Merkblatt Lenk- und Ruhezeiten

Dokumentationspflichten im Straßenverkehr

Mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes hat der europäische Gesetzgeber in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gleichzeitig Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie Dokumentationspflichten erlassen. Diese Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten sind zum 11. April 2007 vollständig in Kraft getreten und finden seither in vollem Umfang Geltung.

1. Inhalt der neuen Verordnung

Zu den wichtigsten Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gehören u. a.

- Ausrüstungspflicht für digitale Kontrollgeräte,
- die Änderung der Lenk- und Ruhezeitenvorschriften
- die Bestimmung über vom Fahrpersonal mitzuführende Unterlagen
- die Aufbewahrungsfrist- und Vorlagepflichten für Unternehmen
- neue Regelungen der Haftung im Zusammenhang mit Verstößen

2. Geltungsbereich

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt grundsätzlich für alle Beförderungen mit Fahrzeugen, die dem Gütertransport auf öffentlichen Straßen dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht (zGG) einschließlich Anhänger 3,5 Tonnen übersteigt. Im Bereich der Personenbeförderung gelten die Vorschriften beim Einsatz von Fahrzeugen, die zur Beförderung von mehr als 9 Personen einschließlich Fahrern bestimmt sind. Es kommt nicht darauf an, ob sich das Fahrzeug in leerem oder beladenem Zustand befindet bzw. mit Fahrgästen besetzt ist. Die Verordnung gilt grundsätzlich für alle Beförderungen innerhalb der EG-Mitgliedsstaaten und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten. Darüber hinaus gelten sie auch in den EWR-Mitgliedsstaaten Island, Lichtenstein uns Norwegen. Findet ein Transport von einem EG-Staat in einem AETR-Staat statt, der nicht EG-Mitglied ist, gilt auf der gesamten Strecke das AETR, (z.B. Transport von Deutschland in die Türkei)

Hinweis: Innerhalb Deutschlands müssen auch Fahrer von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zGG einschließlich Hänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, Aufzeichnungen über die Lenkzeiten, alle sonstigen Arbeitszeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten führen. Liegt das zGG eines Fahrzeuges nicht über 2,8 t (einschließlich Anhänger), so besteht keine Aufzeichnungspflicht nach dem Fahrpersonalrecht (Muster Anlage 1).

3. Ausrüstungspflicht für digitale Kontrollgeräte

Der verbindliche Einführungstermin für das digitale Kontrollgerät war der 1. Mai 2006. Die Ausrüstungspflicht betrifft alle nach dem diesem Stichtag zugelassene Nutzfahrzeuge mit einem zGG über 3,5 Tonnen und Busse mit mehr als neun Sitzplätzen (einschließlich Fahrer).
Es besteht grundsätzlich keine Nachrüstungspflicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Mai 2006 zugelassen wurden. Vorhandene analoge Kontrollgeräte dürfen so lange weiterbenutzt werden, wie sie funktionsfähig sind oder repariert werden können.

Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und deren zGG mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegen nicht der Verpflichtung des Einbaus eines Kontrollgerätes. Wenn jedoch ein Fahrzeug mit mehr als 2,8 Tonnen zGG mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist, so ist dieses zu betrieben!

