanierungsgebiete eigene Verordnungen (= Maßnahmenkataloge) erlassen.

Wien, östliches NÖ

Für alle Lkw und Sattelzugfahrzeuge mit der Abgasklasse **Euro und 1** gilt **ab 1. Juli 2014** ein Fahrverbot! Dieses Fahrverbot gilt in Wien und im Teilen von Niederösterreich.

Dies betrifft alle Lkw und Sattelzugfahrzeuge mit einem Euro-1-Motor, die bis zum 30. September 1996 zugelassen werden durften.

Ab 1. Jänner 2016 werden auch Fahrten mit **Euro 2**-Lkw und -Sattelzugfahrzeugen verboten sein. Diese durften bis zum 30. September 2001 zugelassen werden.



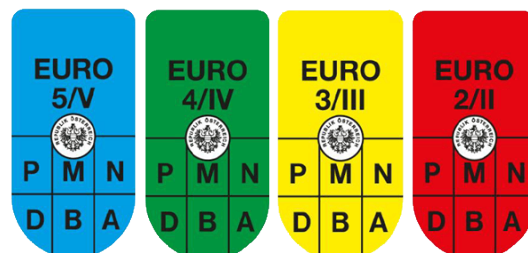
Stand: 30.12.2013

■ LKW-Fahrverbotsgebiet

Abgasklassenplakette:

Alle jüngeren Lkw, die noch eingesetzt werden dürfen, müssen **ab 1. Jänner 2015** mit einer **Plakette** gekennzeichnet werden, die man bei Autowerkstätten erhält und die einmalig etwa 30 Euro kostet. Diese Plakette wird man sinnvollerweise bei der nächsten jährlichen Überprüfung des Lkw anbringen lassen.

Details siehe Seite 22.



Neben den allgemeinen Ausnahmen nach § 14 IG-L (siehe Seite 17) gelten für die Fahrverbote in Wien und NÖ noch weitere Ausnahmen:

Individuelle Ausnahmen in Wien und NÖ:

- LKW mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten (genaue Details sind noch nicht bekannt)
- Fahrzeuge nach Schaustellerart (Wien) / zur Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes (NÖ)
- 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: Bei Nachweis für Einhaltung von PM10-Werte (z.B. auf Grund einer entsprechenden Filtervorrichtung)
- NÖ: Heeres-Kfz, Fahrzeuge im öffentlichen Interesse
- NÖ: Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge bei Fahrten zu und von Vertragswerkstätten zum Zwecke von Reparaturen oder Wartungsarbeiten.

Die Frage, welche LKW sehr teure Spezialaufbauten haben, muss erst noch weiter festgelegt werden. Es könnte sich handeln um Kraftfahrzeuge mit eigens angefertigten Aufbauten, wie Tankwägen, Betonmischwägen und Kehrmaschinen, Kraftfahrzeuge mit spezieller technischer Ausrüstung (Messtechnikfahrzeuge) und Silo-LKW. Auch die Summe von € 100.000,- für die Kosten der Spezialaufbauten wurde schon genannt.

Burgenland

- Seit 1.7.2008 gilt ein Fahrverbot für LKW und Sattelzugfahrzeuge aller Gewichtsklassen
- gültig im ganzen Burgenland
- Betroffene LKW: Erstzulassung vor dem 1.1.1992

Ausnahmen:

Vom Fahrverbot sind Fahrten ausgenommen, die

- gewerblich zum Zweck einer Ladetätigkeit durchgeführt werden und
- im Sanierungsgebiet durchgeführt werden, aus dem Sanierungsgebiet hinaus oder in das Sanierungsgebiet hinein führen (= Verbot der Durchfahrt durch das Sanierungsgebiet).

Hinweis: Zum Redaktionsschluss der 3. Auflage (Februar 2014) war für das Burgenland keine Änderung des seit 2008 geltenden LKW-Fahrverbotes bekannt! Es ist allerdings trotzdem mit einer Verschärfung des LKW-Fahrverbotes zu rechnen (zB. Anpassung an die in Wien und NÖ geltenden Fahrverbote für alle LKW und Sattelzugfahrzeuge mit EURO-1-Motor) Ob dieses Fahrverbot im ganzen Burgenland oder nur in einzelnen Bezirken/Gemeinden gelten wird, war zum Redaktionsschluss nicht bekannt.

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

Sanierungsgebiet für den Verkehr: Teilstrecke der A1 Westautobahn zwischen der Anschlussstelle Enns - Steyr und dem Knoten Haid

Im Sanierungsgebiet gilt auf der A 1

- in Fahrtrichtung Wien zwischen km 168,153 (Linz) und km 155,750 (Enns) und
- in Fahrtrichtung Salzburg zwischen km 155,689 (Enns) und km 167,649 (Linz)

eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h

Bei Erreichen bestimmter Schadstoffkonzentrationen wird durch die auf der Autobahn angebrachten Wechselkennzeichen Tempo 100 vorgeschrieben (mit Zusatz IG-L).

Salzburg

Sanierungsgebiet für den Verkehr: Teilstrecke der A 10 Tauernautobahn zwischen Golling und Autobahndreieck A 10/A 1 bei Wals.

Im Sanierungsgebiet gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

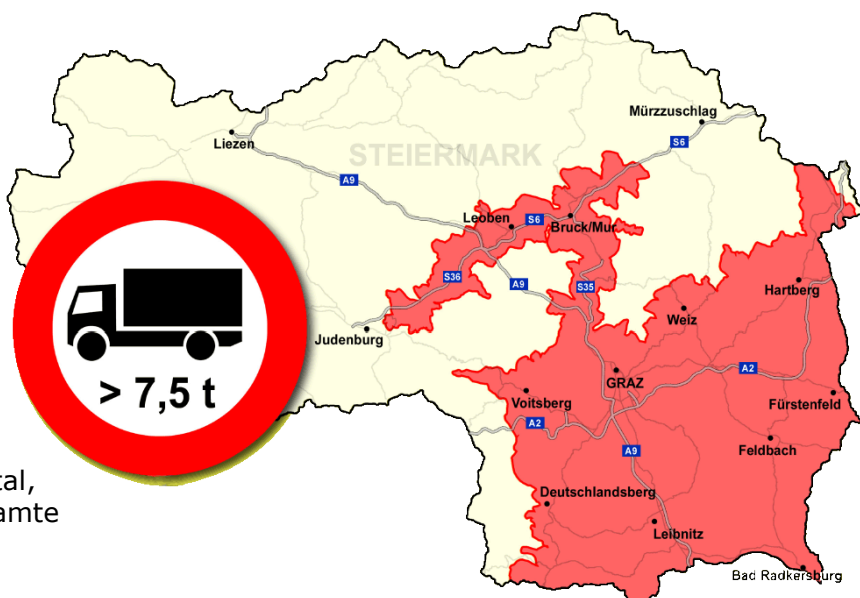
Steiermark

Die erste Umweltzone Österreichs in Graz war 2011 politisch nicht durchsetzbar.

In Teilen der Steiermark gelten Fahrverbote für LKW und Sattelzugfahrzeuge über 7,5 t hzG.

Diese gelten seit 2014 für LKW mit EURO-2-Motoren. LKW mit Euro-2-Motoren durften bis zum 30.9.2001 zugelassen werden.

Betroffen sind das Mur- und Mürztal, der Großraum Graz sowie die gesamte Südoststeiermark



Tirol

Sanierungsgebiet für den Verkehr: A 12 Inntalautobahn im Bereich Landeck zwischen km 131 und 145, gültig jeweils vom 1. November bis 30. April.
Im Sanierungsgebiet gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Nachtfahrverbot auf der A 12 Inntalautobahn

- Von Kufstein bis Zirl
- Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 t
- von 20/22 bis 5 Uhr
- Ausnahmen:
 - EURO 6 bis 31.12.2015 (LKW und Sattel-Kfz).
 - Umfangreiche Ausnahmen für leicht verderbliche Lebensmittel ...

Ganztägiges Fahrverbot auf der A 12 Inntalautobahn

- ganztägiges Fahrverbot von Kufstein bis Zirl
- für LKW + Anhänger und Sattel-Kfz über 7,5 t mit Euro 0-, 1- und 2-Motoren
- Solo-LKW und Sattelzugfahrzeuge über 7,5 t mit Euro 0- und 1-Motoren
- Ausnahmen: Vor- und Nachlauf, Spezialfahrten



Vorarlberg

Sanierungsgebiet für den Verkehr: Gemeindegebiete von Dornbirn und Feldkirch

Im Sanierungsgebiet (A 14 zwischen km 36 und 37) gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

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).

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 gibt es Umweltzonen, die nur mehr mit einer grünen Umweltplakette befahren werden dürfen (zB. Berlin seit 2010)





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

	Euro 0, Euro I	Euro II		Euro III		Euro IV, Euro V	
Diesel PKW,	Erstzulassung bis 31.12.1996		Erstzulassung 1997-2000		Erstzulassung 2001-2005		Erstzulassung ab 2006
Diesel LKW	Erstzulassung bis 30.9.1996		1.10.96-30.9.01		1.10.01-30.9.2006		Erstzulassung ab 1.10.2006
Benzin PKW	PKW ohne geregelter Kat					PKW mit geregelter Kat:	

Ausländische Fahrzeuge

Auch im Ausland zugelassene Fahrzeuge, die in deutsche Umweltzonen einfahren möchten, benötigen eine Umweltplakette.

Österreichische Fahrzeugbesitzer/Firmen können die für die deutschen Umweltzonen erforderlichen Umweltplaketten bei den betroffenen Städten bestellen, ohne das Fahrzeug in Deutschland in einer Werkstatt vorzuführen.

Plaketten kosten 5 bis 6 Euro, wobei Firmen für ihre Dienstleistung auch zusätzliche Gebühren einheben.

Strafen

Wer ohne Umweltplakette in eine Umweltzone einfährt, der riskiert ein Bußgeld in Höhe von 40 Euro sowie einen Punkt im Verkehrszentralregister in Flensburg.

Abgasklassenplaketten in Österreich:

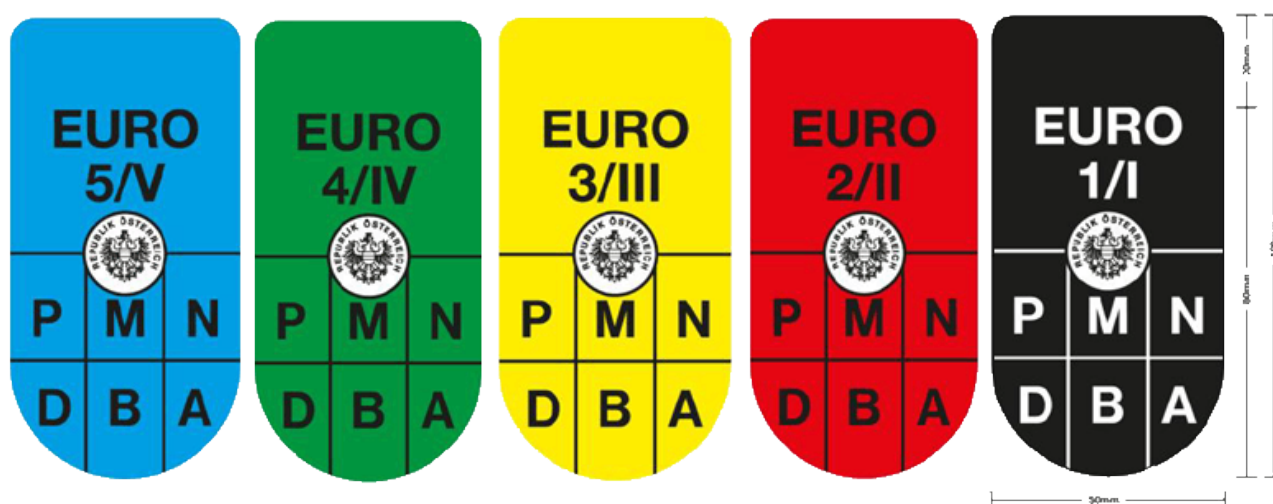
Damit in Zonen mit Umweltfahrverboten eine leichte Kontrolle der Fahrzeuge möglich ist, gibt es eigen Abgasplaketten, die all jene Fahrzeuge führen müssen, die in Zonen mit Umweltfahrverboten noch fahren dürfen.

Details der Abgasklassenplakette

- Größe 5 x 10 cm mit Hologramm (Bundesadler)
- Ausgabe/Anbringung durch Händler (Neuwagen) oder Pickerl-Werkstatt, bei LKW über 3,5 t Anbringung durch Firma selbst
- Lochung mit Fahrzeugidentifikationsnummer (6-stellig)
- Anbringung an Windschutzscheibe innen neben Pickerl

2014 ist eine Novelle geplant:

- Es wird auch Euro 6 Plaketten geben
- Die händische Beschriftung der Plakette wird unter bestimmten Bedingungen erlaubt



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

Anbringung dieser Abgasklassenplaketten am Fahrzeug:

Grundsätzlich muss diese Plakette immer dann am Kfz angebracht werden, wenn das Kfz in einer Fahrverbotszone legal fahren darf.

Beispiel: In Teilen der Steiermark gilt für LKW über 7,5 t hzG ein Fahrverbot, wenn die LKW einen Euro-2-Motor oder schlechter eingebaut haben. Alle Fahrzeuge, die einen Euro-3-Motor (oder besser) eingebaut haben, dürfen im Sanierungsgebiet weiterhin fahren. Diese LKW müssen aber als Beweis ihrer Abgasklasse eine Abgasklassenplakette an der Windschutzscheibe angebracht haben.

In Wien bestimmt der Maßnahmenkatalog (= LKW-Fahrverbot für LKW mit Euro-1-Motor ab 1.7.2014), dass alle LKW, die fahren dürfen (also mit Motoren Euro 2 und besser) bis 1.1.2015 eine Abgasklassenplakette führen müssen.

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 ca. 25 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: zehn Jahre)	ab 45. Geburtstag binnen 3 Jahren ärztliche Untersuchung
Befristung ab vollendetem 60. Lebensjahr	zwei Jahre (C1: fünf 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 10 Jahre (über 60 Jahre alle 5 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. Auch der C1- Führerschein ist auf 10 Jahre (Alter über 60: 5 Jahre) befristet. Wenn diese Personen vor Ablauf der im Führerschein eingetragenen Befristung einen neuen Antrag mit Vorlage eines neuen ärztlichen Gutachtens stellen, wird der Führerschein um 10 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. 56 Euro an. Der neue Führerschein trägt dann das Datum des Verlängerungsantrages und nicht mehr des ursprünglichen Ausstellungsdatums. Auch eine Kontrollfahrt mit einem LKW könne notwendig sein.

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 (C1: zehn Jahre) befristet. Er trägt auch das Ausstellungsdatum des Verlängerungsantrages und kostet 49,50 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 11 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 49,50 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 25,40 Euro.

Das Gutachten kann von einem Arzt erstellt werden, der

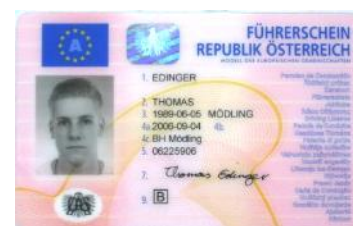
- als sachverständiger Arzt für Allgemeinmedizin
- in der Ärzteliste eingetragen ist.

Behörden

Jede Führerscheinbehörde in Österreich (zB. 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 2008/2009 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				
14.	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				
	B		2009-10-14		
	C1		2009-10-14	2019-10-13	95 2014-10-13
	E		2009-10-14	2014-10-13	95 2014-10-13
	D				
	F				

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

- Lenker von Lkw im Werkverkehr (zB. Handel, (Bau)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. 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 bis zum 9. September 2009 gemacht haben, müssen spätestens ab 10. September 2014 im Führerschein einen Nachweis über 35 Stunden Weiterbildung eingetragen haben (Code 95).

