



FAHRERHANDBUCH 2007

**LENK- UND RUHEZEITEN
EU-SOZIALVORSCHRIFTEN
DIGITALER TACHOGRAPH**



Vorwort



Liebe Berufskollegen,

die aktuellen Neuerungen im EU-Lenkzeitenrecht sowie die nationale Umsetzung der EU-Arbeitszeitrichtlinie sind für unser Gewerbe wieder einmal eine große Herausforderung. Die genaue Einhaltung dieser Regelungen fordert nicht nur unsere Lenker, sondern stellt auch unsere Disponenten vor große Aufgaben. Zu dem müssen wir uns auf Grund des Digitalen Tachos auch an den „gläsernen Lenker“ gewöhnen. Jede auch noch so kleine Übertretung ist dokumentiert, moderne Elektronik kennt keine Toleranz. In Summe bescheren uns diese Neuerungen auch erhebliche Kostensteigerungen.

Die genaue Einhaltung der Lenk- und Ruhezeit – Vorschriften wird von einer dem Lkw gegenüber kritischen Allgemeinheit auch sehr genau verfolgt. Medienberichte über krasse Übertretungen im Lenkzeitenrecht kratzen leider immer wieder heftig am Image des Transportgewerbes und schaden unseren Bemühungen sehr, das Image des Lkw zu verbessern.

Aufgrund des großen Erfolges des Fahrerhandbuches 2004 haben wir jetzt wieder alle Neuerungen im aktuellen Fahrerhandbuch 2007 für Sie zusammengetragen. Mit dem Fahrerhandbuch wollen wir Ihnen und Ihren Lenkern einen kompakten Überblick liefern. Lkw-Friends on the Road verschafft Ihnen diese wichtige Information.

Für die inhaltliche Gestaltung bedanke ich mich bei den Autoren Dr. Christian Schmeidl, Bundessparte Transport und Verkehr, WKO und Dr. Peter Klemens, WK Wien. Den Sponsoren danke ich, dass Sie mit ihrer großzügigen Unterstützung das Projekt ermöglicht haben.

Mit besten Grüßen

KommR Ing. Nikolaus Glisic

LogCom Präsident
Fachverbandsobmann



Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Allgemeines.....	04
1.1	Rechtsvorschriften 04
2. Begriffsbestimmungen	
2.1	Beförderung im Straßenverkehr 05
2.2	Fahrzeug 05
2.3	Fahrer 06
2.4	Fahrtunterbrechung 06
2.5	Andere Arbeiten 06
2.6	Ruhepause 06
2.7	Tägliche Ruhezeit 07
2.8	Wöchentliche Ruhezeit 07
2.9	Woche 07
2.10	Lenkzeit 07
2.11	Tageslenkzeit 07
2.12	Wochenlenkzeit 07
2.13	Zulässige Höchstmasse 07
2.14	Mehrfahrerbetrieb 08
2.15	Verkehrsunternehmen 08
2.16	Lenkdauer 08
3. Übersicht Lenk- und Ruhezeiten Alt und Neu.....	09
3.1	Übersicht der wichtigsten mitzuführenden Dokumente 10
4. Lenkzeiten, Lenkpausen, Ruhezeiten, Ruhepause.....	12
4.1	Allgemeines 12
4.2	Lenkzeiten 12
4.2.1	Tageslenkzeit 12
4.2.2	Lenkzeit pro Woche 13
4.3	Lenkpausen 13
4.3.1	Allgemeines 13
4.3.2	Dauer der Lenkpause 13
4.3.3	Lenkpause bei Verlängerung der Tageslenkzeit 14
4.3.4	Berechnungszeitraum für die Lenkzeit 15
4.4	Ruhezeiten 16
4.4.1	Regelmäßige tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung 16

4.4.2	Reduzierte tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung	16
4.4.3	Tägliche Ruhezeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung	16
4.4.4	Schlafkabine	17
4.4.5	Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit	18
4.4.6	Reduzierte wöchentliche Ruhezeit	18
4.4.7	Kombinierte Beförderung	19
4.4.8	Erlaubte Abweichungen zum Erreichen eines Halteplatzes.....	21
4.5	Ruhepause	21

5. Einsatzzeit, Tages- und Wochenarbeitszeit22

5.1	Einsatzzeit.....	22
5.1.1	Erlaubte Einsatzzeit bei Ein-Fahrer-Besetzung.....	22
5.1.2	Erlaubte Einsatzzeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung	23
5.2	Tages- und Wochenarbeitszeit.....	23
5.2.1	Tagesarbeitszeit	23
5.2.2	Wochenarbeitszeit	24

6. EU-Kontrollgerät.....26

6.1	Allgemein	26
6.2	Digitales Kontrollgerät.....	26
6.2.1	Pflichten des Arbeitgebers.....	26
6.2.1.1	Fahrerkarte, Unternehmenskarte	26
6.2.1.2	Ordnungsgemäße Verwendung des Kontrollgerätes	26
6.2.1.3	Herunterladen von Daten.....	27
6.2.1.4	Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht.....	27
6.2.2	Pflichten des Lenkers	30
6.2.2.1	Mitführungspflicht digitales Kontrollgerät	30
6.2.2.2	Betriebsstörung oder Fehlfunktion des Kontrollgerätes	30
6.2.2.3	Verlust, Diebstahl, Beschädigung, Fehlfunktion der Fahrerkarte.....	30
6.2.2.4	Aufenthalt außerhalb des Fahrzeuges	31
6.2.3	Technische Details.....	31
6.3	Analoges Kontrollgerät	32
6.3.1	Pflichten des Arbeitgebers.....	32
6.3.2	Pflichten des Lenkers	32
6.3.3	Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt	34
6.4	Bescheinigung „lenkfreie Tage“	36

7. Auszug aus dem Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe.....38

1. Allgemeines

Dieses Fahrerhandbuch richtet sich an Lenker von Kraftfahrzeugen für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg übersteigt.

Es bietet einen Überblick über alle wesentlichen Bestimmungen betreffend Lenk- und Ruhezeiten, Lenkpausen, Einsatzzeit sowie Benützung des Kontrollgerätes (Sozialvorschriften im Straßenverkehr) und - last but not least - eine Zusammenstellung der wichtigsten Dokumente, die im LKW mitzuführen sind.

1.1 Rechtsvorschriften

Die EG Verordnung 3820/85 hat für mehr als 20 Jahre die Sozialvorschriften im Straßenverkehr innerhalb der Europäischen Union (ebenso im Anwendungsbereich des AETR) nachhaltig gestaltet.

Mit der neuen Verordnung 561/2006 (tritt im Wesentlichen am 11. April 2007 in Kraft) wird nicht nur die Verordnung 3820/85 aufgehoben, sondern werden auch die Sozialvorschriften den modernen Wettbewerbsbedingungen und den Anforderungen der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr angepasst.

Zahlreiche weitere Richtlinien aber auch nationale Vorschriften beeinflussen ebenfalls die Arbeitsbedingungen für Lenker.

Lenk- und Ruhezeiten – Verordnung (alt)

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

Lenk- und Ruhezeiten – Verordnung (neu)

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

Kontrollgerät – Verordnung

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

Gemeinschafts(EU) – Lizenz/Fahrerbescheinigung

Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedsstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedsstaaten.

Lenker – Richtlinie

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

AETR - Übereinkommen

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

Arbeitszeitgesetz

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

Arbeitsruhegesetz

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

Kraftfahrgesetz

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

Kollektivvertrag

Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe (Kollektivvertrag für Arbeiter)

Dienstanweisung

Dieses Fahrerhandbuch bildet einen Bestandteil des jeweiligen Einzelarbeitsvertrages. Der Arbeitnehmer verpflichtet sich, die geltenden Vorschriften, vor allem betreffend Lenk- und Ruhezeiten, Lenkpausen, Einsatzzeit sowie im Zusammenhang mit dem EU-Kontrollgerät genauestens einzuhalten.

Der Arbeitnehmer wird darauf hingewiesen, dass er bei Nichteinhaltung von Dienstanweisungen mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen zu rechnen hat.

Der Arbeitnehmer nimmt zur Kenntnis, dass er für alle Schäden, die dem Arbeitgeber aus der vom Arbeitnehmer verschuldeten Nicht- bzw. nicht ordnungsgemäßen Einhaltung von Dienstanweisungen erwachsen, gemäß den Bestimmungen des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes haftbar ist.

2. Begriffsbestimmungen

2.1 Beförderung im Straßenverkehr

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

2.2 Fahrzeug

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

- **Kraftfahrzeug:** jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit Eigenantrieb, das 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;

2.3 Fahrer

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

2.4 Fahrtunterbrechung

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

2.5 Andere Arbeiten

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

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

Arbeitszeit ist die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Beschäftigte an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, und während der er seine Funktion oder Tätigkeit ausübt, d. h. die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr. Diese Tätigkeiten umfassen insbesondere Folgendes:

Fahren, Be- und Entladen, Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, Reinigung und technische Wartung, alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen; hierzu gehören auch: Überwachen des Beladens/Entladens, Erledigung von Formalitäten im Zusammenhang mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw.

2.6 Ruhepause

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

2.7 Tägliche Ruhezeit

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

2.8 Wöchentliche Ruhezeit

Der wöchentliche Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ bzw 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 der VO (EG) 561/2006 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann;

2.9 Woche

Der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;

2.10 Lenkzeit

Die Dauer der Lenktätigkeit, aufgezeichnet entweder:

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

2.11 Tageslenkzeit

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

2.12 Wochenlenkzeit

Die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;

2.13 Zulässige Höchstmasse

Die höchstzulässige Masse eines fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;

2.14 Mehrfahrerbetrieb

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

2.15 Verkehrsunternehmen

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

2.16 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.