4. Lenk- und Ruhezeitenvorschriften nach EG-Verordnung

Begriffserklärungen finden Sie am Ende der Tabelle

	Geltende EG- Regelung seit dem 11. April 2007
tägliche Lenkzeit	Höchstens 9 Stunden Erhöhung 2 mal wöchentlich auf 10 Stunden möglich
wöchentliche Lenkzeit	Höchstens **56** Stunden
Lenkzeit in zwei aufeinander folgenden Wochen (Doppelwoche)	Höchstens 90 Stunden
Lenkzeitunterbrechung (= Fahrtunterbrechung)	Nach spätestens 4 ½ Stunden mindestens 45 Minuten Lenkzeitunterbrechung (Pause) Beliebige Aufteilung **nicht** möglich, Aufteilung in maximal **2** Teile: 1.Teil dann mindestens. 15 Minuten, 2.Teil dann mindestens. 30 Minuten.
Tagesruhezeit (1 Fahrer)	Mindestens 11 Stunden innerhalb von 24 Stunden nach einer Ruhezeit
Aufteilung der Tagesruhezeit (1 Fahrer)	Bei Aufteilung, der Tagesruhezeit Erhöhung auf 12 Stunden. Aufteilung **nur in 2** Abschnitte möglich: Teil 1 mind. 3 Stunden, Teil 2 mind. 9 Stunden
Verkürzung der Tagesruhezeit (1 Fahrer)	Max. 3 x zwischen zwei Wochenruhezeiten auf 9 Stunden **ohne Ausgleich** möglich
Tagesruhezeit (2 Fahrer / Doppelbesetzung[1])	**9** Stunden innerhalb von 30 Stunden nach einer Ruhezeit
Wöchentliche Ruhezeit	Mindestens 45 Stunden einschließlich einer Tagesruhezeit
Verkürzung Wöchentliche Ruhezeit (unterwegs **sowie auch am Stand- oder Heimatort des Fahrers**)	24 Stunden mit Ausgleich bis zum Ende der 3. Folgewoche Es darf nur jede 2. Wochenruhezeit verkürzt werden.
Zeitraum vom Ende einer Wochenruhezeit bis zum Beginn der folgenden Wochenruhezeit	Regelung für alle: Es dürfen max. bis zu **sechs** 24-Stunden-Zeiträume (=144 Std.) aneinander gereiht werden.
Mitzuführende Unterlagen (seit 1. Januar 2008)	für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Kalendertage sind die: • Schaublätter und/oder • Fahrerkarte, • Handschriftlichen Aufzeichnungen, • Ausdrucke Mitzuführen und auf Verlangen dem Kontrollbeamten vorzulegen.
Seit dem 04.Juni 2010	Gilt für Busfahrer wieder die 12 Tage Regelung, (hinsichtlich der Ruhezeiten) müssen sich aber mindestens 24 Stunden im Ausland befinden. Diese Regelung gilt nicht für Beförderungen die nur in Deutschland durchgeführt werden.

[1]Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebes muss der zweite (andere) Fahrer noch nicht mit im Fahrzeug sein. Dessen Anwesenheit ist erst ab der zweiten Stunde bis zum Ende vorgeschrieben.

Definition / Erklärung der Begriffe

Wie bereits weiter oben dargestellt gelten sowohl die Sozialvorschriften aus dem Gemeinschaftsrecht als auch die nationalen Vorschriften des deutschen Fahrpersonalrechts und Arbeitsrechts. Danach ergeben sich u. a. die im Folgenden dargestellten, sich gegenseitig ergänzenden Definitionen.

a) Nach EG-Verordnung:
Arbeitswoche:
Die Arbeitswoche beginnt Montag um 00:00 Uhr und endet am Sonntag um 24:00 Uhr.

Fahrer:
Ein Fahrer ist jede Person, die das Fahrzeug (wenn auch nur kurz) lenkt **oder** sich im Fahrzeug befindet, um es (als Bestandteile seiner Pflichten) gegebenenfalls lenken zu können.
Dies können beispielsweise sein: Arbeitnehmer, selbstfahrende Unternehmer, Beifahrer, Auszubildende oder Praktikanten.

Lenkzeit / Dauer der Lenktätigkeit:
Lenkzeit ist die Dauer der Lenktätigkeit, die von einem Kontrollgerät nach Anh. 1 oder Anh. Ib der VO(EWG)3821/85 oder von Hand aufgezeichnet wird. Unter Lenkzeit fallen solche Zeiten, die tatsächlich mit Fahrtätigkeit zugebracht werden. Zur Lenkzeit gehört auch das vorübergehende Stehen des Fahrzeugs, wenn dies nach allgemeiner Anschauung zum Fahrvorgang gehört. D.h. Wartezeiten an Ampeln, an Bahnschranken, in Staus oder an der Grenze sind ebenfalls der Lenkzeit zuzurechnen. (Hingegen gehören Fahrpausen, dann nicht zur Lenkzeit, wenn sie aus anderen als den vorgenannten Gründen stattfinden und der Fahrer dabei seinen Platz am Lenkrad verlassen kann.)