Lenker, die zu ihrem Führerschein schon die Prüfung über die Grundqualifikation gemacht haben - also ab 10.9.2009 - müssen die 35 Stunden Weiterbildung 5 Jahre nach bestandener Prüfung der Grundqualifikation nachweisen.

Wichtige Ausnahme:

Keinen Fahrerqualifizierungsnachweis 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
- Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Material oder Ausrüstung,
 - die der Lenker zur Ausübung seines Berufes verwendet UND
 - das Lenken des Fahrzeuges nicht Hauptbeschäftigung des Fahrers ist

Von einer Hauptbeschäftigung kann man dann sprechen, wenn die Erbringung einer Fahrleistung der eigentliche Grund für die Beschäftigung des Fahrers ist. Wenn Güter – zB. 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 (zB. Überstellung Firmen-LKW) oder mit Fremdmaterial, das der Lenker nicht zum Arbeiten braucht (zB. Zustellung), geht das ab 2014, bzw. bei Lenkern mit Führerschein ab dem 10.9.2009 schon jetzt nur mit Code 95 im Führerschein. Wer also im Gewerbe auf Grundqualifikation/Weiterbildung verzichtet, schränkt die Nutzbarkeit seines C-Führerscheins 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 (zB. 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 (zB. C 95.01.09.2014) 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.

Achtung Frist: da die meisten derzeit tätigen Lenker ihren Führerschein vor dem 10. September 2009 gemacht haben, gelten sie als grundqualifiziert. Alle müssen bis zum **9. September 2014** ihre Weiterbildung (5 Kurse zu je 7 Stunden) nachweisen und rechtzeitig bei der Behörde die Eintragung des Codes 95 beantragen (neuer Führerschein). Es ist also damit zu rechnen, dass es 2014 einen starken Mangel an Kursplätzen geben wird. Daher sollten die Lenker rechtzeitig (zB. in Zeiten, in denen weniger Betrieb herrscht) die Kurse besuchen.

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 zB. Schon im Februar 2014 den Code 95 in den Führerschein eintragen lässt, muss erst im September 2019 (also 5 Jahre nach dem ursprünglichen Fristende 9.9.2014) erneut den Code 95 eintragen lassen. Diese Frist von 18 Monaten gilt auch bei der nächsten Verlängerung.

Ohne Code 95 im Führerschein darf man ab 10. September 2014 einen LKW über 3,5 t hzG nicht mehr im Rahmen des Werkverkehrs (zB. Baugewerbe) oder im Güterbeförderungsgewerbe lenken! (abgesehen von den Ausnahmen im Gewerbe, siehe Seite 23 unten und Hinweis auf Seite 24 oben)

Wer trägt die Kosten der Ausbildung?

Im Kollektivvertrag für ArbeiterInnen des Baugewerbes und der Bauindustrie (gültig ab 1.5.2013), 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 vorzeitigem 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 nötig vom 1. November bis 15. April an einer Antriebsachse. 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 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 sowie eines von solchen Fahrzeugen abgeleiteten Kraftfahrzeuges verpflichtet, geeignete Schneeketten für mindestens zwei Antriebsräder mitzuführen.

Ausgenommen sind Fahrzeuge:

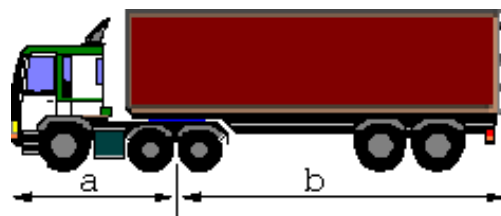
- bei denen bauartbedingt eine Montage von Schneeketten unmöglich ist
- die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden (zB. Straßenkehrmaschinen)

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

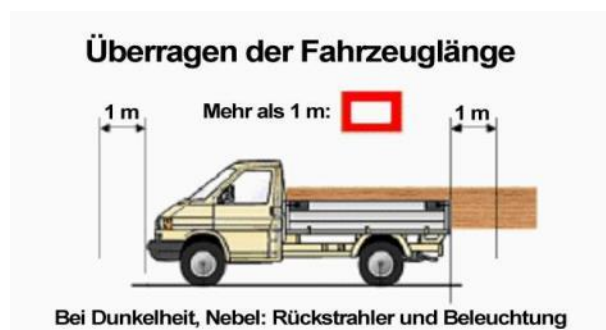
Bei LKW über 3,5 t zusätzlich auch noch:

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



Warntafel

Ladung ragt um mehr als 1 m über das vordere oder hintere Fahrzeugende hinaus



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 benützt 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 (zB. 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 (zB. 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	Autoverkehr zum Laden nur wenn angeschrieben	Autoverkehr zum Zu- und Abfahren, 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	überall
Lieferzeiten	zu bestimmten Zeiten	immer	immer
Geschwindigkeit der Fahrzeuge	Schrittgeschwindigkeit (5 km/h)	Schrittgeschwindigkeit (5 km/h)	20 (30) km/h
Durchfahren	verboten	verboten	erlaubt
Spielen auf der Straße	ja	ja	nein

Zufahrt in Fußgängerzonen zur Behebung von Gebrechen

In einer Fußgängerzone gelten folgende Regeln:

- Zufahrt nur zur Ladetätigkeit (Zeiten laut Zusatztafel)
- Unterschiedliche Zeiten (zB. 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. Bei ist die Zu- und Abfahrt zur Materialanlieferung zu den Zeiten der Ladetätigkeit erlaubt. Für die Zeiten, die zur Arbeit vor Ort aufgewendet werden muss, muss das Fahrzeug außerhalb der Fußgängerzone geparkt werden (zB. 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 (zB. 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!
- 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

9. EU-Kontrollgerät

Seit 1994 müssen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen (Zugfahrzeug mit Anhänger) zur Güterbeförderung mit einem EU-Kontrollgerät ausgerüstet sein, wenn ihr 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 1.1.2010 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 50 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 Kontrollgerätepflcht ein)

Anhänger und Kontrollgerät

LKW bis 3,5 t zulässige Höchstmasse müssen grundsätzlich kein Kontrollgerät eingebaut haben. Wenn nun so 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 50 km vom Standort des Unternehmens zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt
- Bei dem Anhänger handelt es sich um eine „Anhänger-Arbeitsmaschine“ ohne Lademöglichkeit (zB. Kompressor oder Estrichmaschine). Grund: mit der Arbeitsmaschine können keine Güter befördert werden



Aber: wenn weitere Distanzen als 50 km zurückgelegt werden oder auch andere Anhänger gezogen werden sollen, dann muss ein Kontrollgerät eingebaut werden

Hinweis: die Grenze von 50 km soll aus 100 km ausgedehnt werden. Derzeit (1/2014) wird diese Änderung aber erst von EU-Parlament behandelt.

Daher sollte in einen 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 der Lenker das eingebaute Kontrollgerät verwenden.

Seit 2010 gibt es aber hier eine kleine Erleichterung:

LKW mit „freiwillig“ eingebauten Kontrollgeräten (zB. 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 Fahrtenbuches.

Wenn die Führung eines Fahrtenbuches gewählt wird, braucht das Kontrollgerät nur mehr zur Geschwindigkeitsmessung benutzt werden. Bei eingebautem analogem Kontrollgerät ist ein geeignetes Schaublatt einzulegen, der Name des Lenkers muss aber nicht eingetragen werden.

Wenn das Kontrollgerät nicht benutzt wird, haben Lenker von Fahrzeugen während ihrer Tätigkeit ein persönliches Fahrtenbuch zu führen, in welches laufend die Angaben über die Dauer der Lenkzeit, sonstiger Arbeitsleistungen, der Arbeitsbereitschaft, der Ruhepausen und der Ruhezeiten einzutragen sind.

Fahrtenbücher sind vom Arbeitgeber 2 Jahre lang aufzubewahren.

Bei diesem Fahrtenbuch handelt es sich nicht um das Fahrtenbuch, mit dem Privatfahrten (km-Geld) aufgezeichnet werden. Die Führung dieses Fahrtenbuches hat arbeitsrechtliche Gründe. Es gibt im Handel entsprechende Hefte zu kaufen.

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 elektronisches 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 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. Eine Nachrüstungspflicht für schon zugelassene Fahrzeuge ist nicht vorgesehen.

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

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 70 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 auch 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 elektronischen Hilfsmitteln.

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!

Soll ein **neuer LKW** (Leih-LKW) eingesetzt werden, aber noch kein Lenker hat eine Fahrerkarte und der Betrieb hat noch keine Unternehmenskarte, darf der LKW nicht gefahren werden!

Das „neue“ Kontrollgerät seit 2011

Neue Bauartvorschriften der EU mit folgenden Zielen:

- Verbesserung des Manipulationsschutzes
- Vereinfachung manueller Eingaben in die Geräte
- Einführung der „1-Minuten-Regelung“

1-Minuten-Regel:

- Bisher wurde jede Bewegung des Fahrzeugs immer als Lenkzeit aufgezeichnet.
- NEU: eine Tachographen-Minute wird erst dann als Lenkzeit aufgezeichnet, wenn sie die längste Aktivität innerhalb dieser Minute ist.
- Derartige Szenarien kommen in der Praxis vor allem im sogenannten „Stop an Go-Verkehr“ auf Baustellen oder auch im Verteilerverkehr häufig vor.



Umsetzung:

- Alle neuen Kontrollgeräte müssen seit 1.10.2012 den neuen Vorschriften entsprechen
- Vorteile der 1-Minuten-Regel kann man aber auch nutzen, wenn man das Kontrollgerät freiwillig tauscht
- Kosten ca. ab € 600,-

Vorteile der neuen Kontrollgeräte:

- schnellerer Datendownload, Remote Download
- Einfachere manuelle Nachträge
- Lenkpausenerinnerung zur Fahrerunterstützung (nach 4,5 Stunden mit aktualisierter Zeiteinteilung 15/30 Minuten)
- Anzeige, wie viele Minuten noch bis zur Lenkpause gefahren werden darf
- Bessere Lesbarkeit und klare Menüführung

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 digitales Kontrollgerät

Lenker eines Fahrzeuges mit digitalem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente 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, 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

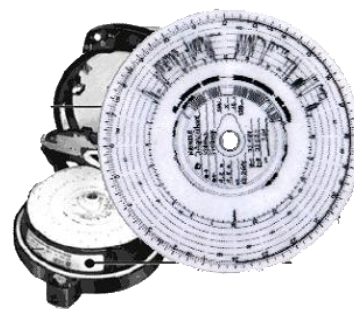
Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und das Kontrollgerät daher nicht betätigen kann, müssen folgende Zeitgruppen mit über die Tasten des Kontrollgerätes eingegeben werden:

- 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 Grafik unten).
- Schaublätter sind personenbezogen; sie sind ausschließlich durch den namentlich genannten Lenker zu beschriften.
- Bei einem Lenkerwechsel im Zwei-Fahrer-Betrieb hat derjenige Lenker für die erforderlichen Eintragungen auf dem Schaublatt zu sorgen, der das Fahrzeug tatsächlich lenkt. 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 (zB. älter als 30 Tage), unverzüglich dem Arbeitgeber auszuhändigen.

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

Lenkzeit	
täglich	9 h täglich 2 x pro Woche 10 h
wöchentlich	56h 90 h in 2 Wochen
Fahrtunterbrechung (Lenkpause)	
Dauer	Nach 4½ h 45 Minuten
Teilungsmöglichkeit	Erster Teil mind. 15 Minuten Zweiter Teil mind. 30 Minuten
Tägliche Ruhezeit	
BEI 1 FAHRER: Regelmäßige Ruhezeit	11 h innerhalb 24 h
Geteilte Ruhezeit	Teilungsmöglichkeit bei insgesamt 12 h: Erster Teil mind. 3 h Zweiter Teil mind. 9 h
Reduzierte Ruhezeit	3 x zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten mind. 9 h keine Ausgleichspflicht
BEI 2 FAHRERN:	9 h innerhalb 30 h
Wöchentliche Ruhezeit	
Regelmäßige Ruhezeit	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 h
Reduzierte Ruhezeit	Mind. 24 h, 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 45h), oder • Eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45h) und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit (24h)
Beginn der wöchentlichen Ruhezeit	am Ende von sechs 24 h-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit
Einsatzzeit	
mit 1 Fahrer	13h (bei 11h Tagesruhezeit) 15h (bei 9h Tagesruhezeit) 15h (bei geteilter Ruhezeit)
mit 2 Fahrern	21 h innerhalb von 30 h
Wöchentliche Höchstarbeitszeit (einschließlich Überstunden)	
Durchrechnungszeitraum	26 Wochen
Durchschnittliche Wochenarbeitszeit	48h (bei Arbeitsbereitschaft 55h)
Höchstarbeitszeit in Einzelwoche	60h
Mitführverpflichtungen	
Schaubblätter Fahrerkarte	Schaubblätter des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage Fahrerkarte, vorgeschriebene, handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke der vorausgehenden 28 Kalendertage

11. Rechtsvorschriften - Begriffsbestimmungen

Diese Broschüre bietet einen Überblick über alle wesentlichen Bestimmungen betreffend Lenk- und Ruhezeiten, Lenkpausen, Ruhepause, Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit sowie Benützung des Kontrollgerätes (Sozialvorschriften im Straßenverkehr)

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

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

Lenker – Richtlinie

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

AETR - Übereinkommen

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

Arbeitszeitgesetz

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

Arbeitsruhegesetz

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

Kraftfahrgesetz

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

Kollektivvertrag

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.

Beförderung im Straßenverkehr

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

Fahrzeug

Ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, ein Anhänger oder Sattelanhänger oder eine Kombination dieser Fahrzeuge (siehe aber **Ausnahme** betreffend **Anhänger-Arbeitsmaschine** – Seite 33) gemäß den nachstehenden Definitionen:

- Kraftfahrzeug: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das normalerweise zur Personen- oder Güterbeförderung verwendet wird, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
- Zugmaschine: jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das speziell dafür ausgelegt ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder zu bewegen, mit Ausnahme von dauerhaft auf Schienen verkehrenden Fahrzeugen;
- Anhänger: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder eine Zugmaschine angehängt zu werden;
- Sattelanhänger: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;

Fahrer

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

Fahrtunterbrechung

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

Andere Arbeiten

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

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

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

Ruhepause

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

Tägliche Ruhezeit

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

- „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss;
- „reduzierte tägliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 11 Stunden;

Wöchentliche Ruhezeit

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

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

Woche

Der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;

Mehrfahrerbetrieb

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

Lenkzeit

Die Dauer der Lenktätigkeit, aufgezeichnet entweder:

- vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte im Sinne der Anhänge I und I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, oder
- von Hand gemäß den Anforderungen des Artikels 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85;

Tageslenkzeit

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

Lenkdauer

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

Wochenlenkzeit

Die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;

Verkehrsunternehmen

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

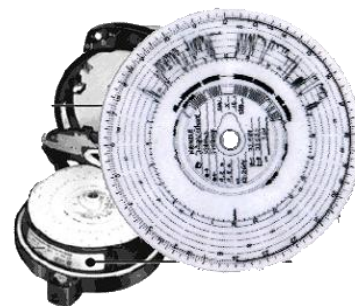
Hinweis: Fahrzeuge von Bauunternehmungen sind in der Regel im Rahmen des Werkverkehrs unterwegs. Werkverkehr siehe Seite 4.