3. Übersicht Lenk- und Ruhezeiten ALT und NEU

	bis 10.4.2007	ab 11.4.2007
Lenkzeit täglich	9 h täglich 2 x pro Woche 10 h	9 h täglich 2 x pro Woche 10 h
Lenkzeit wöchentlich	90 h in 2 Wochen (indirekt: max. 56 h in 1 Woche)	90 h in 2 Wochen 56 h wöchentliche Lenkzeit zu beachten: AZG durchschnittliche Wochenarbeitszeit 48 h (bei Arbeitsbereitschaft bis zu 55 h) Höchststarbeitszeit in einzelnen Wochen 60 h Durchrechnung: 17 Wochen durch Kollektivvertrag max. 26 Wochen
Lenkpausen	Nach 4½ h 45 Minuten, Teilung der Pause in jeweils mind. 15 Minuten	Nach 4½ h 45 Minuten, Teilung der Pause: Erste Pause mind. 15 Minuten Zweite Pause mind. 30 Minuten
Regelmäßige tägliche Ruhezeit	Innerhalb 24 h -> 11 zusammenhängende Stunden, bei 12 h -> Teilung möglich, ein Teil mind. 8 h	Innerhalb 24 h -> 11 zusammenhängende Stunden, Teilung möglich: 1. Teil mind. 3 h 2. Teil mind. 9 h
Reduzierte tägliche Ruhezeit	3 x pro Woche mind. 9 h sofern bis zum Ende der folgenden Woche die Verkürzung durch eine zusätzliche Ruhezeit ausgeglichen wird	3 x pro Woche min. 9 h, aber weniger als 11 h, keine Ausgleichszeiten!!!
Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 h	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 h
Reduzierte wöchentliche Ruhezeit	36 h am Standort des Fahrzeuges oder Heimatort des Fahrers oder 24 h an anderen Orten Spätester Beginn: nach 6 Tageslenkzeiten bzw. nach dem Ende des 6. Tages, falls die Gesamtdauer der Lenkzeiten nicht die Dauer von 6 Tageslenkzeiten überschreitet. Ausgleich: vor dem Ende der dritten Woche, die auf die betreffende Woche folgt. Jeder Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit muss an eine andere Ruhezeit von mindestens acht Stunden angehängt werden.	Weniger als 45 h aber mind. 24 h Spätester Beginn: am Ende von sechs 24 h-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit. In zwei aufeinander folgenden Wochen: entweder • Zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder • Eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mind. 24 h Ausgleich vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche. Jeder Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit muss an eine andere Ruhezeit von mindestens neun Stunden angehängt werden.

3.1 Übersicht der wichtigsten mitzuführenden arbeitsrechtlichen Dokumente

(Dokumente und Ausrüstungsgegenstände für den Transport gefährlicher Güter, von Abfällen bzw. bei Tiertransporten werden hier nicht behandelt)

Analoges Kontrollgerät

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

- alle Schaublätter
- alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes),
- alle in der EU-VO 3821/85 vorgeschriebenen Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät) für den Zeitraum der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008: der vorausgehenden 28 Kalendertage),
- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Digitales Kontrollgerät

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

- alle in der EU-VO 3821/85 und der EU-VO 561/2006 vorgeschriebenen 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 der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008: der vorausgehenden 28 Kalendertage),
- die Fahrerkarte

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

Bestätigung für lenkfreie Tage

Wurde kein Fahrzeug gelenkt, sollte für die fehlenden Tage eine Bestätigung des Arbeitgebers (nicht stempelpflichtig) mitgeführt werden, aus dem die Zeiten und der Grund des Nichtlenkens hervorgehen, z.B. Urlaub, Krankheit, anderweitige Beschäftigung, etc.
(siehe Punkt 6.4, Seite 36)

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

Fahrerbescheinigung

Ist der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittstaats, so muss er nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 eine Fahrerbescheinigung mit sich führen.

Verwendung von Mietfahrzeugen

Werden Mietfahrzeuge zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendet, 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.

Reisedokument

In der EU: gültiger Personalausweis oder Reisepass;

Für Fahrten außerhalb der EU: gültiger Reisepass, allenfalls mit Visum (ausländische Vertretungsbehörde – Konsulat oder Botschaft fragen)

Warnkleidung

Geeignete Warnkleidung (reflektierende Warnweste) gemäß KFG sowie Arbeitskleidung (Latzhose oder Gleichwertiges) gemäß KV Art. IV Z. 7

Lenker – Vollmacht

Eventuell an den Lenker ausgestellte Vollmacht, das Fahrzeug zu lenken; diese ist vor allem in Italien (so genannte „Delega“) und in Nicht-EU-Staaten zu empfehlen.

Beschäftigungsnachweis/Frankreich

In Frankreich muss der Lenker eine Bestätigung über das Vorliegen eines aufrechten Arbeitsverhältnisses, ausgestellt in einer der EU-Sprachen, mitführen. Für Drittstaatenangehörige ist außerdem ein Nachweis der Arbeits- und Aufenthaltsbewilligung in Österreich erforderlich.

Drittstaatslenker/Deutschland

In Deutschland müssen Lenker eines österreichischen Unternehmens mit Staatsangehörigkeit eines Drittstaates gemäß dem „Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr“ eine österreichische Arbeitsgenehmigung im Original mitführen.

4. Lenkzeiten, Lenkpausen, Ruhezeiten, Ruhepause

4.1 Allgemeines

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

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

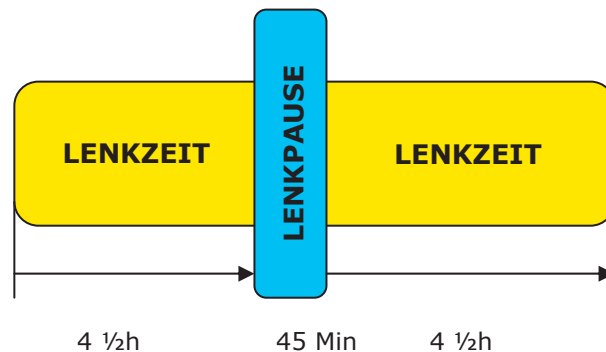
4.2 Lenkzeiten

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

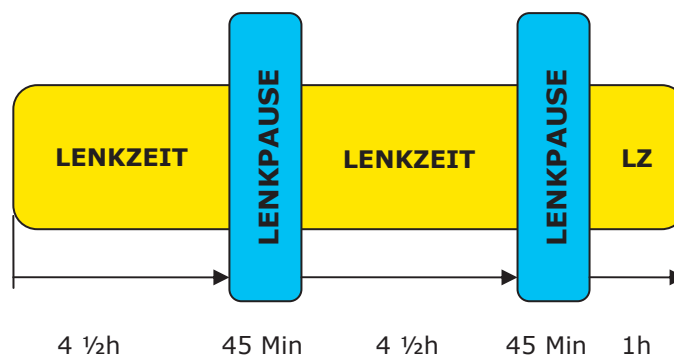
4.2.1 Tageslenkzeit

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

- Die Tageslenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.



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

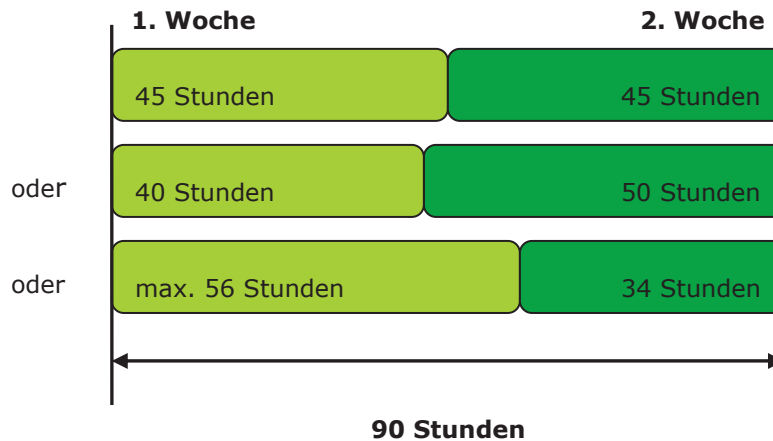


4.2.2 Lenkzeit pro Woche

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

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

Beispiele:



Pflichten des Lenkers

Der Lenker ist verpflichtet, die vorgeschriebenen Lenkzeiten genauestens einzuhalten und keinesfalls zu überschreiten. Im Falle der Verletzung dieser Verpflichtung haftet der Lenker dem Arbeitgeber für sämtliche Schäden, die diesem aus der Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Lenkzeiten erwachsen. Außerdem hat der Lenker in diesem Fall mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen (Verwarnungen, Entlassung) zu rechnen.

4.3 Lenkpausen

4.3.1 Allgemeines

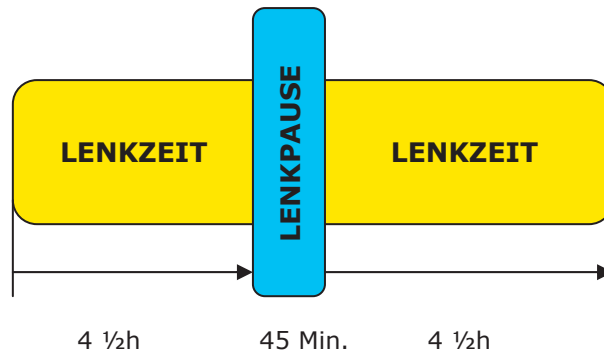
Lenkpausen sind gesetzlich angeordnete Unterbrechungen der Lenkzeit und dienen einerseits der Erholung des Lenkers sowie andererseits der Erhaltung der Verkehrssicherheit.