Fahrtunterbrechung (= Lenkzeitunterbrechung):
Ist jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird. Lenkzeitunterbrechungen müssen innerhalb der vorgesehenen 4,5 Stunden Lenkzeit oder unmittelbar danach erfolgen. Während einer Lenkzeitunterbrechung darf der Fahrer keine anderen Arbeiten (z.B. Be- oder Entladetätigkeiten, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten) ausführen. Dagegen zählen Wartezeiten als Lenkzeitunterbrechung, sofern sie nach allgemeiner Verkehrsanschauung nicht dem Fahrvorgang zuzurechnen sind. Hierzu können beispielsweise Wartezeiten bei der Grenzabfertigung oder beim Be- oder Entladen des Fahrzeugs gerechnet werden. Das gleiche gilt für die Zeiten auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine im fahrenden Fahrzeug sowie auf Fähr- und Eisenbahnfahrten. Nach jeder Unterbrechung von insgesamt 45 Minuten (zusammenhängend oder in Teilen) beginnt ein neuer, für die Unterbrechung relevanter Lenkzeitabschnitt von 4,5 Stunden. Dies bedeutet, dass auch nach einer beispielsweise nur 2-stündigen Lenkzeit mit anschließender 45-minütiger Unterbrechung ein neuer Lenkzeitabschnitt von 4,5 Stunden beginnt. Lenkzeitunterbrechungen dürfen jedoch nicht der täglichen Ruhezeit zugerechnet werden.

Ruhezeit:
Ruhezeit ist vorgesehen als tägliche Ruhezeit und wöchentliche Ruhezeit. Die regelmäßige tägliche Ruhezeit beträgt 11 Stunden. Sie darf in der Weise aufgeteilt werden, dass zuerst ein Block von drei Stunden und dann ein Block von 9 Stunden eingelegt wird. Bei einer Aufteilung erhöht sich die tägliche Ruhezeit auf 12 Stunden. Drei Mal zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten ist eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit auf 9 Stunden zulässig.
Während der Ruhezeit muss der Fahrer frei über seine Zeit verfügen können. Keine Ruhezeiten sind Zeiten der Arbeit oder Arbeitsbereitschaft sowie die im fahrenden Fahrzeug verbrachten Kabinenzeiten (z.B. als Beifahrer bei Doppelbesetzung, siehe auch Definition ´Fahrer´). Die tägliche Ruhezeit kann jedoch im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt. Der Fahrer muss innerhalb jedes 24-Std-Zeitraumes eine tägliche Ruhezeit einlegen. Der 24-Stunden-Zeitraum braucht nicht mit dem Kalendertag identisch sein. Beginnt der Fahrer die Fahrt am Sonntag um 22.00 Uhr, so muss er bis spätestens Montag um 22.00 Uhr seine vollständige tägliche Ruhezeit eingelegt haben. Das heißt, bei einer 11-stündigen täglichen

Ruhezeit muss diese spätestens am Montag um 11:00 Uhr, bei einer 9-stündigen täglichen Ruhezeit spätestens am Montag um 13:00 Uhr beginnen.

Tageslenkzeit:
Ist 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.

Wochenlenkzeit:
Ist die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche.

b) Fahrpersonalgesetz und Fahrpersonalverordnung
Fahrzeuge, die ein zGG von mehr als 2,8 Tonnen haben (aber weniger als 3,5 Tonnen) und einen Anhänger mitführen, und damit die 3,5 Tonnen zGG überschreiten, benötigen ebenfalls ein Kontrollgerät. Handelt es sich hierbei um ein Fahrzeug, das erstmalig nach dem 1. Mai 2006 zugelassen wurde, muss dieses Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet werden.

c) Nach Arbeitszeitgesetz (nach § 21 a ArbZG)

Arbeitszeit:
Arbeitszeit ist die Zeit von Beginn bis zum Ende der Arbeit des Arbeitnehmers.
Nicht zu den Arbeitszeiten gehören:
- Ruhepausen
- Ruhezeiten
- Bereitschaftszeiten zur Aufnahme von Fahrtätigkeiten (egal ob zu Hause oder am Arbeitsplatz)
- Zeiten als Fahrer auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine

5. Mitführungspflichten

Neu geregelt wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch die Mitführungspflichten der Fahrerunterlagen (Schaublätter, handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke). Im Hinblick auf die Mitführungspflicht für Aufzeichnungen über die Lenk- und Ruhezeiten gilt:

Seit dem 01.01.2008:
Mitführung der Schaublätter für den laufenden Tag sowie der vorangegangenen **28 Tage** (Kalendertage). Das gleiche gilt für handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät.