12. vom Lenker mitzuführende Dokumente (Auszug)

Analoges Kontrollgerät

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

- alle Schaublätter
- alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle vorgeschriebenen Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät)
- für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage,
- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)



Digitales Kontrollgerät

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

- alle 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)
- für den Zeitraum des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Kalendertage,
- die Fahrerkarte



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

Bestätigung für lenkfreie Tage (EU-Formblatt)

Wurde kein Fahrzeug gelenkt bzw. fehlen auf der Fahrerkarte einzelne Arbeitstage und werden dafür auch keine Schaublätter mitgeführt, muss für die fehlenden Tage eine Bestätigung des Arbeitgebers (nicht stempelpflichtig) mitgeführt werden, welche die Mindestanforderungen des EU-Formblattes erfüllt. Auf diese Weise sind Zeiten des Nichtlenkens wie z.B. Urlaub, Krankheit, anderweitige Beschäftigung, etc. abgedeckt (siehe Kapitel 15, Seite 58 Bestätigung Lenkfreie Tage – EU Formblatt)

Tachoscheiben-Eintrag

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

- alle anderen Arbeiten
- die Bereitschaftszeit im Sinne des Artikel 3b RL 2002/15/EG, also:
 - die Wartezeit
 - die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit
 - die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit
- die Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten
(siehe Seite 66: 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.

13. Lenkzeiten, 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.

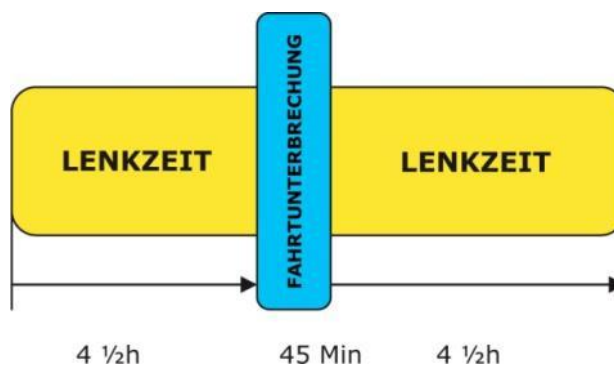
Lenkzeiten

Als Lenkzeiten zählen alle Zeiten des reinen Dienstes am Steuer, insbesondere auch verkehrsbedingte Standzeiten an Ampeln, Kreuzungen oder im Stau (siehe aber auch Leitlinie 4 unter Punkt 20).

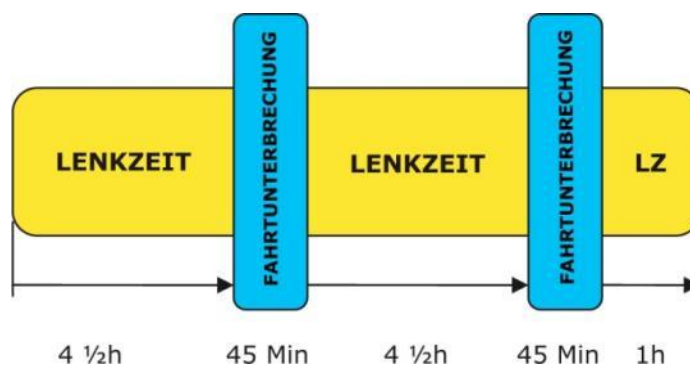
Tageslenkzeit

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

- Die Tageslenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.



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

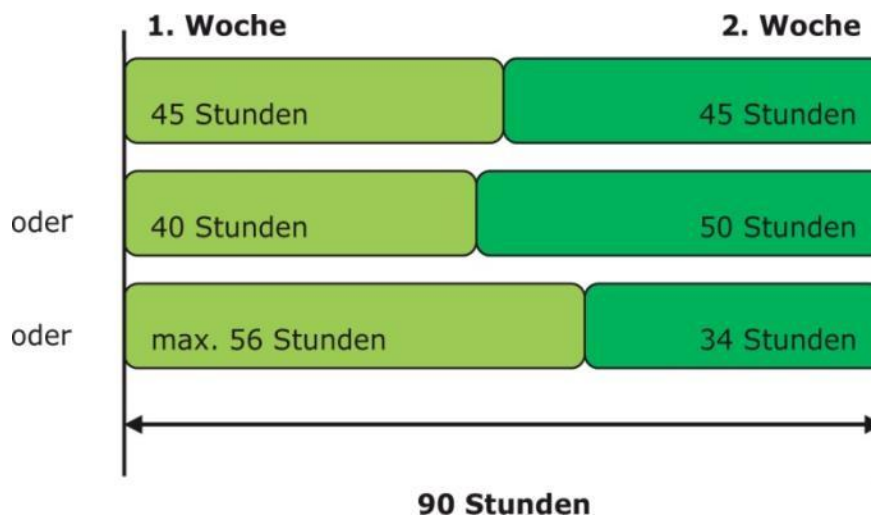


Lenkzeit pro Woche

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

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

Beispiele:



Fahrtunterbrechung (Lenkpause)

Allgemeines

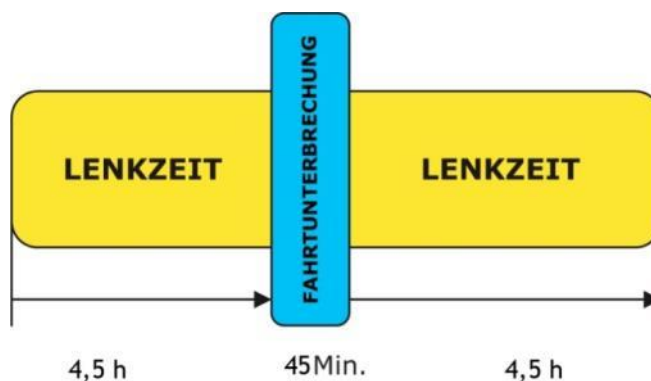
Fahrtunterbrechungen sind gesetzlich angeordnete Unterbrechungen der Lenkzeit und dienen einerseits der Erholung des Lenkers sowie andererseits der Erhaltung der Verkehrssicherheit.

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.

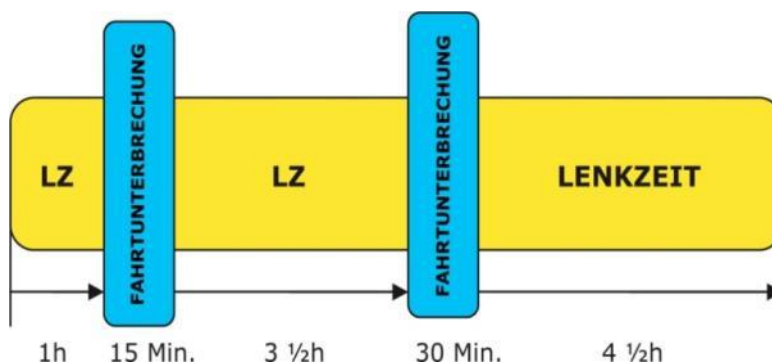
Dauer der Fahrtunterbrechung

- 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.

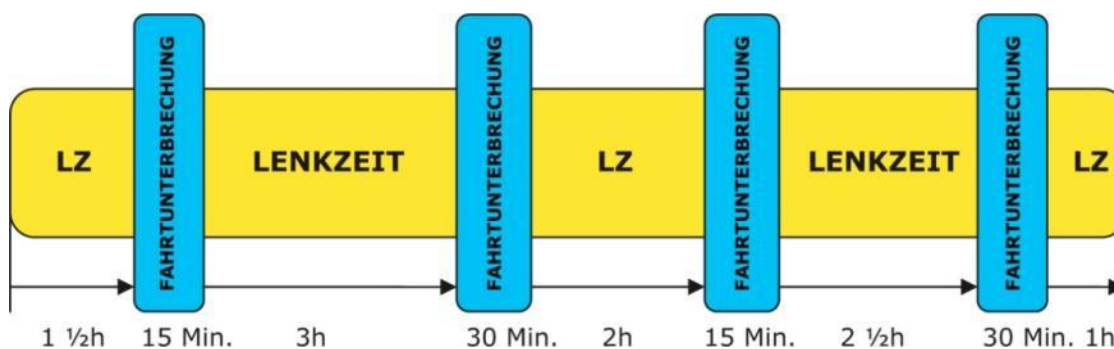
Beispiel:



Fahrtunterbrechung bei Verlängerung der Tageslenkzeit

- Macht der Lenker von der Möglichkeit der Verlängerung der Tageslenkzeit (zweimal wöchentlich maximal 10 Stunden) Gebrauch, muss er nicht nur nach 4 1/2 Stunden eine 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.

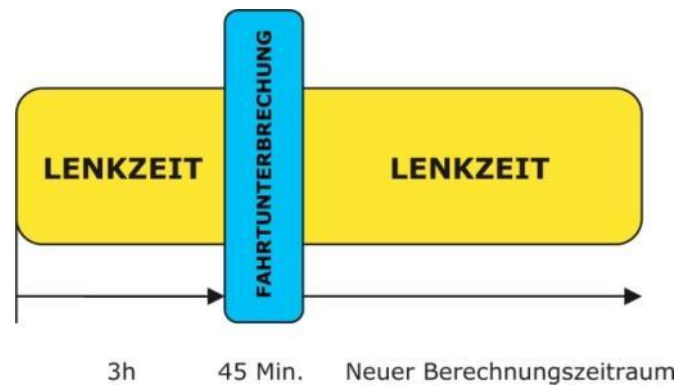
Beispiel:



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

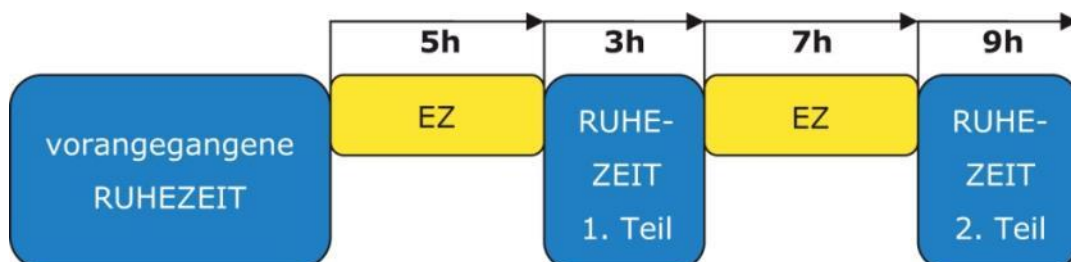
Ruhezeiten dienen dem Lenker für private Zwecke bzw. zur Befriedigung des Schlafbedürfnisses. Man unterscheidet zwischen der täglichen und der wöchentlichen sowie zwischen der regelmäßigen und der reduzierten Ruhezeit.

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.

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

Beispiel:

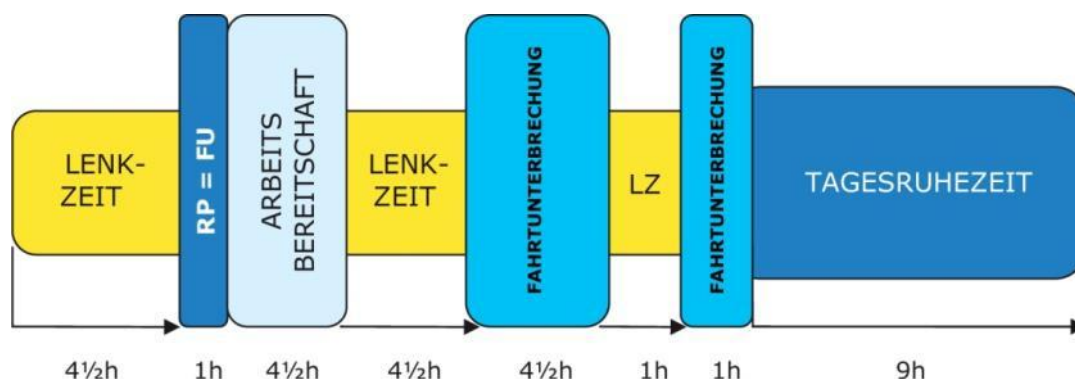


Tägliche Ruhezeit (Zwei-Fahrer-Besetzung)

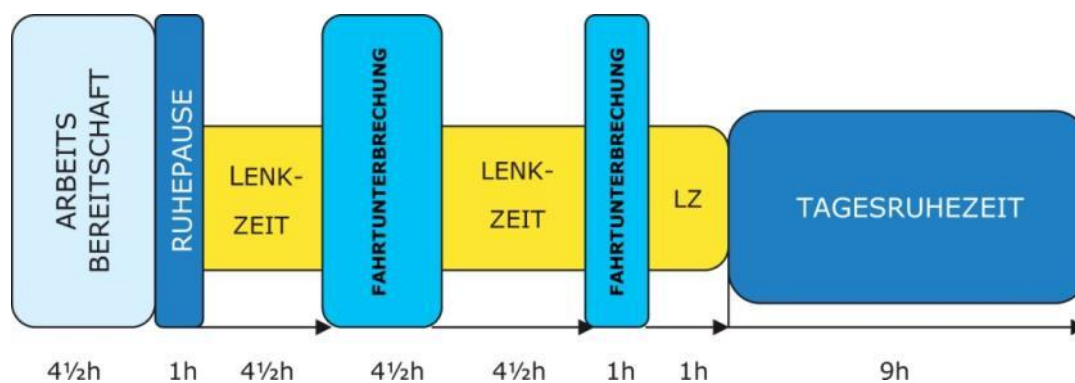
Bei Zwei-Fahrer-Besetzung hat der Lenker eine tägliche Ruhezeit von mindestens 9 zusammenhängenden Stunden innerhalb von 30 Stunden nach Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.

Beispiel:

Lenker 1



Lenker 2



Erklärung:

RP - Ruhepause

FU - Fahrtunterbrechung (Lenkpause)

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 2-Fahrer-Besetzung) zur Einhaltung der Ruhepause (vgl. AZG Und § 2 Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe, wonach die Mittagspause eine Stunde betragen soll) stillstehen.

Schlafkabine

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

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.



Reduzierte wöchentliche Ruhezeit

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

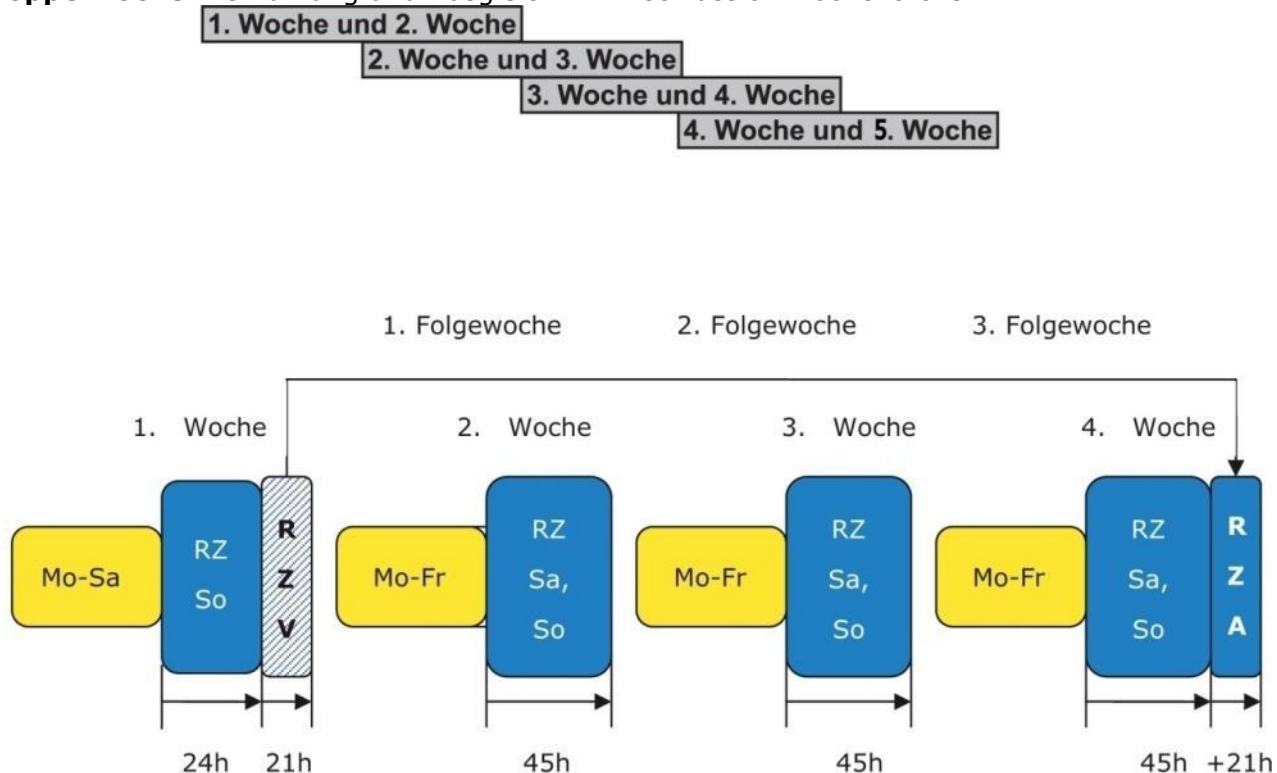
In der Doppelwoche (= zwei aufeinander folgende Wochen) kann der Lenker folgende Ruhezeiten nehmen:

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

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

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

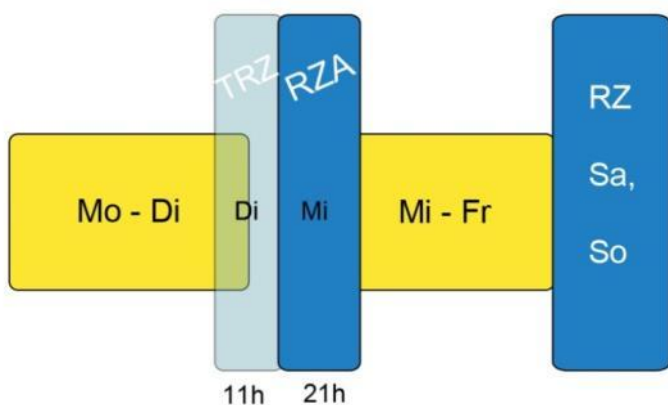
Doppelwoche: Verkürzung und Ausgleich im Anschluss an wöchentliche RZ



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 Halteplatzes handschriftlich in den Arbeitszeitaufzeichnungen (Schaublatt des analogen Kontrollgerätes bzw. Ausdruck aus dem digitalen Kontrollgerät) oder im Arbeitszeitplan festzuhalten.