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

Lenkpausen/Lenkpausenteile können mit einer Ruhepause/Ruhepausenteilen zusammenfallen.

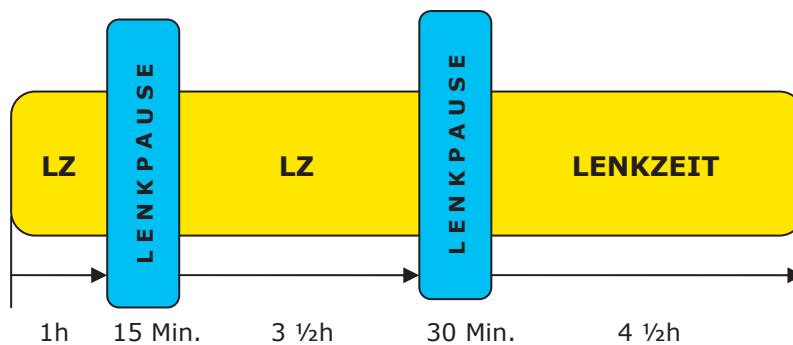
4.3.2 Dauer der Lenkpause

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



- Die Lenkpause nach jeweils 4,5 Stunden kann zweimal geteilt werden. Der **erste Teil** muss mindestens 15 Minuten, der **zweite Teil** mindestens 30 Minuten betragen. Kürzere Pausen als 15 Minuten gelten nicht als Lenkpausen.
- Bei Beginn des letzten Teiles der Lenkpause darf aber die Lenkzeit von 4,5 Stunden noch nicht überschritten sein.

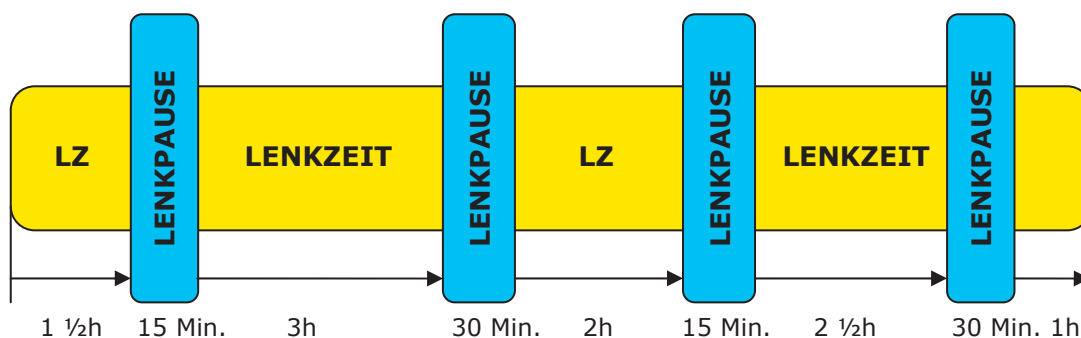
Beispiel:



4.3.3 Lenkpause bei Verlängerung der Tageslenkzeit

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

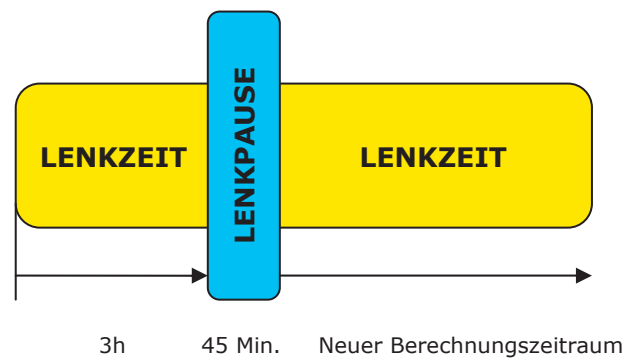
Beispiel:



4.3.4 Berechnungszeitraum für die Lenkzeit

- Sobald die Lenkpause von mindestens 45 Minuten abgehalten ist, beginnt nach Aufnahme einer neuen Lenktätigkeit ein neuer Berechnungszeitraum von 4,5 Stunden Lenkzeit zu laufen.
- Nach Abhaltung der gesamten Lenkpause ist es daher nicht möglich, ein allfälliges „Lenkzeitguthaben“ (bis zum Erreichen der 4,5 Stundengrenze) noch durch Lenktätigkeit zu verbrauchen, bevor ein neuer Berechnungszeitraum für die Lenkzeit von 4,5 Stunden beginnt.

Beispiel:



Pflichten des Lenkers

Der Lenker ist verpflichtet, die vorgeschriebenen Lenkpausen genauestens einzuhalten und keinesfalls zu unterschreiten. Im Falle der Verletzung dieser Verpflichtung haftet der Lenker dem Arbeitgeber für sämtliche Schäden, die diesem aus der Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Lenkpausen erwachsen. Außerdem hat der Lenker in diesem Fall mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen (Verwarnungen, Entlassung) zu rechnen.

4.4 Ruhezeiten

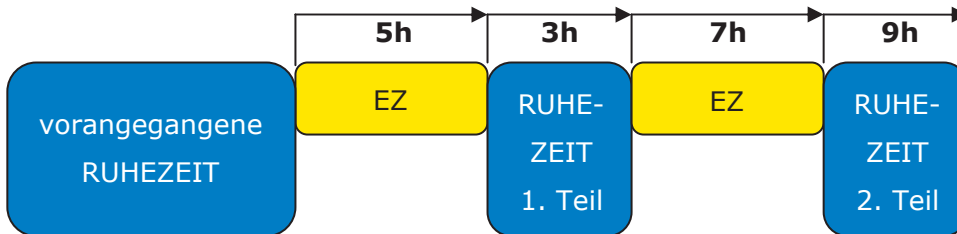
Ruhezeiten dienen dem Lenker für private Zwecke bzw. zur Befriedigung des Schlafbedürfnisses. Man unterscheidet zwischen der täglichen und der wöchentlichen sowie zwischen der regelmäßigen und der reduzierten Ruhezeit.

4.4.1 Regelmäßige tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung

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

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

Beispiel



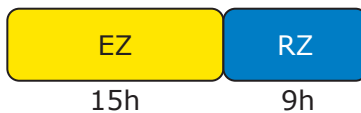
4.4.2 Reduzierte tägliche Ruhezeit bei Ein-Fahrer-Besetzung

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

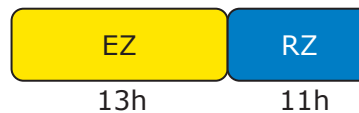
Für reduzierte tägliche Ruhezeiten gebührt im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage kein Ausgleich durch zusätzliche Ruhezeiten an anderen Tagen.

Beispiel:

3x pro Woche

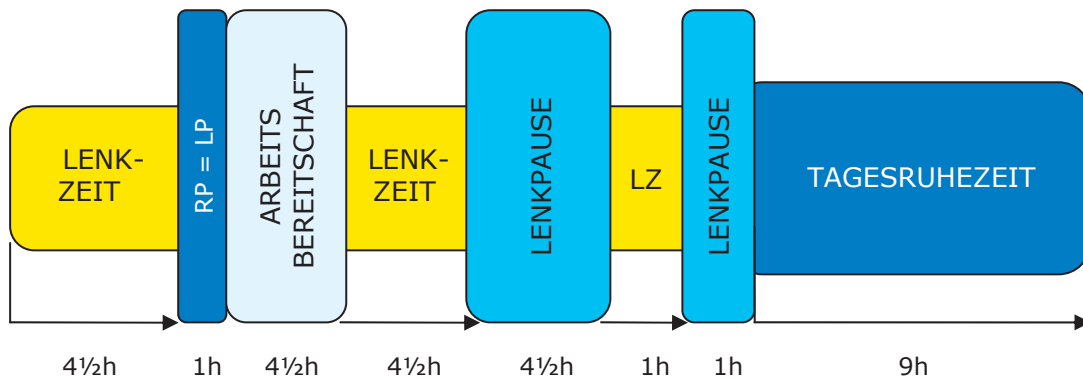
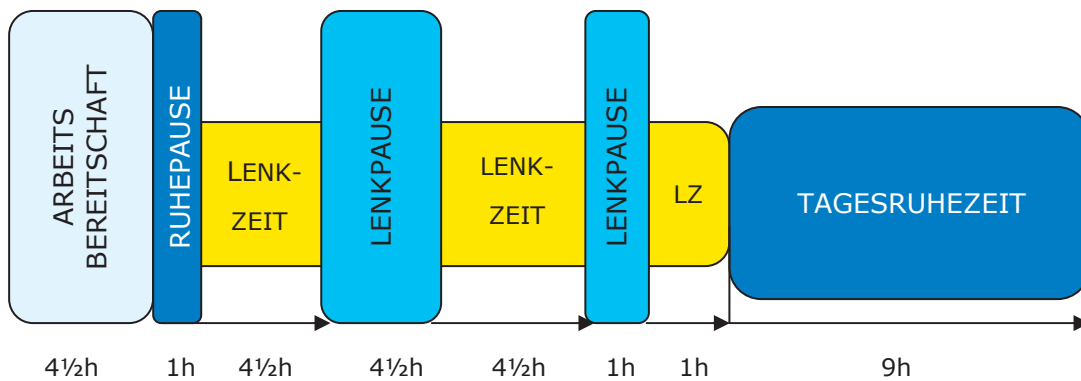


2x pro Woche



4.4.3 Tägliche Ruhezeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung

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

Beispiel:**Lenker 1****Lenker 2**

Da die Ruhepause (anders als die Lenkpause) nicht im fahrenden Fahrzeug verbracht werden darf (der Lenker/Beifahrer muss sich in der Ruhepause vom Fahrzeug entfernen können), muss das Fahrzeug (auch bei 2-Fahrer-Besetzung) jedenfalls 1 Stunde zur Einhaltung der Ruhepause stillstehen.