Überblick über die gesamten mitzuführenden Fahrerunterlagen

Im Fahrzeug mitzuführende Unterlagen beim Lenken von Fahrzeugen, die mit einem **analogen Kontrollgerät** oder **digitalen Tachographen** ausgerüstet sind:

- Schaublätter für den laufenden Tag sowie der vorangegangenen **28 Tage** (Kalendertage), an denen ein Fahrzeug geführt wurde, welches unter die VO(EG) 561/2006 oder unter § 1 Fahrpersonalverordnung fällt
- Fahrerkarte, falls dem Fahrer eine solche ausgestellt wurde
- alle während des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke vom „Digitalen Kontrollgerät"
- Bescheinigung nach § 20 Fahrpersonalverordnung, falls der Fahrer an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage kein Fahrzeug gelenkt hat,
- Bescheinigung von Tätigkeiten (lenkfreie Tage) gem. VO (EG) Nr. 561/2006 sofern im genannten Zeitraum ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt wurde, ggf. auch alle hierbei zu erstellenden handschriftlichen Aufzeichnungen
- und Ausdrucke, die nach VO (EG) Nr. 561/2006 und 3821/85 vorgeschrieben sind (z.B. bei Beschädigung der Fahrerkarte oder bei Defekt des Kontrollgerätes).

Auf Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät darf **kein Fahrer ohne Fahrerkarte** eingesetzt werden.

6. Aufbewahrung- und Vorlagepflichten des Unternehmens

Neu geregelt wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch die Aufbewahrungs- und Vorlagepflichten. So sieht Art. 14 Abs. 2 Satz 1 VO (EWG) Nr. 3821/85 nunmehr vor, dass die Unternehmen die Schaublätter und - sofern Ausdrucke erstellt wurden – die Ausdrucke in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang aufbewahren und den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aushändigen müssen.

Achtung:
Nach nationalem Recht Fahrpersonalverordnung §2a hat der Unternehmer die Unterlagen nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist (1 Jahr) bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, wenn erweiterte Aufbewahrungspflichten (z.B. Arbeitszeitgesetz) nicht entgegenstehen.

Werden Fahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät eingesetzt, muss der Unternehmer spätestens alle **90 Tage** die Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes kopieren und speichern.

Die Daten der Fahrerkarte sind alle **28 Tage** zu kopieren und zu speichern.

Die Fahrer können von ihren Unternehmen darüber hinaus verlangen, dass sie eine Kopie der von den Fahrerkarten herunter geladenen Daten sowie Ausdrucke davon ausgehändigt bekommen.

Bei Kontrollen in Unternehmen sind neben den Schaublättern auch vorhandene Ausdrucke und herunter geladene Daten vorzulegen oder auszuhändigen.

7. Bescheinigung über arbeitsfreie Tage bzw. nachweisbefreite Fahrzeuge (siehe Anlage 2)

Sofern Schaublätter oder die entsprechenden Aufzeichnungen für einzelne, vorlegungspflichtige Tage nicht vorgelegt werden können, weil der Fahrer an einem oder mehreren der vorausgegangenen 28 Kalendertage kein Fahrzeug oder nur solche Fahrzeuge gelenkt hat, für deren Führen keine Nachweispflicht besteht, ist bei einer Kontrolle auf Verlangen eine entsprechende Bescheinigung des Unternehmers vorzulegen. Für Sonn- und Feiertage ist eine solche Bescheinigung i.d.R. nicht nötig[2].
Als Gründe dafür, warum die vorgeschriebenen Nachweise nicht vollständig vorgelegt werden können, können folgende Ursachen genannt werden:
1. der Fahrer hat ein Fahrzeug gelenkt, für dessen Führen keine Nachweispflicht besteht
2. der Fahr war krank
3. der Fahrer war in Urlaub oder
4. der Fahrer hat aus anderen Gründen kein Fahrzeug gelenkt

Der Unternehmer hat den betroffenen Fahrern eine solche Bescheinigung vor Fahrtantritt unter Angabe der Gründe für das Fehlen von Arbeitszeitnachweisen auszustellen und auszuhändigen. Diese Bescheinigung darf **nicht handschriftlich** ausgefüllt sein und muss vom Unternehmer oder einer von ihm beauftragten Person, die nicht der Fahrer selbst sein darf, und vom Fahrer **unterschrieben** werden. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat hierzu ein Musterformblatt erstellt, das zur Verwendung empfohlen wird.[3]

[2] Für Sonn- und Feiertage wird eine Bescheinigung bei Straßenkontrollen des BAG nicht verlangt, außer es liegen Anhaltspunkte vor, dass der Fahrer an einem Sonn- oder Feiertag ein nachweispflichtiges Fahrzeug gelenkt haben könnte. Solche Anhaltspunkte sind grundsätzlich im Personenverkehr bzw. dann gegeben, wenn es sich um eine Beförderung handelt, die gemäß § 30 StVO vom Sonntagsfahrverbot ausgenommen ist.
[3] Die Veröffentlichung erfolgte im Amtsblatt der Europäischen Union 2007, L 99 S. 14 und kann unter folgendem Link abgerufen
werden: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2007/l_099/l_09920070414de00140015.pdf