Ruhepause

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

Für Lenker von Kraftfahrzeugen beträgt die gesetzliche Ruhepause

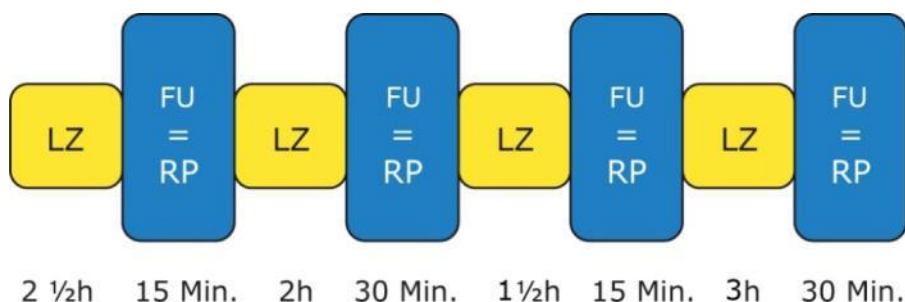
- bei einer Tagesarbeitszeit von 6 bis 9 Stunden mindestens 30 Minuten,
- bei einer Tagesarbeitszeit von mehr als 9 Stunden mindestens 45 Minuten

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 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:



Erklärung:

RP - Ruhepause

FU - Fahrtunterbrechung

Beim Zusammenfallen von Fahrtunterbrechungen 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, liegt zwar ein Lenkpause (=bezahlte Arbeitszeit) aber keine Ruhepause (unbezahlt und keine Arbeitszeit) vor.

14. 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 Ruhezeiteilung beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

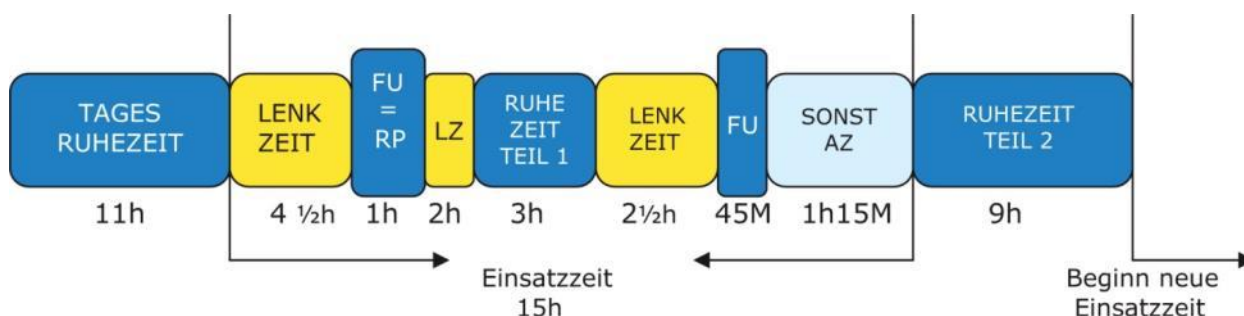
Für Lenker von Kraftfahrzeugen kann gem. § 2 Ziff 5a Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe durch Betriebsvereinbarung zugelassen werden, dass gemäß § 16 Abs. 3 AZG die Einsatzzeit über 12 Stunden hinaus soweit verlängert wird, dass die innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden vorgeschriebene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



Erklärung:

RP - Ruhepause

FU - Fahrtunterbrechung

Tages- und Wochenarbeitszeit

Tagesarbeitszeit

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

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

Bei Fahrzeugen im Sinne der EU-VO 561/2006 (das sind Fahrzeuge zur 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:

Wochenarbeitszeit

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

Die Wochenarbeitszeit für Lenker darf innerhalb eines im Kollektivvertrag für 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.

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).

Auszug aus dem Kollektivvertrag für Bauindustrie und Baugewerbe:

§ 2. ARBEITSZEIT - 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.

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)**

15. EU-Formblatt Lenkfreie Tage

Die europäische Kommission hat im April 2007 ein elektronisches und druckfähiges Formblatt für jene Fälle veröffentlicht, in denen ein Fahrer seiner Mitführverpflichtung beim Einsatz eines analogen oder digitalen Kontrollgerätes aus bestimmten Gründen nicht nachkommen kann. Mit Beschluss der Kommission vom 14. Dezember 2009 wurde das EU-Formblatt geändert.

Zweck des Formblattes

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

- Schaublätter **des laufenden Tages** und der vorhergehenden **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 Fahrer für den geforderten Zeitraum des laufenden Tages und der vorhergehenden 28 Kalendertage (oder Teile davon) diese Dokumente nicht vorlegen kann, muss er dem Kontrollorgan eine nachvollziehbare Begründung dafür abgeben, welche die Mindestanforderungen des EU-Formblattes (vgl. § 102a KFG) erfüllen muss. Auf diese Weise werden Zeiten des Nichtlenkens wie z.B. Urlaub, Krankheit, anderweitige Beschäftigung, etc. korrekt erfasst. Das EU-Formblatt (und nur dieses) muss von den Kontrollorganen aller EU-Mitgliedstaaten anerkannt werden!

Mitführverpflichtung von Bescheinigungen über lenkfreie Tage gem. § 102 Abs. 1a KFG

„(1a) Lenker von Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg oder von Omnibussen haben dafür zu sorgen, dass der Wegstreckenmesser und der Fahrtschreiber auf Fahrten in Betrieb sind und dass im Fahrtschreiber ein geeignetes, ordnungsgemäß ausgefülltes Schaublatt eingelegt ist. Es darf pro Person und pro Einsatzzeit im Sinne des § 16 Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, nur ein Schaublatt im Fahrtschreiber eingelegt sein, in das der Name des Lenkers einzutragen ist. Die Schaublätter, handschriftlichen Aufzeichnungen und die in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vorgesehenen Ausdrücke aus einem digitalen Kontrollgerät des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage sowie die Fahrerkarte sind mitzuführen. **Fehlen auf der Fahrerkarte einzelne Arbeitstage oder werden für einzelne Arbeitstage keine Schaublätter mitgeführt, so sind für diese Tage entsprechende Bestätigungen des Arbeitgebers, die den Mindestanforderungen des von der Kommission gemäß Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2006/22/EG erstellten Formblattes entsprechen müssen, mitzuführen.** Die Lenker haben auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht diesen das Schaublatt des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie die mitgeführten Schaublätter, handschriftlichen Aufzeichnungen, die in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vorgesehenen Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät für Zeiträume, in denen ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt worden ist, und die Fahrerkarte sowie allfällige Bestätigungen über lenkfreie Tage auszuhändigen. Hierüber ist dem Lenker eine Bestätigung auszustellen. Ist das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, so gelten die Bestimmungen des § 102a.“

§ 102a Abs. 4 KFG lautet:

„(4) Lenker von Kraftfahrzeugen, die mit einem digitalen Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sind, haben sich bei der Bedienung des Kontrollgerätes an die Bedienungsanleitung des Kontrollgerätes zu halten. Sie haben dafür zu sorgen, dass das Kontrollgerät auf Fahrten in Betrieb ist und dass ihre Fahrerkarte im Kontrollgerät verwendet wird. Die Lenker haben auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht die in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vorgesehenen Ausdrucke, die Fahrerkarte und die mitgeführten Schaublätter des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage, falls sie in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt haben, das mit einem analogen Kontrollgerät ausgerüstet ist, auszuhändigen. Hierüber ist dem Lenker eine Bestätigung auszustellen. **Fehlen auf der Fahrerkarte einzelne Arbeitstage und werden dafür auch keine Schaublätter mitgeführt, so sind für diese Tage entsprechende Bestätigungen des Arbeitgebers, die den Mindestanforderungen des von der Kommission gemäß Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2006/22/EG erstellten Formblattes entsprechen müssen, mitzuführen und bei Kontrollen auszuhändigen.**“

Inhalt des Formblattes

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

- sein Arbeitsverhältnis erst innerhalb der letzten 28 Tage begonnen hat, oder
- in Urlaub war, oder
- krank war, oder
- andere Freizeiten als Urlaub konsumiert hat (z.B. Sonderurlaub, Zeitausgleich, etc.), oder
- ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 561/2006 gelenkt hat (z.B. bis 3,5t Gesamtgewicht), oder
- andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten erbracht hat, oder
- sich in Bereitschaft befand („zur Verfügung stand“).

Das Formblatt darf grundsätzlich nicht handschriftlich ausgefüllt und muss dem Fahrer im Original mitgegeben werden. Die Vorlage einer Kopie oder einer Faxbestätigung ist in der Regel (siehe Tipp) nicht zulässig! Das Formblatt ist auch vom selbst fahrenden Unternehmer zu verwenden.

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

Tipp

Im innerösterreichischen Verkehr kann statt des Formblattes im Original 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.

Weitere Details zum praktischen Umgang mit dem Formblatt sind in insgesamt vier Erlässen des Verkehrsministeriums (BMVIT) enthalten:

- BMVIT-Kontrollerlass I vom 7.11.2007
- BMVIT-Kontrollerlass II vom 29.06.2009
- BMVIT-Kontrollerlass III vom 15.01.2010
- BMVIT-Kontrollerlass IV vom 26.04.2010

Nachstehend ist das Formblatt (neu) sowie eine Ausfüllhilfe dargestellt

ANHANG

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

NEUES EU-FORMBLATT – BESTÄTIGUNG LENKFREIE TAGE - AUSFÜLLHILFE

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 Faxzeile 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 Verkehrsministerium 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 0 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, Fahrzeuge im regionalen Kraftfahrlinienverkehr bis 50km, etc.

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

19: darunter fallen nach Ansicht des Verkehrsministeriums 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

Auszug aus einem Erlass Verkehrsministeriums zum Formblatt (GZ. BMVIT-179.723/0005-II/ST4/2008)

1. Abnahme von Fahrerkarten

1.1. Wann ist eine Abnahme gerechtfertigt

1.1.1. **Problem** - Im Zusammenhang mit Anfragen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie „Wann ist eine Abnahme der Fahrerkarte zulässig?“ wird Folgendes mitgeteilt.

1.1.2. Lösung

Gem. Artikel 14 Abs. 4 lit. c der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ist die Fahrerkarte persönlich. Während ihrer Gültigkeitsdauer darf sie unter keinen Umständen entzogen oder ihre Gültigkeit ausgesetzt werden, es sei denn, die zuständige Behörde eines Mitgliedstaates stellt fest, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf der Grundlage falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde.

Auch in § 102a Abs. 3 Kraftfahrgesetz (KFG) ist die Abnahme bei Missbrauch einer Karte vorgesehen. Ist die Ausstellung der Fahrerkarte erfolgt, ohne dass die Voraussetzungen für die Antragstellung vorliegen, ist eine andere als im dritten Satz dieser Bestimmung genannte Voraussetzung nachträglich weggefallen, wird die Karte missbräuchlich durch eine andere Person als die, für die sie ausgestellt worden ist, verwendet, oder wird sie entgegen der Verpflichtung im dritten Satz nicht zurückgegeben, ist die Fahrerkarte unverzüglich von der Behörde oder den Ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht ohne Anspruch auf Entschädigung einzuziehen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie abzuliefern. Die Fahrerkarte stellt gemäß eines Beschlusses des Obersten Gerichtshofes (Zahl: 9ObA92/06d) ein Arbeitsmittel dar. Da der Lenker die Fahrerkarte benötigt um seine Tätigkeit ausüben zu können, ist in den seltensten Fällen eine Abnahme der Fahrerkarte gerechtfertigt.

1.1.2.1. Fahren ohne Fahrerkarte, wobei der Lenker sich im Besitz einer Fahrerkarte befunden hat: Die Abnahme der Fahrerkarte ist nicht gerechtfertigt.

1.1.2.2. Fahren mit zwei Fahrerkarten durch einen Lenker, wobei beide Fahrerkarten auf denselben Lenker ausgestellt sind (unterschiedlicher Kartenindex):
Hier liegt eindeutig ein Missbrauch vor und eine Kartenabnahme ist gerechtfertigt. In diesen Fällen ist die ältere Fahrerkarte (niedrigerer Kartenindex) abzunehmen, die neuere Fahrerkarte (höherer Kartenindex) soll beim Lenker verbleiben.

1.1.2.3. Fahren mit einer Fahrerkarte, die nicht auf den Lenker ausgestellt ist:
Eine Kartenabnahme ist gerechtfertigt. Es ist die missbräuchlich verwendete Fahrerkarte (Fahrerkarte, die nicht auf den Lenker ausgestellt ist) abzunehmen.
Die oben genannten Verstöße fallen gem. Anhang III der Richtlinie 2009/5/EG in die Kategorie sehr schwere Verstöße und sind daher nicht mit einer Abmahnung bzw. Organstrafverfügung zu ahnden, sondern jedenfalls anzuzeigen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die sich nach anderen Materiengesetzen ergebende Befugnisse bzgl. Sicherstellung unberührt bleiben.

1.2. Lenker wurde die Fahrerkarte abgenommen

1.2.1. **Problem** - Eine Abnahme der Fahrerkarte führt mit sich, dass ein Lenker für einen Zeitraum von ca. 3 Wochen (bis zur Zustellung einer neuen Fahrerkarte) keine Fahrerkarte besitzt, was Auswirkungen auf das Beschäftigungsverhältnis haben kann.

1.2.2. Lösung

Gem. Artikel 15 Abs. 1 lit. a der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 hat der Fahrer wenn eine Fahrerkarte beschädigt ist, Fehlfunktionen aufweist oder sich nicht im Besitz des Fahrers befindet

zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug auszudrucken und in den Ausdruck die Angaben, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer des Führerscheins), einzutragen und seine Unterschrift anzubringen; die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Zeiten (andere Arbeiten, Bereitschaftszeit, Arbeitsunterbrechung und Tagesruhezeit) einzutragen; am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Zeiten auszudrucken, die vom Fahrtschreiber nicht erfassten Zeiten in denen er seit dem Erstellen des Ausdruckes bei Fahrtantritt andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, zu vermerken und auf diesem Dokument die Angaben einzutragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer des Führerscheins), sowie seine Unterschrift anzubringen.

Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte müssen die Fahrer bei den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben, binnen sieben Kalendertagen einen Antrag auf Ersetzung der Karte stellen.

Der Fahrer darf seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn das für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist, sofern er nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen.

Es wird klargestellt, dass sich der Lenker bei der Abnahme der Fahrerkarte auch nicht mehr im Besitz derselben befindet. Daher gilt diese Vorgehensweise auch für Lenker denen die Fahrerkarte – aus welchem Grund auch immer - abgenommen wurde.

2. Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

2.1. **Problem** - Es gibt Fälle, in denen die Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aus praktischen Gründen nicht im Original mitgeführt werden kann.

2.2. Lösung

Im Hinblick auf die von der Kommission erstellte Leitlinie Nr. 5 (siehe Anlage B: Teil 5) können unter außergewöhnlichen Umständen auch andere Bestätigungen akzeptiert werden. Liegen solche Umstände vor, können im Rahmen einer Kontrolle auch Bestätigungen per Fax oder Email nachgebracht werden.

2.2.1. Faxbestätigung

Die Faxbestätigung ist vollständig vom Unternehmer auszufüllen und hat die Unterschrift des Zeichnungsberechtigten (Vorname und Familienname) zu enthalten. Des Weiteren hat die Faxbestätigung die Faxzeile der Firma zu enthalten. Sobald es dem Lenker möglich ist, ist die Faxbestätigung durch das Original zu ersetzen.

2.2.2. E-Mail Bestätigung

Die Bestätigung ist vollständig vom Unternehmer auszufüllen und hat die Unterschrift des Zeichnungsberechtigten (Vorname und Familienname) zu enthalten. Die vollständig ausgefüllte und unterfertigte Bestätigung ist einzuscannen (pdf) und per E-Mail zu übermitteln. Sobald es dem Lenker möglich ist, ist die Bestätigung durch das Original zu ersetzen.

2.2.3. Setzung von Zwangsmaßnahmen

Des Weiteren wird klargestellt, dass aufgrund von fehlenden Bestätigungen für vergangene Zeiträume, die keine Auswirkung auf die aktuelle Fahrt mehr haben, keine Zwangsmaßnahmen gem. § 102 Abs. 12 lit. k Kraftfahrzeuggesetz (KFG) gesetzt werden dürfen.

5. Dokumentation der Wochenendruhe

5.1. Problem (Dokumentation der Wochenendruhe)

5.2. Lösung

Gemäß Artikel 15 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sind nur die Lenkzeiten, anderen Arbeiten, Bereitschaftszeiten und Fahrtunterbrechungen sowie die täglichen Ruhezeiten getrennt und unterscheidbar aufzuzeichnen. Eine Verpflichtung zur Aufzeichnung der wöchentlichen Ruhezeit besteht nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nicht.

Es wird klargestellt, dass bei einer Kontrolle nicht das Formblatt für die lenkfreien Tage verlangt werden kann. Dieses Formblatt ist nicht für die Dokumentation der Wochenendruhe gedacht. Es wird in diesem Zusammenhang jedoch darauf hingewiesen, dass es nach dem Arbeitsruhegesetz (ARG) bei Betriebskontrollen strengere Vorschriften über die Aufzeichnungen der Wochenendruhe bzw. der Wochenruhe gibt.

In der Praxis ist bei einer Kontrolle schwer nachvollziehbar, ob der Lenker tatsächlich die wöchentliche Ruhezeit eingehalten hat oder nicht. Um einer möglichen Anzeige vorzubeugen, sollte der Lenker daher die wöchentliche Ruhezeit entsprechend dokumentieren.

5.2.1. Fahrer lenkt immer dasselbe Fahrzeug
Lenkt der Fahrer über einen längeren Zeitraum immer dasselbe Fahrzeug (zB. internationaler Verkehr) kann auf Grund des Kilometerstandes nachvollzogen werden, ob das Fahrzeug am Wochenende bewegt worden ist oder nicht. Für diese Fälle ist keine zusätzliche Dokumentation erforderlich.

5.2.2. Vorgehensweise beim analogen Kontrollgerät

Beim analogen Kontrollgerät sind die Tätigkeiten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs. 3 zweiter Gedankenstrich lit. b, c und d genannten Zeiten automatisch aufzuzeichnen. Kein Schaublatt darf über den Zeitraum für den es bestimmt ist, hinaus verwendet werden.

Wenn die Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu bedienen, müssen diese Zeiträume von Hand auf den dafür vorgesehenen 24-Stunden-Raster auf der Rückseite des Schaublattes eingetragen und vom Lenker unterfertigt werden.

5.2.3. Vorgehensweise beim digitalen Kontrollgerät

5.2.3.1. Digitale Kontrollgeräte bei denen ein manuelles Nachtragen über einen längeren Zeitraum möglich ist.

Es gibt neue digitale Kontrollgeräte, bei denen ein manuelles Nachtragen über mehrere Tage möglich ist. Bei diesen Geräten sind die Tätigkeiten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 Artikel 15 Abs. 3 zweiter Gedankenstrich lit. b, c und d genannten Zeiten grundsätzlich bei Wiederantritt der Fahrt mit der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte nachzutragen.

5.2.3.2. Digitale Kontrollgeräte bei denen ein manuelles Nachtragen über einen längeren Zeitraum nicht möglich ist.

Diese Kontrollgeräte arbeiten mit Kalendertagen, der Lenker kann den laufenden Tag abschließen und die Zeiten des Folgetages ab 00:00 nachtragen, sofern mindestens zwei Tätigkeiten durchgeführt werden (zB. Arbeitszeit/Ruhezeit). Zeiträume die zwischen diesen Zeitpunkten liegen und in denen nur eine Tätigkeit verrichtet wird (zB. Ruhezeiten die sich über mehrere Tage erstrecken) sind daher auf einem Tagesausdruck unter dem jeweiligen Symbol der Tätigkeit händisch nachzutragen und vom Lenker zu unterfertigen.

5.2.4. Setzung von Zwangsmaßnahmen

Sollten beim Kontrollorgan Zweifel über die Richtigkeit dieser Angaben bestehen, so ist Anzeige zu erstatten und im behördlichen Verfahren eine Klärung herbeizuführen. Zwangsmaßnahmen sind nur begründet, wenn die angezweifelten Zeiträume noch Auswirkungen auf die aktuelle Fahrt haben.

Manuelle Eintragspflicht

Sowohl in der EU-VO 3821/85 (Art 15) als auch im Kraftfahrgesetz (§ 102 a) ist geregelt, dass Fahrer, die sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher das eingebaute Kontrollgerät nicht bedienen können, folgende Zeiträume manuell eintragen müssen:
andere Arbeiten (das sind alle Arbeiten im Straßenverkehr sowie alle Arbeiten für einen anderen Arbeitgeber außer Lenktätigkeit),
Bereitschaftszeiten (v.a. Zeiten der Fahrzeugbegleitung auf der Fähre oder im Zug, Zeiten als Beifahrer oder in der Schlafkabine im Mehrfahrerbetrieb),
Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten können immer nur über das Schaublatt bzw. über die manuelle Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte aufgezeichnet werden.

Bei anderen Arbeiten und Bereitschaftszeiten ist eine Aufzeichnung (Eintrag) über Schaublatt bzw. manuelle Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes dann vorzunehmen, wenn solche Tätigkeiten während eines Arbeitstages vorkommen, an dem das Kontrollgerät bedient wird. Erstrecken sich solche Tätigkeiten über einen ganzen oder mehrere Tage, sodass das Kontrollgerät nicht aktiv bedient wird, bzw. Kontrollgerätaufzeichnungen aus objektiven Gründen nicht möglich sind, ist die Aufzeichnungspflicht mit dem EU-Formblatt „lenkfreie Tage“ zu erfüllen.

Vorgangsweise beim analogen Kontrollgerät

Beim analogen Kontrollgerät sind diese Zeiträume bei Wiederantritt der Fahrt auf der Rückseite des Schaublattes manuell einzutragen. Der Eintrag ist im 24-Stunden-Raster jeder Scheibe unter dem jeweiligen Symbol der Tätigkeit vorzunehmen.

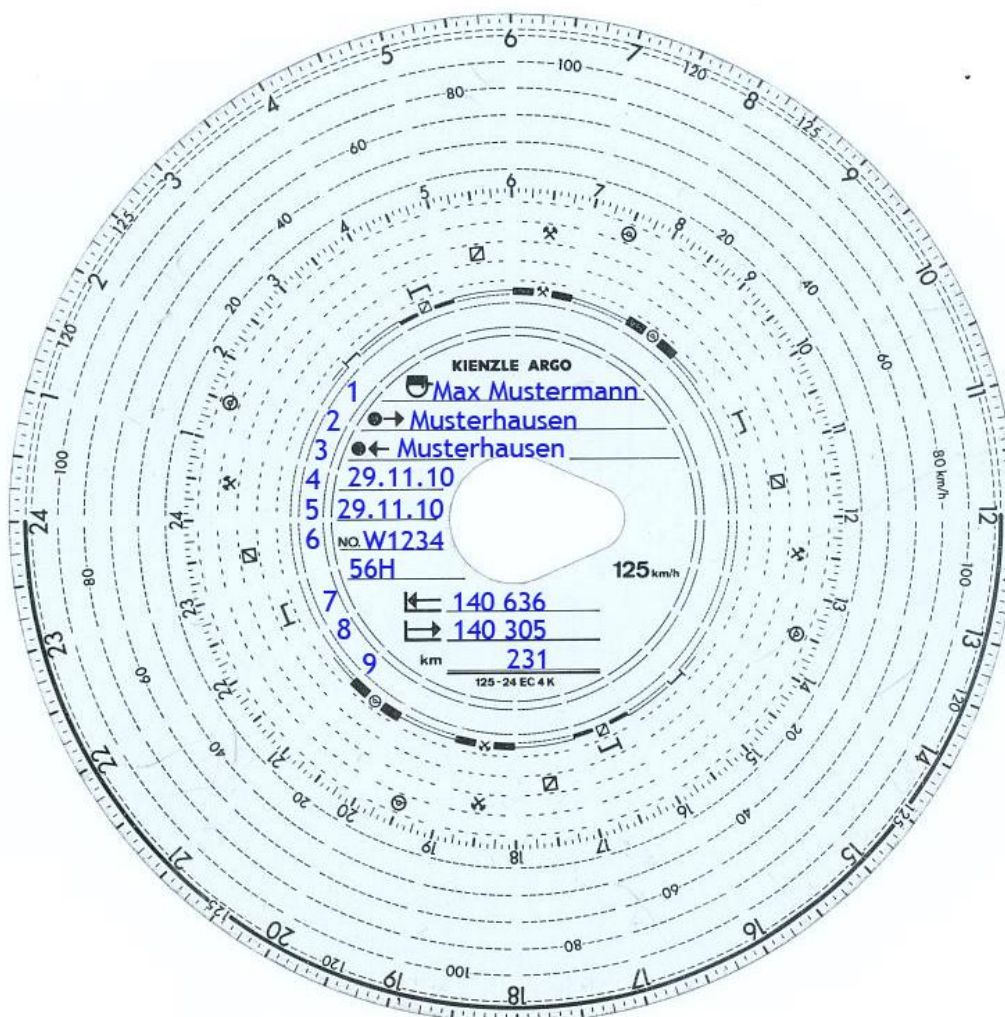
Es ist zu empfehlen, auf diese Weise auch tägliche und wöchentliche Ruhezeiten aufzuzeichnen („einzutragen“), um sowohl bei nationalen aber vor allem auch internationalen Straßenkontrollen vor teilweise hohen Geldstrafen wegen Verletzung der Aufzeichnungspflichten geschützt zu sein.

Vorgangsweise beim digitalen Kontrollgerät

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

Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt

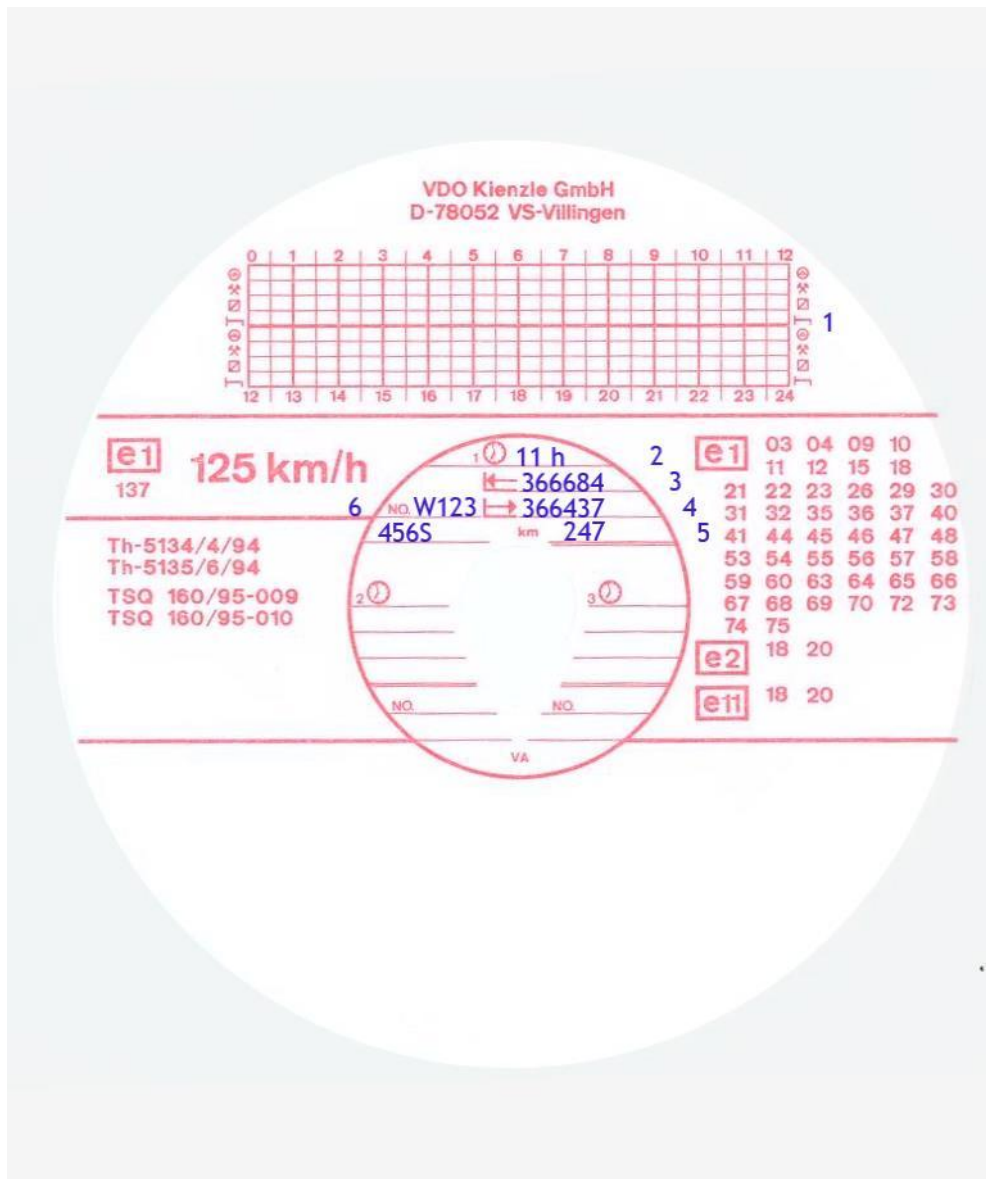
VORDERSEITE:



Legende

- 1 Vorname und Name des Fahrers
- 2 Abfahrtsort
- 3 Ankunftsort
- 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
- 6 Amtliches Kennzeichen

16. Kontrolle auf der Straße

Das Verkehrsministerium hat zur Kontrolle der gesetzlichen Bestimmungen einen Erlass herausgegeben *). Folgende Punkte haben jedenfalls Gegenstand von Straßenkontrollen zu sein:

- Tägliche Lenkzeiten (Art. 6 der VO (EG) Nr. 561/2006 - Art. 6 des AETR)
- Wöchentliche Lenkzeiten (Art. 6 der VO (EG) Nr. 561/2006 - Art. 6 des AETR)
- Zweiwöchige Lenkzeiten (Art. 6 der VO (EG) Nr. 561/2006)
- Keine Aufzeichnungen - andere Arbeiten
- Keine Aufzeichnungen - Bereitschaftszeiten
- Fahrtunterbrechungen (Art. 7 der VO (EG) Nr. 561/2006 - Art. 7 des AETR)
- Tägliche Ruhezeiten (Art. 8 oder Art. 9 der VO (EG) Nr. 561/2006 - Art. 8 des AETR)
- Wöchentliche Ruhezeiten (Art. 8 der VO (EG) Nr. 561/2006 - Art. 8 des AETR)
- Kontrollgerät - fehlerhafte Funktion
- Kontrollgerät - Missbrauch
- Höchstgeschwindigkeit

Wird von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht eine Übertretung der Bestimmungen über das Mindestalter, die Lenk- und Ruhezeiten, die Schaublattführung oder über die Fahrerkarte durch einen Lenker festgestellt, der in einem Dienstverhältnis steht (unselbständiger Lenker), so haben sie gemäß § 102 Abs. 11c KFG hievon das örtlich zuständige Arbeitsinspektorat zu verständigen.