4.4.4 Schlafkabine

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

Pflichten des Lenkers

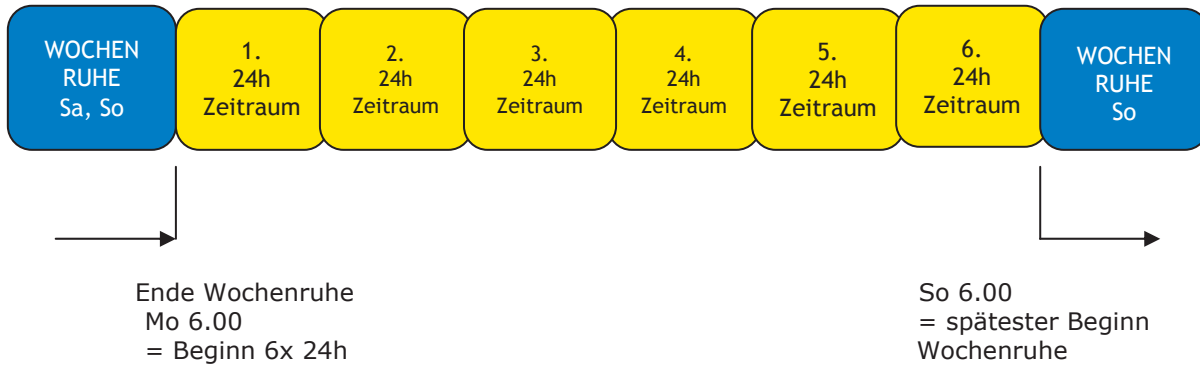
Der Lenker ist verpflichtet, die vorgeschriebene tägliche Ruhezeit genauestens einzuhalten. Vor allem bei Teilung der täglichen Ruhezeit ist unter allen Umständen darauf zu achten, dass die vorgeschriebene Mindestdauer der einzelnen Ruhezeiteile keinesfalls unterschritten wird. Im Falle der Verletzung dieser Verpflichtung haftet der Lenker dem Arbeitgeber für sämtliche Schäden, die diesem aus der Nichteinhaltung der vorgeschriebenen täglichen Ruhezeit erwachsen. Außerdem hat der Lenker in diesem Fall mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen (Verwarnungen, Entlassung) zu rechnen.

4.4.5 Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit

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

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

Beispiel:



4.4.6 Reduzierte wöchentliche Ruhezeit

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

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

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

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

Beispiel für Verkürzung und Ausgleich:

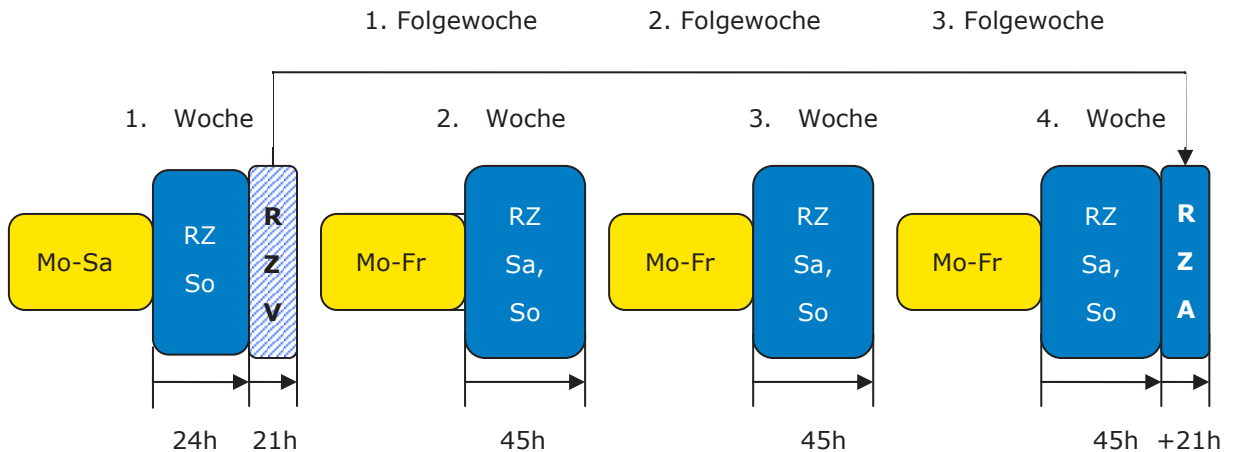
Doppelwoche:

1. Woche und 2. Woche

2. Woche und 3. Woche

3. Woche und 4. Woche

4. Woche und 5. Woche



Erklärung:

RZ - Ruhezeit

RZV - Ruhezeitverkürzung

RZA - Ruhezeitausgleich

Pflichten des Lenkers

Der Lenker ist verpflichtet, die vorgeschriebene wöchentliche Ruhezeit genauestens einzuhalten und die Minstdauer keinesfalls zu unterschreiten. Im Falle der Verletzung dieser Verpflichtung haftet der Lenker dem Arbeitgeber für sämtliche Schäden, die diesem aus der Nichteinhaltung der vorgeschriebenen täglichen Ruhezeit erwachsen. Außerdem hat der Lenker in diesem Fall mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen (Verwarnungen, Entlassung) zu rechnen.

4.4.7 Kombinierte Beförderung

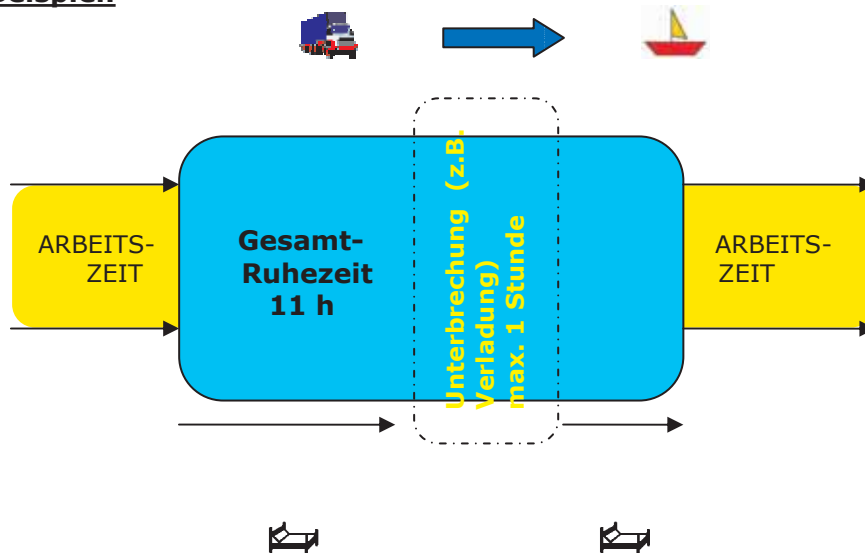
Unter kombinierter Beförderung versteht man Zeiten der Beförderung des Fahrzeuges auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn.

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

Solche Unterbrechungen sind aber nur zulässig, wenn

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

Beispiel:



Die Anfahrts- oder Rückreisezeit zu einem LKW mit einem Gesamtgewicht (einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger) von mehr als 3,5 t, der sich außerhalb des Wohnsitzes des Lenkers bzw. der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindet, gilt grundsätzlich als Arbeitszeit.

Sie gilt nur in folgendem Fall als Ruhepause oder Ruhezeit:

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

4.4.8 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) festzuhalten.

4.5 Ruhepause

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

Für Lenker von Kraftfahrzeugen beträgt die gesetzliche Ruhepause

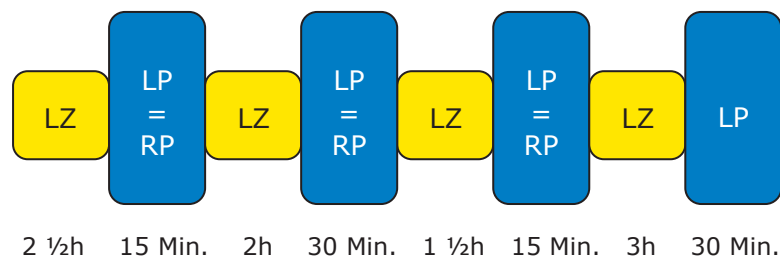
- bei einer Tagesarbeitszeit von 6 bis 9 Stunden mindestens 30 Minuten,
- bei einer Tagesarbeitszeit von mehr als 9 Stunden mindestens 45 Minuten

Der Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe schreibt eine unbezahlte Ruhepause nach spätestens 6 Stunden im Ausmaß von 1 Stunde vor.

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.

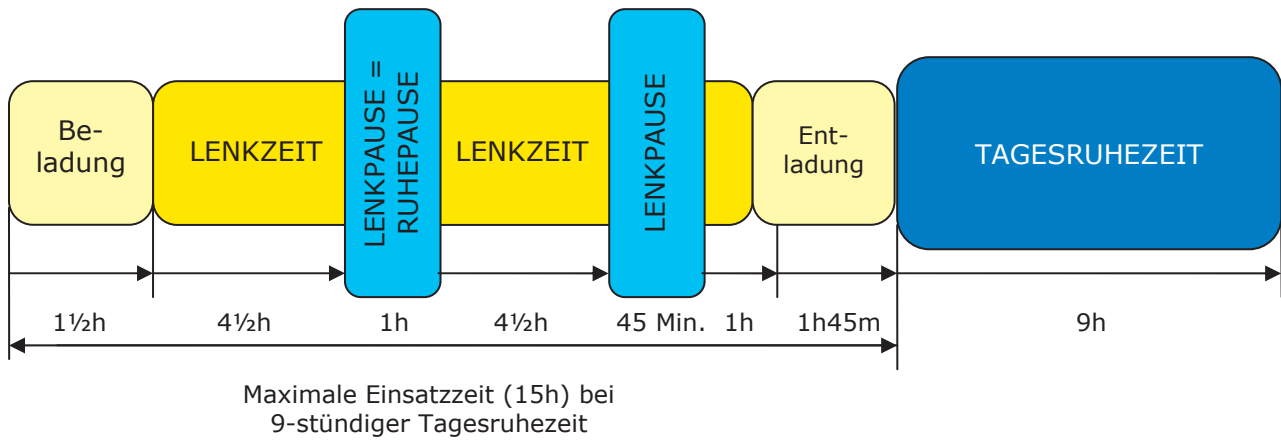
Die Ruhepause oder Ruhepausenteile kann/können mit der Lenkpause oder mit Lenkpausenteilen zusammenfallen.

Beispiel:



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

Beispiel Einsatzzeit bei verkürzter Ruhezeit:



5.1.2 Erlaubte Einsatzzeit bei Zwei-Fahrer-Besetzung

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

30 Stunden – Tägliche Mindestruhezeit = Einsatzzeit

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

Pflichten des Lenkers

Der Lenker ist verpflichtet, die vorgeschriebene höchstzulässige Einsatzzeit genauestens einzuhalten und keinesfalls zu überschreiten. Im Falle der Verletzung dieser Verpflichtung haftet der Lenker dem Arbeitgeber für sämtliche Schäden, die diesem aus der Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Einsatzzeit erwachsen. Außerdem hat der Lenker in diesem Fall mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen (Verwarnungen, Entlassung) zu rechnen.

5.2 Tages- und Wochenarbeitszeit

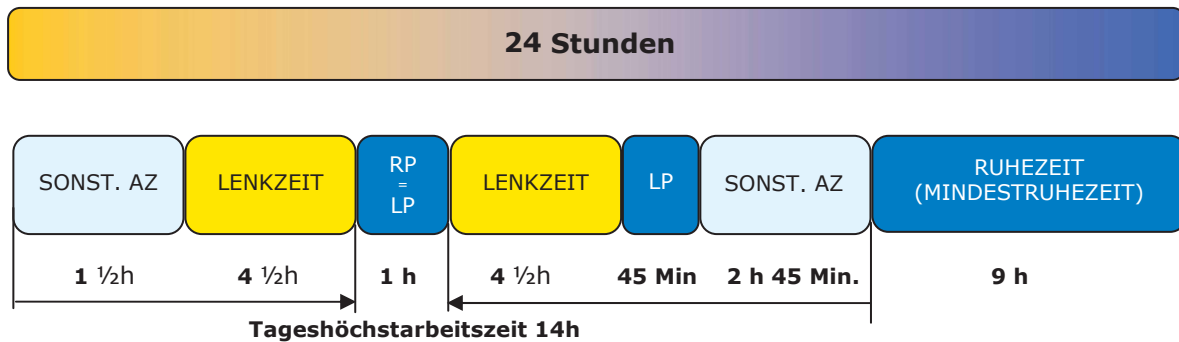
5.2.1 Tagesarbeitszeit

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

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

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

24h – 9h (Mindestruhezeit) – 1h (unbezahlte Ruhepause) = 14h



5.2.2 Wochenarbeitszeit

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

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

Die Wochenarbeitszeit für Lenker darf innerhalb eines im Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe 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.

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)

⇒ Durchschnitt im Durchrechnungszeitraum = 48 Stunden

6. EU-Kontrollgerät

6.1 Allgemein

Nach der EU-Verordnung 3821/85 müssen Fahrzeuge der Personen- oder Güterbeförderung mit einem analogen oder digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein (ausgenommen die in Art. 4 und Art. 14 Abs. 1 VO Nr. 3820/85 genannten Fahrzeuge).

Diese Kontrollgeräte zeichnen die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, die Lenkzeit, die sonstigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten, die Arbeitsunterbrechungen sowie die Tagesruhezeiten auf.

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

6.2 Digitales Kontrollgerät

Alle neu zugelassenen Fahrzeuge ab einem höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG) von 3,5 t müssen ab 1. Mai 2006 mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein. Auch Fahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht unter 3,5 t müssen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet werden, sobald diese Fahrzeuge in Kombination mit einem Anhänger bzw. Auflieger das höchst zulässige Gesamtgewicht von 3,5 t übersteigen und gewerblich genutzt werden.

Fahrer- und Unternehmenskarten werden von ÖAMTC und ARBÖ ausgestellt.

6.2.1 Pflichten des Arbeitgebers

6.2.1.1 Fahrerkarte, Unternehmenskarte

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

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

6.2.1.2 Ordnungsgemäße Verwendung des Kontrollgerätes

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

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

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

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

nachkommt.

6.2.1.3 Herunterladen von Daten

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

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

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

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

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

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


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

6.2.1.4 Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht

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

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

Digitales Kontrollgerät - Produktübersicht des Fachverbandes Güterbeförderung

Produkt	Produktbeschreibung	Preis
<p style="text-align: center;">DATENARCHIVIERUNG auf www.digitalertachograph.at</p>	<p>Mit der Archivierung Ihrer Daten bei unserem Datenarchivierungsportal erfüllen Sie alle gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Aufbewahrung und Archivierung der Daten.</p> <p>Sie können zwischen verschiedenen Datenvolumen auswählen (50 MB; 100 MB; 150 MB etc.)!</p>	<p>79 € (exkl. USt.; im 1. Jahr; Datenvolumen 50 MB; Folgejahr 50 €)</p> <p>129 € (exkl. USt.; im 1. Jahr; Datenvolumen von 100 MB; Folgejahr 100 €)</p> <p>179 € (exkl. USt.; im Jahr; Datenvolumen von 150 MB, Folgejahr 150 €)</p> <p>Größere Datenvolumen auf Anfrage!</p>
<p style="text-align: center;">OPTAC-LESEGERÄT</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Kompatibel mit allen zugelassenen, digitalen Kontrollgeräten • Lädt Daten direkt vom internen Speicher des digitalen Kontrollgerätes herunter • Besitzt einen integrierten Kartenleser zum Herunterladen von Daten der Fahrerkarte • Bedienungsfreundlich mit nur vier Tasten • Speicherkapazität von bis zu 500 Chipkarten-Downloads oder 20 vollständigen Massenspeicher-Downloads • Lässt sich zum Datentransfer direkt an Ihren PC anschließen • Ist tragbar und kann somit in Büros in Fuhrparks oder weit vom Standort entfernt benutzt werden 	<p>€ 350,00/Stück (exkl. USt. und Ab Werk)</p>

<p align="center">SOFTWARELÖSUNG</p> <p align="center">Online-Version</p> <p>Erhältlich ab Ende Mai 2007</p>	<p>Unsere Softwarelösung wertet für Sie alle Fahrer-relevanten Daten aus (Lenkzeit, Ruhezeit, Arbeitszeit, wöchentliche Arbeitszeit etc.), die Sie für Ihre Einsatzplanung benötigen!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersicht nach Fahrer und Fahrzeug • Einsatzzeit: Ruhezeit, Bereitschaft, sonstige Arbeitszeit, Lenkzeit • Einsatzzeit kann auch über Mitternacht angezeigt werden (rollierend) • gefahrene Kilometer • Kalenderauswahl nach Tag • Detailanzeige nach Uhrzeit, Aktivitäten • Anzeige von gesetzlichen Bestimmungen (Ruhezeiten, Lenkpausen, Geschwindigkeitsüberschreitungen, usw.) • Anzeige und Ausdruck von Einsatzzeiten nach Fahrer und Monat (Lohnverrechnungsunterlage) • Anzeige von "nächster Downloadzeit" • Export der Detaildaten nach Excel • zusätzliche Notizen zu Aktivitäten möglich 	<p align="center">€ 379,00 (exkl. USt.)</p> <p align="center">(Software + 50 MB Datenspeicherung für 1 Jahr; in den Folgejahren ist NUR mehr das Volumen der Datenarchivierung zu bezahlen!)</p>
<p align="center">KOMPLETTPAKET</p>	<p>Datenarchivierung (50 MB) + Softwarelösung + OPTAC Lesegerät – dieses Angebot gilt für 1 Jahr, für die Folgejahre zahlen Sie lediglich das Volumen der Datenarchivierung</p>	<p align="center">€ 650,00 (exkl. USt. und Ab Werk)</p>

HINWEISE:

- ALLE PREISE SIND EXKL. USt.
- Diese Produkte können von JEDEM UNTERNEHMEN (Transporteure, Bus-Unternehmer, Werkverkehr), welches digitale Kontrollgeräte einsetzt, erworben werden!
- Sie möchten gerne das Komplettpaket mit mehr Datenvolumen erwerben? Bitte kontaktieren Sie uns unter office@dietransporteure.at, gerne unterbreiten wir Ihnen ein individuelles Angebot!