In dieser Verständigung sind der Name des Lenkers, das Kennzeichen des Fahrzeuges, Zeit und Ort der Tatbegehung sowie der Name des Arbeitgebers anzugeben.

Bei festgestellten Übertretungen ist in der Regel das ordentliche Verwaltungsstrafverfahren einzuleiten. Organstrafverfügungen sind nur in Bagatellfällen zu verhängen. Aber auch im Falle eines Organmandates hat ebenso wie im Falle eines Absehens von der Bestrafung gemäß § 45 VStG die Verständigung des Arbeitsinspektorates gemäß § 102 Abs. 11 c KFG zu erfolgen. Für diese Verständigung kann auch das Formblatt A (Ergebnisprotokoll – siehe nachstehend) verwendet werden.

Dieses Ergebnisprotokoll ist, ausgenommen wenn es sich um von den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EWG) Nr. 3821/85, AETR oder dem KFG 1967 ausgenommene Güter- oder Personenbeförderung handelt, immer auszufüllen, auch wenn keine Übertretung vorliegt.

Bei schweren Verstößen durch österreichische Unternehmen und bei diesen beschäftigten Fahrern ist nach Abschluss des Verfahrens erster Instanz eine Mitteilung über das durchgeführte Strafverfahren an die für den Sitz des Unternehmens zuständige österreichische Gewerbebehörde zu übersenden. Daher ist in der Anzeige jedenfalls der Name des Unternehmers (Zulassungsbesitzers) anzugeben.

Gemäß einer Erklärung der Kommission (L102/44) sind nachstehende Zuwiderhandlungen als schwere Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu werten:

- a) Überschreitung der täglichen Höchstlenkzeiten um mindestens 20 %
- b) Überschreitung der 6 – tägigen Höchstlenkzeiten um mindestens 20 %
- c) Überschreitung der 14 – tägigen Höchstlenkzeiten um mindestens 20 %
- d) Unterschreitung der täglichen Mindestruhezeit um mindestens 20 %
- e) Unterschreitung der wöchentlichen Mindestruhezeit um mindestens 20 %
- f) Unterschreitung der Mindestunterbrechung um mindestens 33 %
- g) ein nicht gemäß den Anforderungen der VO (EWG) Nr. 3821/85 eingebautes Kontrollgerät

*) Gesetzliche Bestimmungen: Verordnungen (EG) Nr. 561/2006, (EWG) Nr. 3821/85 gemäß der Richtlinie 2006/22/EG, Erlass (GZ. BMVIT-179.723/0006-II/ST4/2007 - überarbeitet durch das neue Ergebnisprotokoll)

Ergebnisprotokoll(Überarbeitet gemäß GZ. BMVIT-179.723/0005-II/ST4/2008)

(Stempel der Polizeidienststelle)

Ergebnisprotokoll – RL 2006/22/EG

Fahrerdaten:				
Kraftfahrzeugdaten und Kennzeichen:			Internationales Unterscheidungszeichen	
			Güterverkehr Personenverkehr	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Kontrollgerätdaten:	ANALOG <input type="checkbox"/>	DIGITAL <input type="checkbox"/>	MISCHBETRIEB <input type="checkbox"/>	
Unternehmerdaten: ist ZB <input type="checkbox"/> ist Mieter <input type="checkbox"/>			EU - Lizenznummer	
Kontrollort / Behörde:				
Straßenart:	Autobahn <input type="checkbox"/>	Schnellstraße <input type="checkbox"/>	Landesstraße <input type="checkbox"/>	Gemeindestraße <input type="checkbox"/>
	(BH oder BPD oder MAG)			
Kontrollzeitraum (Einsatztage):	Vom ab Uhr – bis zur Kontrolle – am um Uhr			

Kontrollumfang:		Abmahnung (Anzahl)	Organmandat (Anzahl)	Anzeige(n) (Anzahl siehe AZ)			
1. R 6	Lenkzeiten – tägliche Lenkzeiten (Art. 6, Abs. 1 - VO (EG) Nr. 561/2006) (Art.6 - AETR)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
2. R 6	Lenkzeiten – wöchentliche Lenkzeit (Art. 6, Abs. 2 - VO (EG) Nr. 561/2006) (Art. 6 - AETR)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
3. R 6	Lenkzeiten – zweiwöchige Lenkzeit (Art. 6, Abs. 3 - VO (EG) Nr. 561/2006)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
4. R 6/5	Keine Aufzeichnungen – andere Arbeiten (Art. 6, Abs. 5 - VO (EG) Nr. 561/2006)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
5. R 6/5	Keine Aufzeichnungen – Bereitschaftszeit (Art. 6, Abs. 5 - VO (EG) Nr. 561/2006)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
6. R 7	Fahrtunterbrechungen – Lenkzeit über 4 ½ Std. ohne Unterbrechung (Art. 7 - VO (EG) Nr. 561/2006) (Art. 7 - AETR)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
7. R 7	Fahrtunterbrechungen – zu kurze Unterbrechung (Art. 7 - VO (EG) Nr. 561/2006) (Art. 7 - AETR)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
8. R 8	Ruhezeiten – tägliche Ruhezeit (Art. 8, Abs. 2 oder 5 - VO (EG) Nr. 561/2006) (Art. 8 - AETR)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
9. R 8	Ruhezeiten – wöchentliche Ruhezeit (Art. 8, Abs. 6 - VO (EG) Nr. 561/2006) (Art. 8 - AETR)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
10.	Kontrollgerät – fehlerhafte Funktion des Kontrollgerätes	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
11.	Kontrollgerät – Missbrauch des Kontrollgerätes	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
12.	Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges (Klasse N3: 90 km/h und M3: 105 km/h)	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
13.	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
14.	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>			
15.	Anzahl der mitgeführten Schaublätter:	Bestätigung des Unternehmers war erforderlich (z.B.: Urlaub und / oder Krankheit) und wurde mitgeführt:	<input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/> __	<input type="checkbox"/>
	Gesamtanzahl der über- prüften Einsatztage:					

Sonstige Maßnahmen:

Tiertransportkontrollstatistik – § 7 TTG

Beförderte Tierart/en:	
Anzahl der Abmahnungen (n.d. TTG):	
Anzahl der OM (nach dem TTG):	
Anzahl der AZ (nach dem TTG):	

(Dienstnummer und Paraphe des Kontrollorgans)

(Übernahmebestätigung FahrerIn)
(Datum / Uhrzeit)

17. Risikoeinstufungssystem

Das Risikoeinstufungssystem erfolgt mittels der im Verkehrsunternehmensregister (siehe nachstehend Kapitel 18) eingerichteten Kontrolldatenbank. Änderungen oder Behebungen von Strafbescheiden innerhalb von 3 Jahren müssen ebenfalls bei der Einstufung berücksichtigt werden. Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung werden strenger und häufiger geprüft.

In einem Erlass des Verkehrsministeriums wird das System der Risikoeinstufung näher dargestellt.

Die Risikoeinstufung erfolgt automatisch anhand eines vorgegebenen Algorithmus auf Basis der rechtskräftigen Bestrafungen und eingegangenen Meldungen über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben (Positivkontrollen). Die dafür relevanten Kriterien sind die Anzahl und Schwere der Verstöße, die Anzahl der Kontrollen sowie ein Durchrechnungszeitraum von drei Jahren.

Für das Risikoeinstufungssystem wird eine von der EU-Kommission empfohlene Formel verwendet. Die Verstöße werden nach ihrer Schwere gewichtet.

- VSI = Sehr schwerwiegender Verstoß
- SI = Schwerwiegender Verstoß
- MI = Geringfügiger Verstoß.“

ANHANG III Verstöße

Gemäß Artikel 9 Absatz 3 ist für die Zwecke dieser Richtlinie die folgende nicht abschließende Liste als Leitfaden dafür zu verstehen, was als Verstoß anzusehen ist:

1. Überschreitung der maximalen Tages-, Wochen- oder 14-Tages-Lenkzeit;
2. Unterschreitung der täglichen oder wöchentlichen Mindestruhezeiten;
3. Unterschreitung der Mindestfahrtunterbrechung;
4. Nichteinhaltung der Anforderungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 beim Einbau eines Fahrtenschreibers.

Diese Liste wurde durch die EU-Richtlinie 2009/5 umfangreich erweitert und in Österreich durch eine Novelle zum KFG umgesetzt.

Zur Berechnung wird ein dreijähriger Betrachtungszeitraum herangezogen. Die Verstöße werden im letzten Jahr schwerer gewichtet als im Jahr davor. Um Ungleichbehandlung von kleinen und großen Unternehmen zu vermeiden, wird die Anzahl der Kontrollen in der Formel berücksichtigt. Sehr schwere Verstöße werden mit dem Faktor 40, schwere Verstöße mit dem Faktor 10 und leichte Verstöße mit dem Faktor 1 gewichtet. Zusätzlich werden die Verstöße im letzten Jahr mit Faktor 3, im vorletzten Jahr mit Faktor 2 und im vorvorletzten Jahr mit Faktor 1 gewichtet. Die sich daraus ergebende Summe wird durch die Anzahl der Kontrollen in den einzelnen Jahren dividiert.

Übersicht zur „Gewichtung“:

- sehr schwere Verstöße (Faktor 40), schwere Verstöße (Faktor 10) leichte Verstöße(Faktor 1)
- Verstöße im letzten Jahr (Faktor 3), im vorletzten Jahr (Faktor 2) und im vorvorletztem Jahr (Faktor 1)
- Division der Summe durch die Anzahl der Kontrollen in den einzelnen Jahren = Wert für die Risikoeinstufung

Details zur Umsetzung der eurorechtlichen Vorgaben siehe Anhang II – ab Seite 85

Unternehmen, deren Wert für die Risikoeinstufung im Bereich der unteren 30 % in Relation zu allen im Risikoeinstufungssystem erfassten Unternehmen liegt, haben eine geringe Risikoeinstufung. Liegt der Wert für die Risikoeinstufung im Bereich der oberen 20 % in Relation zu allen im Risikoeinstufungssystem erfassten Unternehmen, so liegt eine hohe Risikoeinstufung vor.

18. Verkehrsunternehmensregister

Das Verkehrsministerium hat der Bundesrechenzentrum GmbH den Auftrag erteilt, ein automationsunterstütztes zentrales Verkehrsunternehmensregister zu führen. In diesem Register werden die im Inland konzessionierten Güterbeförderungsunternehmen (Frächter) erfasst.

Sollten Unternehmen betroffen sein, die nicht im Verkehrsunternehmensregister enthalten sind (solche, die also nicht über eine Konzession verfügen, wie zum Beispiel Unternehmen mit Werkverkehr), so muss die Behörde diese Unternehmen neu anlegen. Dabei kann sie auf die im Unternehmensregister enthaltenen Daten zugreifen und diese verwenden.

Das Register wird beispielsweise zur Speicherung von Daten geführt, die erforderlich sind, um feststellen zu können, welche Güterbeförderungsunternehmen über eine Konzession verfügen, welche Verkehrsleiter oder rechtlichen Vertreter für diese Unternehmen bestellt wurden etc.

Von besonderer Bedeutung für den Werkverkehr (zB: Baugewerbe) ist aber, dass in diesem Register auch die Anzahl, Kategorie und Art der schwerwiegenden Verstöße erfasst werden.

Um welche Verstöße es sich dabei handelt, ergibt sich aus § 5 Abs. 2 Z 3 Güterbeförderungsgesetz:

Schwerwiegende Verstöße gegen die Vorschriften über

- die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen oder
- die Güterbeförderung, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Lenker, die Gewichte und Abmessungen der Kraftfahrzeuge, die Sicherheit im Straßenverkehr und der Kraftfahrzeuge und den Umweltschutz sowie die sonstigen Vorschriften in Bezug auf die Berufspflichten

Folgende Daten sind in das Verkehrsunternehmensregister einzutragen:

1. Name und Rechtsform des Unternehmens;
2. Anschrift der Niederlassung;
3. Namen der Verkehrsleiter, die zur Erfüllung der Voraussetzungen hinsichtlich Zuverlässigkeit und fachlicher Eignung benannt wurden, oder gegebenenfalls eines rechtlichen Vertreters;
4. Art der Konzession und Anzahl der Kraftfahrzeuge, für die die Konzession erteilt wurde, und gegebenenfalls laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien;
- 5. Anzahl, Kategorie und Art der in § 5 Abs. 2 Z 3 genannten schwerwiegenden Verstöße, die in den vorangehenden zwei Jahren zu einer rechtskräftigen Verurteilung oder einer Bestrafung geführt haben;**
6. Namen der Personen, die für ungeeignet erklärt wurden, als Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten, solange die Zuverlässigkeit der betreffenden Person nicht wieder hergestellt ist.

In einem Erlass des Verkehrsministeriums (GZ. BMVIT-169.354/0007-IV/ST5/2013) wird die Einrichtung eines Verkehrsunternehmensregisters erläutert.

19. Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften

Auf Grund der zahlreichen Unklarheiten zur Auslegung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr hat die EU-Kommission dem Druck der Mitgliedstaaten und der europäischen Sozialpartner nachgegeben und in einer „Legal Working Group“ Auslegungsregeln erarbeitet.

Die Leitlinien sind lediglich Empfehlungen und haben gegenüber den Mitgliedstaaten keinen rechtsverbindlichen Charakter. Sie geben aber immerhin darüber Aufschluss, wie bestimmte Sachverhalte auf europäischer Ebene gesehen und beurteilt werden und können dazu beitragen, Wettbewerbsverzerrungen, die durch unterschiedliche Interpretationen in den einzelnen Mitgliedstaaten bedingt sind, entgegenzuwirken. Zum Inhalt der einzelnen Leitlinien:

Leitlinie Nr. 1

behandelt die Auslegung von Art. 12 VO (EG) 561/2006, wonach ausnahmsweise eine Abweichung von Mindestruhezeiten bzw. maximaler Lenkzeit möglich ist, wenn dies zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes erforderlich ist. Es wird darauf hingewiesen, dass der Grund für die Abweichung vor Fahrtantritt nicht bekannt oder vorhersehbar sein darf.