Kontakt:

Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe

Wiedner Hauptstraße 68, 1040 Wien

Tel: +43/1/961 63 63, Fax: +43/1/961 63 75

E-Mail: office@dietransporteure.at

<http://www.dietransporteure.at>; <http://www.digitalertachograph.at>

6.2.2 Pflichten des Lenkers

6.2.2.1 Mitführungspflicht digitales Kontrollgerät

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

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

6.2.2.2 Betriebsstörung oder Fehlfunktion des 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

6.2.2.3 Verlust, Diebstahl, Beschädigung, Fehlfunktion der Fahrerkarte

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

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

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

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

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

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

6.2.2.4 Aufenthalt außerhalb des Fahrzeuges

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

- andere Arbeiten
- Bereitschaftszeiten
- Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten

6.2.3 Technische Details

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

- Fahrerkarte
- Kontrollkarte
- Werkstattkarte
- Unternehmenskarte

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

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

Die **Werkstattkarte** enthält den Namen des Karteninhabers und ermöglicht die Prüfung und Kalibrierung sowie das Herunterladen der Daten des Kontrollgeräts.

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






6.3 Analoges Kontrollgerät

6.3.1 Pflichten des Arbeitgebers

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

6.3.2 Pflichten des Lenkers

Beim Betrieb des analogen Kontrollgerätes treffen den Lenker folgende Verpflichtungen:

- Der Lenker muss an jedem Tag, an dem er ein Fahrzeug lenkt, ein Schaublatt benutzen, das ihm vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird.
- Der Lenker darf das Schaublatt grundsätzlich erst nach der täglichen Arbeitszeit aus dem Gerät herausnehmen.
Ausnahme: Bei einem Fahrzeugwechsel darf der Lenker das personenbezogene Schaublatt aus dem Kontrollgerät herausnehmen.
- Der Lenker hat im Innenfeld des Schaublattes verschiedene Angaben handschriftlich einzutragen, u.a. Vorname, Zuname, Datum, Fahrtantritt.
- **Schaublätter sind personenbezogen; sie sind ausschließlich durch den namentlich genannten Lenker zu beschriften.**
- Bei einem Lenkerwechsel im Zwei-Fahrer-Betrieb hat derjenige Lenker für die erforderlichen Eintragungen auf dem Schaublatt zu sorgen, der das Fahrzeug tatsächlich lenkt.
- Der Lenker hat den Zeitgruppenschalter am Kontrollgerät so zu bedienen, dass die verschiedenen Zeitgruppen richtig aufgeschrieben werden, und zwar:
 - Lenkzeiten: 
 - alle anderen Arbeiten: 
 - die Bereitschaftszeit im Sinne des Artikel 3b RL 2002/15/EG , also
 - Wartezeiten;
 - die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit;
 - die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit;
 - 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 den Grund und die Art der Abweichung (z.B. Lenkzeitüberschreitung) auf dem Schaublatt zu vermerken.
- Der Lenker verpflichtet sich, den Arbeitgeber unverzüglich zu verständigen, wenn das Kontrollgerät eine Betriebsstörung hat bzw. mangelhaft funktioniert. Ist eine Rückkehr an den Standort des Betriebes innerhalb einer Woche ab Eintritt der Störung nicht möglich, hat der Lenker unterwegs eine Reparatur durch eine zugelassene Werkstatt vorzunehmen.
- Während einer Störung des Kontrollgerätes hat der Lenker die einzelnen Zeitgruppen händisch auf dem Schaublatt oder einem separaten Beiblatt zum Schaublatt gemeinsam mit Angaben zu seiner Person (Name und Führerscheinnummer oder Name und Nummer der Fahrerkarte) aufzuzeichnen.
- Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und das Kontrollgerät daher nicht betätigen kann, müssen folgende Zeitgruppen händisch, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublattes eingetragen werden:
 - andere Arbeiten
 - Bereitschaftszeiten
 - Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten
- Falls während einer Kontrolle ein Schaublatt an das Kontrollorgan (z.B. Polizei, Gendarmerie, etc.) ausgehändigt wird, hat der Lenker eine Bestätigung darüber zu verlangen.

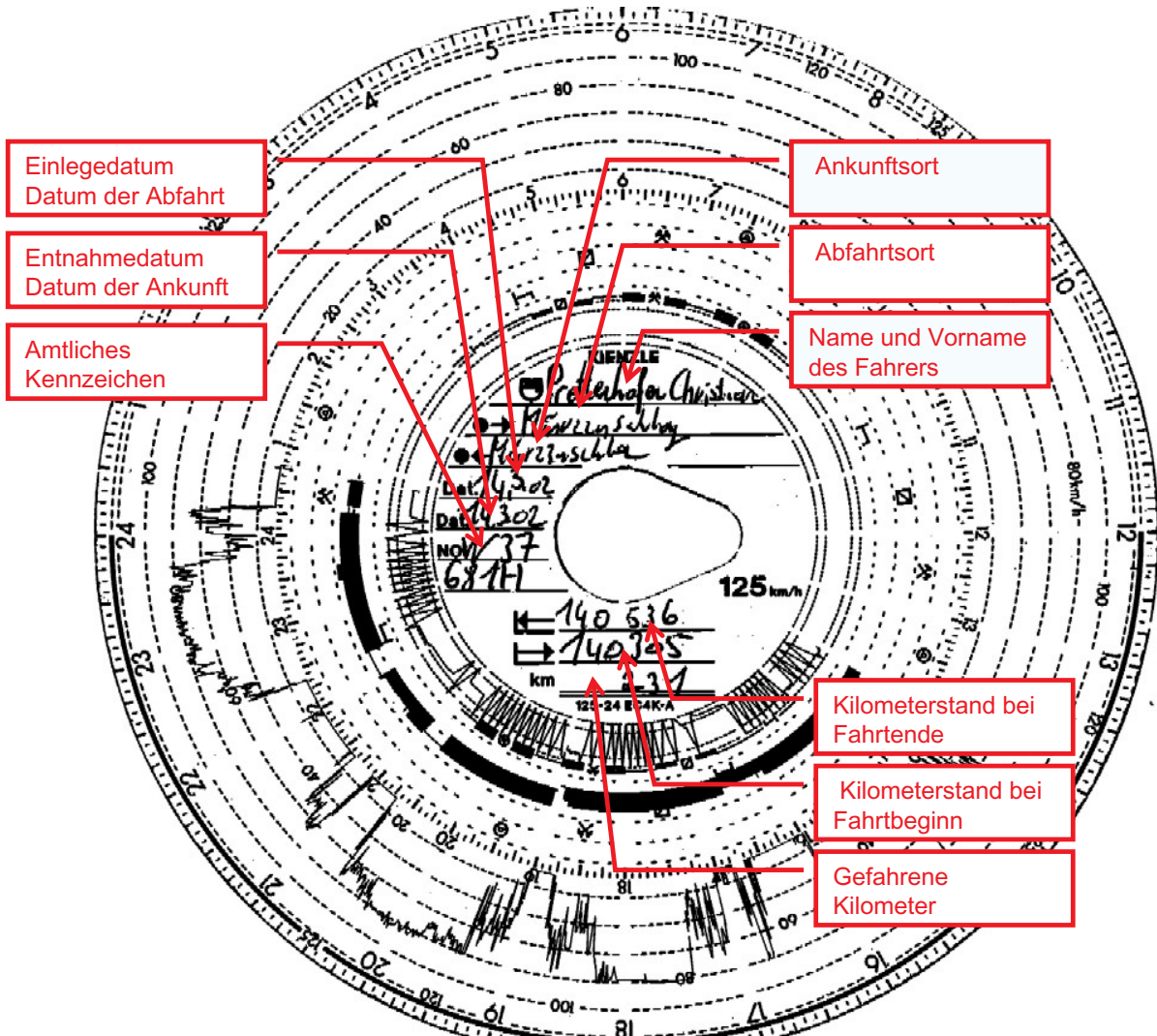
Mitführungspflicht analoges Kontrollgerät

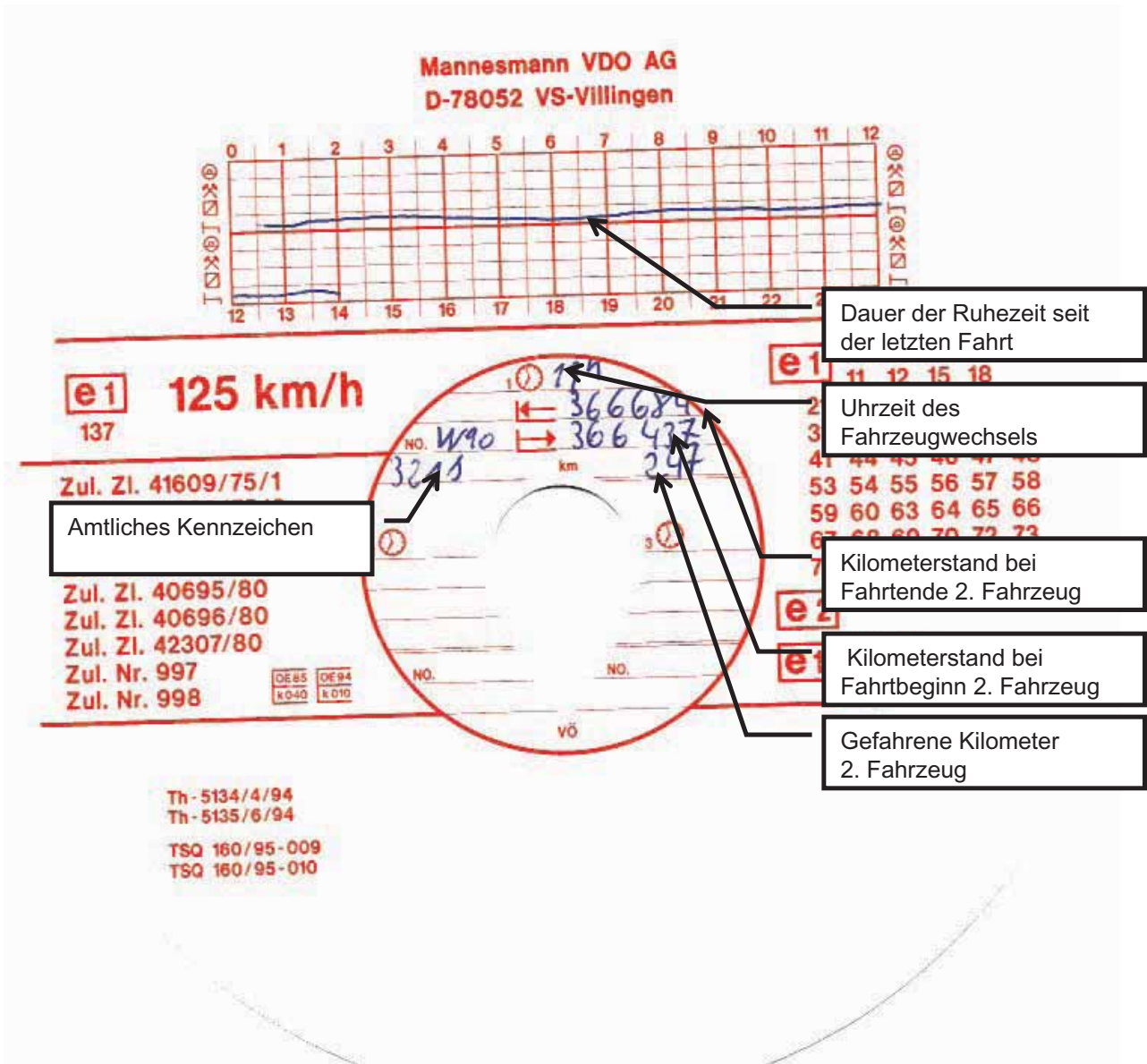
Lenker eines Fahrzeuges mit analogem Kontrollgerät müssen folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle Schaublätter
- alle in der EU-VO 3821/86 und der EU-VO 561/06 vorgeschriebenen Ausdrucke aus dem Kontrollgerät und alle handschriftlichen Aufzeichnungen (z.B. bei Störung des Gerätes, Fahrer hält sich nicht im Fahrzeug auf, Aufsuchen eines Halteplatzes), für den Zeitraum der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008 28 Kalendertage),
- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