Leitlinie Nr. 2

legt Art. 9 Abs. 2 und 3 VO (EG) 561/2006 aus, die die Anreisezeit des Fahrers zum Fahrzeug regeln, wenn sich dieses nicht am üblichen Übernahmeort befindet oder es sich um ein nicht unter die VO (EG) 561/2006 fallendes Fahrzeug handelt. Diese Zeiten sollen entweder als „Bereitschaftszeiten“ bzw. als „andere Arbeiten“ erfasst werden.

Leitlinie Nr. 3

erläutert, dass in Ausnahmefällen die Unterbrechung einer Ruhepause oder Ruhezeit zum Bewegen des Fahrzeugs an einem Terminal, auf Parkplätzen oder an Grenzübergängen zulässig sein muss.

Leitlinie Nr. 4

interpretiert Art. 1 VO (EWG) 3821/85 i.V.m. VO (EG) 1360/2002 hinsichtlich der Aufzeichnung der Lenkzeiten bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind. Da das digitale Kontrollgerät nicht sekundengenau, sondern in Minuten aufzeichnet, kommt es zu dem Problem, dass bei häufig unterbrochenen Fahrten längere Lenkzeiten erfasst werden als dies bei Verwendung eines analogen Kontrollgeräts der Fall wäre. Nach Auffassung der Kommission betrifft dies in erster Linie Lieferverkehre im Nahbereich. Hier sollten die Kontrollorgane der Mitgliedstaaten eine gewisse Toleranz gelten lassen. Die Kommission stellt klar, dass dies nicht für Zeiten gilt, in denen der Fahrer am Steuer sitzt und jederzeit auf die Gegebenheiten des Straßenverkehrs reagieren können muss (z.B. bei Anhalten im Stau oder an einer Ampel).

Leitlinie Nr. 5

regelt den Umgang mit dem **EU-Formblatt zur Bescheinigung von lenkfreien Tagen.**

Das Formblatt wird gemeinschaftsweit in allen Amtssprachen der EU anerkannt und kann aufgrund seines Standardformats EU-weit gelesen werden. Es kann mit dem Unternehmenslogo und den Adressangaben auf Papier ausgedruckt werden, die Felder mit den Angaben zum Unternehmen müssen jedoch trotzdem ausgefüllt werden. Das Formblatt gilt für die Bescheinigung von Tätigkeiten während des laufenden Kalendertages und der vorausgehenden 28 Kalendertage (Artikel 15 Absatz 7 lit a VO 3821/854).

Klargestellt wird, dass das Formblatt nur gültig ist, wenn es

- im Original vorliegt,
- maschinschriftlich ausgefüllt wurde und
- **vor** Antritt der Fahrt von einem Vertreter des Unternehmens und vom Fahrer unterzeichnet wurde. Selbständige Fahrer unterzeichnen als Vertreter des Unternehmens sowie auch als Fahrer.

Das Formblatt darf weder im Text noch handschriftlich verändert werden. Eine Unterzeichnung vorab ist nicht gültig. Das „faxen“ des Formblattes ist grundsätzlich nicht zulässig. Ein gefaxtes Formblatt darf nur unter außergewöhnlichen Umständen akzeptiert werden, soweit dies nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zulässig ist.

In einem Erlass hat das Verkehrsministerium (BMVIT) unter Berufung auf diese Leitlinie klargestellt:

GZ. BMVIT-179.723/0005-II/ST4/2008

Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

- Problem

Es gibt Fälle, in denen die Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aus praktischen Gründen nicht im Original mitgeführt werden kann.

- Lösung

Im Hinblick auf die von der Kommission erstellte Leitlinie Nr. 5 können unter außergewöhnlichen Umständen auch andere Bestätigungen akzeptiert werden. Liegen solche Umstände vor, können im Rahmen einer Kontrolle auch Bestätigungen per Fax oder Email nachgebracht werden.

- Faxbestätigung

Die Faxbestätigung ist vollständig vom Unternehmer auszufüllen und hat die Unterschrift des Zeichnungsberechtigten (Vorname und Familienname) zu enthalten. Des Weiteren hat die Faxbestätigung die Faxzeile der Firma zu enthalten. Sobald es dem Lenker möglich ist, ist die Faxbestätigung durch das Original zu ersetzen.

(Details zum Formblatt siehe Kapitel 15, Seite 58)

Leitlinie 6

regelt die 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.

20. 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 Verbringung 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.

Als Arbeitskräfteüberlasser ist der Transportunternehmer 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 von ihm 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 Beschäftigte 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 Beschäftigten gilt der Beschäftigte als Arbeitgeber im Sinne der Arbeitnehmerschutzvorschriften.

(2) Der Überlasser hat den Beschäftigten 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 Beschäftigten obliegen die Fürsorgepflichten des Arbeitgebers auch dem Beschäftigten.

(4) Der Überlasser ist verpflichtet, die Überlassung unverzüglich zu beenden, sobald er weiß oder wissen muss, dass der Beschäftigte 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 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 Fahrervermittlungsagenturen 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.

21. Übersicht über arbeitszeitrechtliche Vorschriften

Fahrerhandbuch Baugewerbe - Zusammenfassung der wichtigsten arbeitszeitrechtlichen Normen unter Verwendung der nachstehenden Rechtsquellen

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.

Richtlinie 2006/22 - EG- Kontrollrichtlinie - 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.

Richtlinie 2009/5 (Änderung der Kontroll-RL) - vom 30. Januar 2009 zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

Richtlinie 2002/15/EG (Lenkerarbeitszeit-RL) vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates.

Die Verordnung regelt insbesondere die zulässigen Lenk- und Ruhezeiten sowie das Mindestalter der Lenker/innen und gilt für die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt

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

Sie regelt insbesondere die Pflicht zum Einbau eines Kontrollgerätes und die Pflichten zur ordnungsgemäßen Benutzung des Kontrollgerätes.

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

Arbeitszeitgesetz (AZG), BGBl. Nr. 461/1969.

Es enthält im 4. Abschnitt Sonderbestimmungen für Lenker/innen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen. Diese Bestimmungen gelten sowohl für VO-Fahrzeuge als auch für sonstige Fahrzeuge.

Fahrtenbuchverordnung (FahrtbVO), BGBl. 461/1975.

Die Fahrtenbuchverordnung enthält die Verpflichtung zur Führung eines Fahrtenbuchs für jene Kraftfahrzeuge, die nicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sind.

Arbeitsruhegesetz (ARG), BGBl. Nr. 144/1983.

Güterbeförderungsgesetz 1995 - enthält zahlreiche Bestimmungen zum Werkverkehr und über die mitzuführenden Dokumente wie:

- Definition, was Werkverkehr ist
- Pflicht, bei LKW über 3,5 t hzG im Zulassungsschein den Werkverkehr einzutragen

Details dazu siehe Kapitel 1 auf Seite 4

Erlässe des Verkehrsministeriums (BMVIT) - Diese regeln die Kontrolle der arbeitszeitrechtlichen Normen auf der Straße, die Verwendung des EU-Formblattes zur Bescheinigung von lenkfreien Tagen, die Kontrolle der Bestimmungen der EG-Verordnungen 561/2006 und 3821/85 gemäß der Richtlinie 2006/22/EG, Berichtspflichten

[GZ. BMVIT-179.723/0006-II/ST4/2007](#)

Probleme in der Praxis (Ergänzung zu Erlass BMVIT-179.723/0006-II/ST4/2007)

[GZ. BMVIT-179.723/0005-II/ST4/2008](#)

Bescheinigung von Tätigkeiten gem. der VO (EG) Nr. 561/2006 - neue Version, Übermittlungsprotokoll – neue Version (Ergänzung zu Erlass BMVIT- 179.723/0006-II/ST4/2007 und BMVIT-179.723/0005-II/ST4/2008)

[GZ. BMVIT-179.723/0001-II/ST4/2010](#)

Umsetzung offener Fragen im Zusammenhang mit [arbeitsrechtlichen und kraftfahrrechtlichen Bestimmungen](#) der letzten [AZG/KFG-Novelle](#) (BGBl. I Nr. 149/2009) sowie der neuen Version der Bescheinigung von Tätigkeiten gem. der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

[GZ. BMVIT-179.723/0008-II/ST4/2010](#)

[Entscheidung der Kommission vom 12. April 2007 über ein Formblatt betreffend die Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr \(siehe Seite 58\)](#). Seit der 30. KFG - Novelle besteht auch die gesetzliche Verpflichtung eine entsprechende Bestätigungen des Arbeitgebers, die den Mindestanforderungen des von der Kommission gemäß Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2006/22/EG erstellten Formblattes entsprechen müssen, mitzuführen und bei Kontrollen auszuhändigen.

[Formblatt \(Formblatt in allen EU-Sprachen\)](#), [Ausfüllhilfe](#), [Merkblatt](#)

[Lenkzeitenpaket](#) - Mit 01.01.2010 traten Änderungen im Arbeitszeitgesetz (AZG), Arbeitsruhegesetz (ARG), Kraftfahrgesetz (KFG) sowie in der Lenker-Ausnahmereverordnung (L-AVO) und Fahrtenbuch-Verordnung (FB-VO) in Kraft. Mit den Novellen werden vor allem die vom Europarecht ermöglichten nationalen Ausnahmen bestimmter Fahrzeugkategorien von den EU-Sozialvorschriften vereinheitlicht und transparenter dargestellt. Für ausgenommene Fahrzeuge wird die bisherige arbeitszeitrechtliche Kontrollgerätpflicht entschärft. Nicht zuletzt treten auch Änderungen bei den Strafbestimmungen durch Umsetzung der neuen EU-Kontroll-Richtlinie ein.

[Leitlinien zur Interpretation](#) bestimmter Unklarheiten im Zusammenhang mit der EU VO 561/2006. Auf Grund der zahlreichen Unklarheiten zur Auslegung der Sozialvorschrift europäischen Sozialpartner nachgegeben und in einer „Legal Working Group“ Auslegungsregeln erarbeitet. Die Leitlinien sind **lediglich Empfehlungen**.

[Leitlinie 1](#) Ausnahmsweise Abweichung von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes

[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.

[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

[Leitlinie 4](#) Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind

[Leitlinie 5](#) Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten gemäß der Entscheidung der Kommission vom 12. April 2007.

[Leitlinie 6](#) Aufzeichnung der Zeiten, die der Fahrer in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff verbringt, wo er Zugang zu einer Schlafkabine oder einem Liegeplatz hat.

Hinweis: die Dokumente finden sie auf der Homepage der Geschäftsstelle Bau (www.bau.or.at) im Bereich „Recht“ unter „Verkehrsrecht“

Anhang I 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. 3821/85 (Kontrollgerät-Verordnung).

Beide Verordnungen regeln gemeinsam das Arbeitszeitrecht für Lenker von bestimmten Kraftfahrzeugen (vereinfacht dargestellt LKW oder LKW mit Anhänger über 3,5 t) 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 aber teilweise durch Europarecht vorbestimmt. Zwar gibt es für die jeweilige Strafhöhe keine europarechtlichen Vorgaben, allerdings ist das Ausmaß des Verschuldens nun europaweit einheitlich geregelt, und zwar im Anhang III der EU-Richtlinie 2006/22/EG („Kontroll-Richtlinie“) in der Fassung der Richtlinie 2009/5/EG. Dies hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf die jeweilige Strafhöhe in Österreich, da Grundlage jeder Strafe immer die Schwere des Verschuldens ist.

Dieser Anhang III der EU-Richtlinie teilt nun Verstöße gegen die EU-Sozialvorschriften nach ihrer Schwere in drei Kategorien (siehe auch Kapitel 17 Risikoeinstufungssystem) ein, nämlich in

- sehr schwerwiegende Verstöße
- schwerwiegende Verstöße
- geringfügige Verstöße

Diese (neue) Systematik wurde auch in Österreich rechtlich durch Änderungen des KFG, AZG und ARG mit Wirksamkeit jeweils ab 2010 umgesetzt (siehe auch Unterpunkt 4 „Schwere des Verstoßes“ unten).

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 (siehe Lenkerarbeitszeit-Richtlinie).

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. Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer

Die Bestimmungen der Lenkerarbeitszeit-Richtlinie wurden in Österreich 2013 mit einer Novelle des Güterbeförderungsgesetzes („Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer“ §§ 24b bis 24f) umgesetzt.

Selbstständig Kraftfahrer (Lenker) im Sinne der Lenkerarbeitszeit- Richtlinie sind alle Personen, deren berufliche Tätigkeit hauptsächlich darin besteht, mit Gemeinschaftslizenz oder einer anderen berufsspezifischen Beförderungsermächtigung (also zum Beispiel im Werkverkehr) gewerbsmäßig Güter zu befördern und ihren Beruf selbstständig, d.h. nicht im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses in arbeitsrechtlicher Abhängigkeit von einem Arbeitgeber, ausüben.

Eine hauptberufliche Ausübung der Tätigkeiten (Lenken von LKW) wird immer dann vorliegen, wenn der Gewerbeinhaber selbst diese Tätigkeiten nicht nur fallweise, sondern regelmäßig und zeitlich überwiegend erbringt.

Die Novelle enthält im Wesentlichen Vorschriften über die wöchentliche Höchstarbeitszeit, die Einhaltung von Ruhepausen, Regelungen bei Nachtarbeit sowie die Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht der selbstständigen Kraftfahrer.

Arbeitszeit

Arbeitszeit ist die gesamte Zeit zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, in welcher Tätigkeiten in direktem Zusammenhang mit der konkret durchgeführten Güterbeförderung erbracht werden (dazu zählen insbesondere Lenkzeiten, Be- und Entladen, Sicherung von Ladung, Reinigung und technische Wartung der Fahrzeuge).

Zur Arbeitszeit zählen nicht Ruhepausen sowie allgemeine administrative Tätigkeiten ohne direkten Zusammenhang mit der konkret durchgeführten Güterbeförderung (zB. Buchhaltung, Lohnverrechnung, etc.).

Wöchentliche Höchstarbeitszeit

In einem Zeitraum von 6 Monaten darf die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden nicht überschreiten. In einzelnen Wochen des Zeitraums von 6 Monaten darf die Wochenarbeitszeit maximal 60 Stunden betragen.

Ruhepause

Innerhalb einer Tagesarbeitszeit (= Arbeitszeit innerhalb eines ununterbrochenen Zeitraumes von 24 Stunden) muss der selbstständige Kraftfahrer eine Ruhepause von

- 30 Minuten bei einer Tagesarbeitszeit zwischen sechs und neun Stunden
- 45 Minuten bei einer Tagesarbeitszeit von mehr als neun Stunden

einhalten.

Die Ruhepause kann in mehrere Teile von je mindestens 15 Minuten geteilt werden. Bei Teilung ist der erste Teil nach mindestens sechs Stunden einzuhalten. Die Ruhepause/Ruhepausenteile können selbstverständlich mit der Fahrtunterbrechung (Lenkpause)/Fahrtunterbrechungsteilen zusammenfallen.

Nachtarbeit

An Tagen, an denen der selbstständige Kraftfahrer Nachtarbeit leistet, darf die Tagesarbeitszeit 10 Stunden nicht überschreiten. Nachtarbeit ist jede Arbeitszeit zwischen 0.00 und 4.00. Jede geleistete Nachtarbeit muss innerhalb von 14 Tagen durch Verlängerung einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Ausmaß der geleisteten Nachtarbeit ausgeglichen werden.

Aufzeichnungspflicht

Die geleistete Arbeitszeit (einschließlich Nachtarbeit samt Ausgleich) sowie die Ruhepausen sind vom selbstständigen Kraftfahrer aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen müssen 2 Jahre aufbewahrt und der Behörde über Aufforderung lückenlos und nach Datum geordnet vorgelegt werden.