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

6.3.3. Handschriftliche Eintragungen auf dem Schaublatt





Pflichten des Lenkers

Der Lenker nimmt ausdrücklich zur Kenntnis, dass die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Bedienung des EU-Kontrollgerätes genauestens einzuhalten sind.

Der Lenker hat bei schuldhaften Verstößen gegen die genannten Verpflichtungen mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen (Verwarnungen, Entlassung) zu rechnen. Für sämtliche Schäden, die dem Arbeitgeber aus der vom Lenker verschuldeten pflichtwidrigen Bedienung des EU-Kontrollgerätes erwachsen, haftet der Lenker nach den Bestimmungen des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes.

6.4 Bestätigung „lenkfreie Tage“

Wenn der Lenker seine Mitführungspflicht beim digitalen sowie analogen Kontrollgerät (im Zeitraum der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage, ab dem 1. Jänner 2008 28 Kalendertage – siehe Punkt 6.2.2.1 sowie 6.3.2.1) wegen Krankheit, Urlaub oder Lenken eines Fahrzeuges außerhalb des Anwendungsbereiches der EU-VO 561/2006 nicht erfüllen kann, muss das Unternehmen dem Lenker ein ausgefülltes und unterschriebenes Formblatt mitgeben.

Das Formblatt ist in allen EU-Mitgliedsstaaten und im Amtsblatt der EU (daher auch in allen Amtssprachen der EU) über folgende Internetseite der europäischen Kommission elektronisch abrufbar (Randzahl 14):

<http://eurlex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2007:099:SOM:DE:HTML>

Eine „Online-Fassung“ (elektronisch ausfüllbar) ist unter folgender Adresse abrufbar:

http://www.aisoe.at/index.php?id=324&no_cache=1

ANHANG

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

*Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben
Zusammen mit den Original-Fahrtenschieberaufzeichnungen aufzubewahren
Falsche Bescheinigungen stellen einen Verstoß gegen geltendes Recht dar*

1. Name des Unternehmens _____

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

3. Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl) _____

4. Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl) _____

5. E-Mail-Adresse _____

Ich, der/die Unterzeichnete:

6. Name _____

7. Position im Unternehmen _____

erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin:

8. Name _____

9. Geburtsdatum _____

10. Nummer des Führerscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses _____

im Zeitraum:

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

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

13. im Krankheitsurlaub befand (**)

14. im Erholungsurlaub befand (**)

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

16. Für das Unternehmen, Ort _____ Datum _____
Unterschrift _____

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

18. Ort _____ Datum _____
Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin _____

(*) Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblatts ist im Internet unter ec.europa.eu verfügbar.

(**) Nur einer der Kästen 13, 14 oder 15 kann angekreuzt werden.

7. Auszug aus dem Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe

Artikel VI b - Sonstige arbeitszeitrechtliche Bestimmungen (gilt ab 11.4.2007)

1. Soweit nicht im Kollektivvertrag abweichende Regelungen festgelegt sind, richten sich die Lenkzeiten, Lenkpausen, Einsatzzeiten, Tagesruhezeiten und die wöchentliche Ruhezeit nach der Verordnung (EG) 561/2006, dem AETR in der jeweils geltenden Fassung sowie dem Arbeitszeitgesetz und dem Arbeitsruhegesetz.

1a. Begriffsbestimmung:

Wenn sich eine Bestimmung auf die Verordnung EG 561/2006 bezieht, dann sind damit Lkw gemeint, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich des Anhängers oder Sattelanhängers 3,5 t übersteigt. Diese Fahrzeuge werden in der Folge „VOFahrzeuge“ genannt.

Die wichtigsten Bestimmungen der Verordnung (EG) 561/2006 sind im Anhang 2 zu diesem Kollektivvertrag zusammengefasst.

2. Gemäß § 13b AZG sind zusätzlich zu den nach § 7 Absatz 1 AZG zulässigen Überstunden weitere Überstunden zulässig. 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 darf 55 Stunden betragen, wenn zumindest die über 48 Stunden hinausgehende Arbeitszeit in Form von Arbeitsbereitschaft geleistet wird. Der Beginn des Durchrechnungszeitraumes ist in Betrieben mit gewähltem Betriebsrat durch Betriebsvereinbarung, in Betrieben ohne Betriebsrat durch Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer festzulegen. Bei Fehlen einer Vereinbarung beginnt der Durchrechnungszeitraum mit dem Beginn des Kalenderjahres.

3. Lenkzeit

a) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2a AZG

Die Lenkzeiten für das Lenken von VO-Fahrzeugen (LKW, deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt) richten sich nach den Vorschriften der Verordnung (EG) 561/2006.

b) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten (Tagesruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit) darf 9 Stunden nicht überschreiten. Zweimal pro Woche darf die Tageslenkzeit auf 10 Stunden verlängert werden.

Innerhalb einer Woche darf die gesamte Lenkzeit 56 Stunden, innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinander folgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

5. Lenkpause

a) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2a AZG

Die Lenkpausen für das Lenken von VO-Fahrzeugen (LKW, deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt) richten sich nach den Vorschriften der Verordnung (EG) 561/2006.

b) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Nach einer Lenkzeit von höchstens 4 Stunden ist eine Lenkpause von mindestens 30 Minuten einzulegen.

Zeiten, die der Lenker im fahrenden Fahrzeug verbringt, ohne es zu lenken, können auf Lenkpausen angerechnet werden. Andere Arbeiten dürfen nicht ausgeübt werden. Lenkpausen dürfen nicht auf die tägliche Ruhezeit angerechnet werden.

5. Tägliche Ruhezeit

a) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2a AZG

Die tägliche Ruhezeit für das Lenken von VO-Fahrzeugen (LKW, deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt) richtet sich nach den Vorschriften der Verordnung (EG) 561/2006.

b) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Nach Beendigung der Tagesarbeitszeit ist dem Lenker eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 Stunden zu gewähren.

6. Wöchentliche Ruhezeit

a) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2a AZG

Die wöchentliche Ruhezeit für das Lenken von VO-Fahrzeugen (LKW, deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt) richtet sich nach den Vorschriften der Verordnung (EG) 561/2006.

b) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Die wöchentliche Ruhezeit für sonstige Fahrzeuge richtet sich nach den § 2 bis 5 Arbeitsruhegesetz.

7. Kombinierte Beförderung - Unterbrechung der täglichen Ruhezeit

a) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2a AZG

Die kombinierte Beförderung mit VO-Fahrzeugen (LKW, deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt) richtet sich nach den Vorschriften der Verordnung (EG) 561/2006.

b) Sonstige Fahrzeugen im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Zeiten, in denen ein Lenker ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn befördert wird, gelten je nach Dauer als Ruhepausen oder als Ruhezeiten.

Eine Ruhezeit liegt dann vor, wenn

- die Zeit mindestens 3 Stunden beträgt und
- dem Lenker ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

Die tägliche Ruhezeit kann zweimal unterbrochen werden, wenn

- sie teilweise an Land und auf dem Fährschiff/oder der Eisenbahn verbracht wird,
- die Unterbrechung maximal 1 Stunde beträgt, und
- dem Lenker während der gesamten täglichen Ruhezeit ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung steht.

8. Einsatzzeit

Als Einsatzzeit gilt die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit einschließlich aller Pausen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit. Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.

a) Die gesamte Einsatzzeit, mit Ausnahme einer einstündigen Essenspause und der in lit. b genannten Teile der Einsatzzeit, wird wie Arbeitszeit bezahlt.

b) Nicht bezahlt werden jene Teile der Einsatzzeit, die nicht Arbeitszeit darstellen (auf schriftliches Verlangen des Dienstnehmers konsumierte Ruhezeitteile für private Erledigungen, vorgezogene Teile der Ruhezeit im Sinne von Artikel 4 Ziffer g der VO 561/2006).