Aufzeichnung durch „Fahrerkarte/Schaublätter“

Vorschriften über die Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer stellen eine Ergänzung zu den europäischen Lenk- und Ruhezeitenregelungen der VO 561/2006 dar, welche schon bisher für den „selbstfahrenden Unternehmer“ und daher auch für den selbstständigen Kraftfahrer galten. Die Aufzeichnungspflicht kann daher weitestgehend durch Vorlage der Aufzeichnungen aus dem EU-Kontrollgerät (Schaublätter, Fahrerkarte) erfüllt werden. Eine Verpflichtung, neben den Aufzeichnungen aus dem Kontrollgerät weitere separate Aufzeichnungen im Kraftfahrzeug mitzuführen, besteht grundsätzlich nicht.

Separat aufzuzeichnen ist der Ausgleich für geleistete Nachtarbeit, um eine verlängerte tägliche oder wöchentliche Ruhezeit einer konkreten Nachtarbeit nachweisbar zuordnen zu können.

Kontrollbehörde

Kontrollbehörden sind die zur Vollziehung des Güterbeförderungsgesetzes befugten Behörden. Zur Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften kann die Behörde dem selbstständigen Kraftfahrer die Vorlage der Arbeitszeitaufzeichnungen auftragen. Keine Kontrollbehörde für die Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer ist die Arbeitsinspektion (diese ist ausschließlich zuständig für den Bereich Arbeitnehmerschutz und Beratung der Arbeitgeber bei der Durchführung des Arbeitnehmerschutzes). Kontrollorgane der Polizei waren bereits bisher und sind auch weiterhin im Rahmen von Straßenkontrollen zur Überprüfung von Lenk- und Ruhezeiten bzw. der korrekten Bedienung des Kontrollgerätes befugt.

Strafbestimmungen

Bei Übertretung der Vorschriften über die Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer sind Verwaltungsstrafen vorgesehen, die sich jeweils gegen den selbstständigen Kraftfahrer richten.

Die Verwaltungsstrafen betragen bei

- Überschreitung der wöchentlichen Höchstleistungszeit
- der vorgeschriebenen Ruhepause
- Überschreitung der zulässigen Tagesarbeitszeit bei Leistung von Nachtarbeit
- Fehlendem Ausgleich von geleisteter Nachtarbeit

72 bis 1.815 Euro, im Wiederholungsfall 145 bis 1.815 Euro,

Die Verwaltungsstrafen betragen bei

- Verletzung der vorgeschriebenen Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht

72 bis 1.000 Euro, im Wiederholungsfall 145 bis 1.500 Euro.

3. Art des Verstoßes

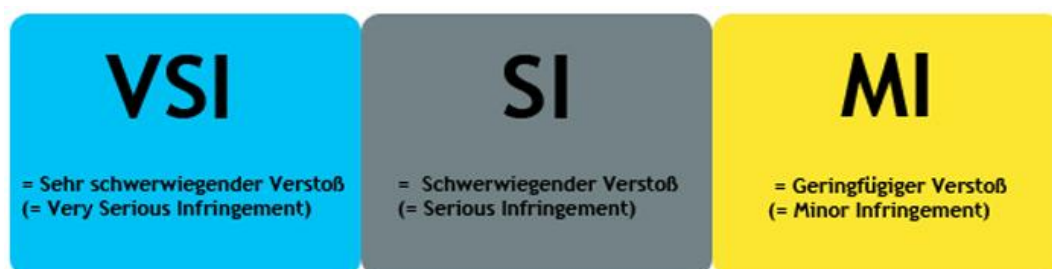
Übertretungen der EU-Sozialvorschriften sind **Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten** einerseits (VO 561/2006) und gegen **Kontrollgeräteplichten** andererseits (VO 3821/85).

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.

4. Schwere des Verstoßes

Die Einteilung in drei Kategorien erfolgt nach Verschuldensgraden:



Bei den Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten erfolgt die Einteilung in diese drei 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 drei Kategorien eingeteilt.

5. Strafhöhe

Eine tabellarische Auflistung der Verwaltungsübertretungen und der damit verbundenen Strafen befindet sich im Anhang II ab Seite 85

Kraftfahrgesetz

- | | | |
|---------------------------------|----------------------|----------------------|
| • Geringfügige Verstöße: | keine Mindeststrafe, | Höchststrafe € 5.000 |
| • Schwerwiegende Verstöße: | Mindeststrafe € 200, | Höchststrafe € 5.000 |
| • Sehr schwerwiegende Verstöße: | Mindeststrafe € 300, | 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)

Verstöße gegen Kontrollgerätpflichten I (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)

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

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

Arbeitsruhegesetz

Verstöße gegen wöchentliche 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)

7. Gelten österreichische Strafsätze auch für Verstöße von ausländischen Lenkern?

Stellen die zuständigen Behörden in einem Mitgliedstaat einen Verstoß fest, können sie eine Strafe verhängen, sofern dieser noch nicht sanktioniert wurde. 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).

8. 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 (§45 VStG).

9. Bestellung von verantwortlichen Beauftragten

Bei einem größeren Fuhrpark treffen die Strafen immer den Betriebsinhaber oder den/die Geschäftsführer. Das kann zu Problemen mit der Zuverlässigkeit dieser Personen führen. Wenn durch eine Reihe von Strafen Zweifel an der Zuverlässigkeit der Person zur Ausübung des Gewerbes auftauchen, kann dies zur Entziehung der Gewerbeberechtigung führen – und zwar sowohl im Güterbeförderungsgewerbe als auch in sonstigen Gewerben (zB. Baugewerbe). Um diese Probleme zu vermeiden ist es ab einer gewissen Betriebsgröße ratsam, einen sogenannten „Verantwortlichen Beauftragten“ (Bereichsleiter, Fuhrparkleiter) zu bestellen.

Daher wird juristischen und natürlichen Personen sowie Personengesellschaften empfohlen, von der im Verwaltungsstrafgesetz vorgesehenen Möglichkeit der Bestellung eines oder von mehreren verantwortlichen Beauftragten Gebrauch zu machen, die für die in ihren Bereich gehandeten 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 eines Verantwortlichen Beauftragten, der für Arbeitnehmerschutzvorschriften (AZG, ARG, Arbeitsinspektionsgesetz) verantwortlich ist, wird erst nach Einlangen der schriftlichen Mitteilung über die Bestellung beim zuständigen Arbeitsinspektorat samt Zustimmung des Bestellten rechtswirksam!

10. 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!

Anhang II 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 ÖSTEREICH		
		VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
FAHRER		VSI	SI	MI			
LENKZEITEN		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 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 10h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 11h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10h, sofern die Verlängerung gestattet ist	ab 10h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 11h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 12h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit von 56h	ab 56h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 60h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 70h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

Überschreitung der summierten Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen von 90h	ab 90h			X	von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 100h		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 112,5h	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
FAHRTUNTERBRECHUNGEN		VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5h	ab 4,5h			X	von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	ab 5h		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	ab 6h	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
RUHEZEITEN		VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
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 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	Unterschreitung um mehr als 1h bis zu 2,5h		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	Unterschreitung um mehr als 2,5h	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9h, sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist	Unterschreitung um bis zu 1h			X	von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	Unterschreitung um mehr als 1h bis zu 2h		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	Unterschreitung um mehr als 2h	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

					KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3h + 9h (1. Teil mind. 3h, 2. Teil mind. 9h)	Unterschreitung des Teils von 9h um bis zu 1h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	Unterschreitung des Teils von 9h um mehr als 1h bis zu 2h		X		mind. 200 - 5.000	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)	-
	Unterschreitung des Teils von 9h um mehr als 2h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9h bei Mehrfahrerbetrieb	Unterschreitung um bis zu 1h			X	von Abmahnung - 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
	Unterschreitung um mehr als 1h bis zu 2h		X		mind. 200 - 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
	Unterschreitung um mehr als 2h	X			mind. 300 - 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24h	Unterschreitung um bis zu 2h			X	von Abmahnung - 5.000	-	72 € - 1.815 € (Wiederholungsfall: 145 € - 1.815€)
	Unterschreitung um mehr als 2h bis zu 4h		X		mind. 200 - 5.000	-	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)
	Unterschreitung 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	Unterschreitung um bis zu 3h			X	von Abmahnung - 5.000	-	72 € - 1.815 € (Wiederholungsfall: 145 € - 1.815€)
	Unterschreitung um mehr als 3h bis zu 9h		X		mind. 200 - 5.000	-	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)
	Unterschreitung um mehr als 9h	X			mind. 300 - 5.000	-	300 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 350 € - 3.600 €)

ART DER ZAHLUNG	VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
SONSTIGE VERSTÖSSE GEGEN LENK-UND RUHEZEITEN (AUSSERHALB ANHANG III KONTROLL-RL)				KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Andere Arbeiten oder Bereitschaftszeiten werden nicht auf Schaublatt, Ausdruck oder Kontrollgerät nachgetragen				von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Unterschreitung der ununterbrochenen Fahrtunterbrechung von 45 Min				von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Unterschreitung des 1. Teils der Fahrtunterbrechung von mind. 15 Min				von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Unterschreitung des 2. Teils der Fahrtunterbrechung von mind. 30 Min				von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Mehr als 3 reduzierte tägliche Ruhezeiten zwischen 2 wöchentlichen Ruhezeiten				von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Nichteinhaltung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung (Fähre/Bahn)				von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 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 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Verkehrsunternehmen unterlässt es, den Betrieb so zu organisieren, dass die Fahrer die Lenkzeiten und Vorschriften über das Kontrollgerät einhalten können				von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-
Verkehrsunternehmen unterlässt es, die Fahrer betr. der Einhaltung der Lenkzeiten und der Vorschriften über das Kontrollgerät zu unterweisen oder die Einhaltung regelmäßig zu überprüfen				von Abmahnung – 5.000	72 - 1.815 (Wiederholungsfall: 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 (Wiederholungsfall: 145 - 1.815)	-

II. VERSTÖSSE GEGEN KONTROLLGERÄTPFLICHTEN

EINBAU EINES KONTROLLGERÄTS	VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Fehlen oder Nichtbenutzung eines genehmigten Kontrollgeräts	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
BENUTZUNG VON KONTROLLGERÄTEN, FAHRERKARTEN ODER SCHAUBLÄTTERN	VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Kontrollgerät funktioniert nicht ordnungsgemäß (z.B. Das Kontrollgerät ist nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert, und verplombt)	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Das Kontrollgerät wird nicht ordnungsgemäß benutzt (keine gültige Fahrerkarte, vorsätzlicher Missbrauch, ...)	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Es wird keine ausreichende Zahl von Schaublättern mitgeführt		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Schaublatt -Muster sind nicht zugelassen		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Es wird nicht genügend Papier für Ausdrücke mitgeführt.			X	von Abmahnung – 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Das Unternehmen bewahrt keine Schaublätter, Ausdrücke und heruntergeladenen Daten auf.	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Der Fahrer besitzt mehr als eine gültige Fahrerkarte	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Benutzung einer anderen Fahrerkarte als der eigenen, gültigen Karte des Fahrers	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Benutzung einer mangelhaft funktionierenden oder abgelaufenen Fahrerkarte	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens 365 Tage lang verfügbar	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten lesbar			X	von Abmahnung – 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-

				KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Nichtbeantragung der Ersetzung der Fahrerkarte binnen sieben Kalendertagen bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Unzulässige Benutzung der Schaublätter/Fahrerkarten	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich nicht auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, aber kein Datenverlust			X	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Keine Eingabe von Hand, wenn dies vorgeschrieben ist	X			mind. 300 – 5.000	300 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 350 € - 3.600 €)	-
Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Schlitz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb)	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Die auf dem Schaublatt aufgezeichnete Zeit stimmt nicht mit der gesetzlichen Zeit des Landes überein, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Unzulässige Betätigung der Schaltvorrichtung	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

EINTRAGEN VON ANGABEN	VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Familienname fehlt auf dem Schaublatt	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Vorname fehlt auf dem Schaublatt	X			mind. 300 – 5.000	300 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 350 € - 3.600 €)	-
Zeitpunkt von Beginn oder Ende der Benutzung des Schaublatts fehlt		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Ort von Beginn oder Ende der Benutzung des Schaublatts fehlt			X	von Abmahnung – 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Kennzeichennummer fehlt auf dem Schaublatt			X	von Abmahnung – 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Stand des Kilometerzählers (vor der ersten Fahrt) fehlt auf dem Schaublatt		X		mind. 200 – 5.000	200 - 2.180 (Wiederholungsfall: 250 - 3.600)	-
Stand des Kilometerzählers (am Ende der letzten Fahrt) fehlt auf dem Schaublatt.			X	von Abmahnung – 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Zeitpunkt des Fahrzeugwechsels fehlt auf dem Schaublatt			X	von Abmahnung – 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Symbol des Landes ist nicht in das Kontrollgerät eingegeben			X	von Abmahnung – 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
VORLEGEN VON ANGABEN	VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Verweigerung der Kontrolle	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Schaublätter des laufenden Tages können nicht vorgelegt werden	X					-
Schaublätter der 28 vorausgehenden Tage können nicht vorgelegt werden	X					-
Die Aufzeichnungen der Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) können nicht vorgelegt werden	X					-
Die während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke können nicht vorgelegt werden	X					-
Die Fahrerkarte kann nicht vorgelegt werden	X					-
Die während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten Ausdrücke können nicht vorgelegt werden	X					-

BETRUG	VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Aufzeichnungen auf dem Schaublatt, der Speicherinhalt des Kontrollgeräts oder der Fahrerkarte bzw. die Ausdrücke des Kontrollgeräts wurden verfälscht, unterdrückt oder vernichtet	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Manipulation des Kontrollgeräts, des Schaublatts oder der Fahrerkarte, durch die die Aufzeichnungen und/oder die ausgedruckten Angaben verfälscht werden können	X					-
Einrichtung im Fahrzeug vorhanden (Schalter/Draht), die zur Verfälschung von Daten und/oder ausgedruckten Angaben verwendet werden kann	X					-
BETRIEBSSTÖRUNG	VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Reparatur nicht von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Nicht unterwegs repariert		X		mind. 200 – 5.000	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)	-
HANDSCHRIFTLICHE VERMERKE AUF AUSDRUCKEN	VSI	SI	MI	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Der Fahrer hat nicht alle vom Kontrollgerät aufgrund einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten Angaben vermerkt	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Nummer und/oder Name seiner Fahrerkarte und/oder seines Führerscheins sind nicht auf dem beizufügenden Blatt vermerkt	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-
Unterschrift auf dem beizufügenden Blatt fehlt		X		mind. 200 – 5.000	200 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 250 € - 3.600 €)	-
Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte wurde bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich der Verlust oder Diebstahl ereignet hat, nicht ordnungsgemäß gemeldet	X			mind. 300 – 5.000	300 - 2.180 (Wiederholungsfall: 350 - 3.600)	-

SONSTIGE VERSTÖSSE GEGEN KONTROLLGERÄTEPFLICHTEN (AUSSERHALB ANHANG III KONTROLL-RL)	KFG (Kraftfahrgesetz)	AZG (Arbeitszeitgesetz)	ARG (Arbeitsruhegesetz)
Notwendige Reparaturen am Kontrollgerät werden nicht zeitgerecht durchgeführt	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Fahren ohne Fahrerkarte nach Verlust oder Beschädigung von länger als 15 Kalendertagen	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Arbeitgeber unterlässt die Unterweisung des Fahrers betr. Verwendung des Kontrollgeräts	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Daten von Kontrollgerät oder Fahrerkarte werden nicht ordnungsgemäß heruntergeladen/übertragen/gesichert	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-
Aufzeichnungen von Arbeitsstunden bzw. Lenkeraufzeichnungen werden nicht ordnungsgemäß geführt oder nicht 24 Mon. aufbewahrt	von Abmahnung - 5.000	145 € - 2.180 € (Wiederholungsfall: 200 € - 3.600 €)	-