Die Einsatzzeit darf grundsätzlich 12 Stunden nicht überschreiten.

a) Fahrzeuge im Sinne von § 16 Absatz 3 Ziffer 1 AZG (VO-Fahrzeuge)

Gemäß § 16 Abs.3 AZG kann die Einsatzzeit über 12 Stunden hinaus soweit verlängert werden, dass die innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden, bei 2-Fahrerbesetzung innerhalb eines Zeitraumes von 30 Stunden, vorgeschriebene tägliche Ruhezeit eingehalten wird

b) Fahrzeuge im Sinne von § 16 Absatz 4 AZG (Sonstige Fahrzeuge)

Die Einsatzzeit beim Lenken von Fahrzeugen im Sinne von § 16 Absatz 4 AZG (Sonstige Fahrzeuge) beträgt maximal 12 Stunden.

9. Halteplatz

a) VO-Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 2a AZG

Die Zulässigkeit von Abweichungen von den Bestimmungen über Lenkzeit, Lenkpause, täglicher und wöchentlicher Ruhezeit, Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beim Lenken von VO-Fahrzeugen (LKW, deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt) richtet sich nach den Vorschriften der Verordnung (EG) 561/2006.

b) Sonstige Fahrzeuge im Sinne von § 13 Absatz 1 Ziffer 3 AZG

Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Lenker eines sonstigen Fahrzeuges zum Erreichen eines geeigneten Halteplatzes von folgenden Regelungen abweichen:

- Lenkzeit,
- Lenkpause,
- Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung.

Abweichungen sind nur zulässig, soweit sie zur Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeuges oder seiner Ladung erforderlich sind.

Der Lenker hat Art und Grund der Abweichung spätestens bei Erreichen des Halteplatzes folgendermaßen zu vermerken:

- auf dem Schaublatt (bei Fahrzeugen mit analogem Kontrollgerät), oder
- auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät (bei Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät), oder
- in den Arbeitszeitaufzeichnungen (bei allen anderen sonstigen Fahrzeugen)

10. Pflichten des Lenkers

Analoges Kontrollgerät

a) Der Lenker verpflichtet sich die Vorschriften der EU-Verordnung 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr einzuhalten.

b) Der Lenker sorgt dafür, dass die vom Unternehmer ausgehändigten Schaublätter in angemessener Weise geschützt werden. Der Lenker darf keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter verwenden.

Wird ein Schaublatt beschädigt, welches Aufzeichnungen enthält, hat der Lenker das beschädigte Schaublatt dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beizufügen.

c) Der Fahrer hat auf dem Schaublatt folgende Angaben einzutragen:

1. Bei Beginn der Benutzung des Blattes: seinen Namen und Vornamen.
2. Bei Beginn und am Ende der Nutzung des Blattes: den Zeitpunkt und den Ort
3. Das Kennzeichen des Fahrzeuges
4. Den Stand des Kilometerzählers.

d) Falls im Zuge einer Kontrolle ein Schaublatt an das Kontrollorgan ausgehändigt wird, verlangt der Lenker eine Bestätigung gemäß § 102 Abs.1 KFG

e) Der Lenker betätigt die Schaltvorrichtung des Kontrollgerätes so, dass Lenkzeiten, sonstige Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden.

f) Während einer Betriebsstörung oder bei mangelhaftem Funktionieren des Kontrollgerätes hat der Lenker auf dem Schaublatt oder auf einem besonderen, dem Schaublatt beizufügenden Blatt die Angaben über die Zeitgruppen zu vermerken, sofern sie vom Gerät nicht mehr einwandfrei verzeichnet werden.

g) Bei 2-Fahrerbesetzung nehmen die Lenker auf den Schaublättern erforderliche Änderungen so vor, dass Wegstrecke, Geschwindigkeit und Lenkzeit auf dem Schaublatt des Lenkers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

h) Beim Lenken eines Fahrzeuges mit analogem Kontrollgerät muss der Lenker 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 Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät (im Mischbetrieb bei Fahrten sowohl mit analogem als auch digitalem Kontrollgerät) für den Zeitraum der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008: der vorausgehenden 28 Kalendertage),
- die Fahrerkarte (soweit vorhanden)

Der Lenker hat eine Bestätigung über jene Tage, an denen er nicht gelenkt hat, mitzuführen. Alle anderen Schaublätter und die Bestätigungen über Nicht-Lenktage hat der Lenker unverzüglich dem Arbeitgeber auszufolgen.

Digitales Kontrollgerät

a) Der Lenker verpflichtet sich die Vorschriften der EG-Verordnung 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr einzuhalten.

b) Der Lenker muss Inhaber einer Fahrerkarte sein, wenn das von ihm gelenkte Fahrzeug der Verordnung (EG) 561/2006 unterliegt.

c) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte hat der Lenker vor Fahrtbeginn die Angaben zu dem von ihm verwendeten Fahrzeug auszudrucken und am Ausdruck mit seiner Unterschrift folgendes zu 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 hat den Verlust der Fahrerkarte bei der zuständigen Behörde seines Wohnsitzstaates zu melden und innerhalb von 7 Kalendertagen einen Antrag auf Ersatz der Fahrerkarte zu stellen. Die Fortsetzung einer bereits begonnenen Fahrt ist ohne Fahrerkarte höchstens für eine Dauer von 15 Kalendertagen zulässig. Der Zeitraum von 15 Kalendertagen darf nur dann verlängert werden, wenn der Lenker nachweisen kann, dass ihm eine Vorlage oder Benutzung der Fahrerkarte auch für den längeren Zeitraum unmöglich war.

d) Bei 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

e) War eine Bedienung des digitalen Kontrollgerätes durch den Lenker nicht möglich (z.B. Aufenthalt außerhalb des Fahrzeuges), sind bei Wiederinbetriebnahme alle Lenkzeiten, Bereitschaftszeiten, Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten mit der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgerätes auf der Fahrerkarte einzutragen.

f) Beim Lenken eines Fahrzeuges mit digitalem Kontrollgerät muss der Lenker folgende Dokumente mitführen und bei einer Kontrolle vorweisen:

- alle 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 der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Kalendertage (ab dem 1. Jänner 2008: der vorausgehenden 28 Kalendertage),
- die Fahrerkarte

g) Der Lenker hat eine Bestätigung über jene Tage, an denen er nicht gelenkt hat, mitzuführen. Alle anderen Schaublätter und die Bestätigungen über Nicht-Lenktage hat der Lenker unverzüglich dem Arbeitgeber auszufolgen.

IMPRESSUM:

Das Fahrerhandbuch 2007 wurde unter Ausschöpfung aller verfügbaren Quellen mit Sorgfalt zusammengestellt, jedoch kann keine Gewähr übernommen werden.

Herausgeber:
 Arbeitsgemeinschaft LogCom
 WKO Oberösterreich, Hessenplatz 3, 4020 Linz
 T 05-90909-4501, 4521
 F 05-90909-4529
 M office@logcom.org | www.friendsontheroad.at

1. Auflage 2007
 © WKO
 Alle Rechte vorbehalten



Arbeitsgemeinschaft zur Imageförderung des LKW

... überregional & branchenübergreifend...

Gemeinsam wollen wir

- Bewusstseinsbildung für die Rolle des LKW als Motor des Wohlstandes erzeugen
- Verständnis für die Nutzenstiftung des LKW schaffen
 - Akzeptanz in der Öffentlichkeit fördern

Steigen Sie ein und werden Sie Mitglied!

Arbeitsgemeinschaft LogCom
Hessenplatz 3 | 4020 Linz
T: 05/90 909-4501,4521
F: 05/90 909-4529
E-mail: office@logcom.org
Web: www.friendsontheroad.at



MAN. Testsieger bei Verbrauch, Nutzlast & Wirtschaftlichkeit.



www.man-mn.at



Der MAN TGA setzt die Bestmarken.

Der große 1.000-Meilen-Test der englischen Fachzeitschrift „Commercial Motor“ beweist: Die MAN Euro-4-Lösung mit AGR und PM-KAT® spart nicht nur Gewicht, sondern auch Kraftstoff und damit km-Kosten. Der MAN TGA 6x2 gewann souverän die Verbrauchs- und Gewichtswertung und holte sich den ersten Platz als wirtschaftlichster Truck: Im Vergleichstest schnitt er um bis zu 11 % besser ab als seine Wettbewerber! Schön, dass Sie jetzt nicht mehr vergleichen müssen. Nähere Informationen finden Sie unter www.man-mn.com/tga-testsieger.

MAN Nutzfahrzeuge Vertrieb Süd AG
Ein Unternehmen der MAN Nutzfahrzeuge Gruppe



Die Full Service Card



euroShell Card

Viel mehr als nur eine Tankkarte! Profitieren Sie und Ihre Fahrer von umfangreichen Serviceleistungen – in 36 europäischen Staaten. Nutzen Sie zum Beispiel europaweit:

- Verlässlich hochwertigen Kraftstoff auf allen Routen.
- Die bequeme und schnelle Rückführung von MwSt. und Dieselabgaben.
- Die volle Kontrolle über alle Karteneinsätze online oder per E-Mail durch Fuel Management Services und E-Mail Alarm.
- AdBlue, den schadstoffreduzierenden Tank-Zusatz zur zuverlässigen Einhaltung der EURO-5-Norm.

www.euroshell.at
+43 (1) 797 97-6500