Auch wenn dieses Formblatt in Deutschland nicht verbindlich vorgeschrieben ist, empfehlen wir dessen Verwendung besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, um Schwierigkeiten bei etwaigen Kontrollen im EU-/EWR-Ausland zu vermeiden. In einigen europäischen Staaten ist dieses Formblatt zum Teil vorgeschrieben. Die EU-Kommission hat das entsprechende Formular auch als Worddokument in 21 Sprachen im Internet eingestellt, damit ein Ausfüllen und Ausdrucken per Computer möglich ist. Das Formular kann zur eigenen Verwendung unter folgendem Link heruntergeladen werden:
http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm

In den Fällen, in denen eine solche Bescheinigung nicht ausgestellt werden kann, weil die berücksichtigungsfreien Tage unterwegs angefallen sind, hat der Unternehmer eine solche Bescheinigung nachträglich auszustellen und vorzulegen.

8. Verantwortung für Verstöße

Für begangene Verstöße sollen ab sofort alle an einer Transportkette Beteiligten zur Verantwortung gezogen werden, also nicht allein der Fahrer, sondern auch der Arbeitgeber und der Auftraggeber, vgl. Art. 10 VO (EG) 561/2006. Ein klassisches Mitverschulden z.B. des Verladers wäre gegeben, wenn der Verlader von einem Frachtführer verlangt, dass seine Ware bis zum Zeitpunkt X ausgeliefert werden soll, obwohl offensichtlich ist, dass der genannte Termin nur bei einer Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden kann.

9. Ausnahmen

Der Gesetz- und Verordnungsgeber sieht eine ganze Reihe von Ausnahmetatbeständen von den Fahrpersonalvorschriften vor. Die aktuell gültigen Ausnahmen sind im europäischen Recht in Artikeln 3 und 13 VO (EG) Nr. 561/2006 aufgelistet. Im nationalen Recht sind die Ausnahmen in § 1 Absatz 2 und § 18 der Fahrpersonalverordnung (FPersV) aufgeführt.

Bei der Suche nach einem geeigneten Halteplatz kann in Ausnahmefällen von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten abgewichen werden, wenn dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Dann muss jedoch der Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen eines Halteplatzes auf dem Schaublatt oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät notiert werden. (Überschreitungen dieser Art können aber zu Problemen bei Kontrollen im Ausland führen)

Wenn Güterbeförderungen für private Zwecke durchgeführt werden (z. B. eigener Umzug) müssen Sie das Fahrpersonalrecht nicht beachten, wenn das zGG von 7,5 Tonnen nicht überschritten wird. Bei privaten Transporten über 7,5 Tonnen zGG gelten die Bestimmungen der VO(EG)561/2006 sowie VO (EWG)3821/85 im vollem Umfang, das heißt, es müssen die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten, sowie ein EG-Kontrollgerät betrieben werden.

Das Merkblatt wurde mit großer Sorgfalt zusammengestellt. Rechtsverbindlich sind jedoch nur die einschlägigen Rechtsvorschriften. Eine Gewähr für die Richtigkeit und der Vollständigkeit kann nicht übernommen werden.

Stand: Januar 2014

IHK – Ansprechpartnerin:
Fachbereich I, Standortpolitik
Manuela Lenk
Goethestraße 1
03046 Cottbus
Telefon: 0355 365-1104
E-Mail: lenk@cottbus.ihk.de

Anlage 1

Muster eines Tageskontrollblattes

Name, Vorname u. Anschrift des Fahrers																								
2.. Amtlichen Kennzeichen des/der Fahrzeuge						1. Tageskontrollblatt Nr. 1											3. Tag und Datum						
	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12	
4.																								
5.																								
6.																								
	13		14		15		16		17		18		19		20		21		22		23		24	
4.																								
5.																								
6.																								
7. Ort der Fahrtaufnahme													8. Ort der Fahrtbeendigung											
9. Höchstzulässiges Gesamtgewicht der Fahrzeugs einschließlich Anhänger																							Stundenzahl	
10 Kilometerstand		bei Fahrtende					km									4.								
		bei Fahrtbeginn					km									5.								
Gesamtfahrstrecke							Km									6.								
Bemerkungen und Unterschrift																								
Erläuterungen		4 = Ruhezeiten und Lenkzeitunterbrechung														5 = Lenkzeiten								
		6= Sonstige Arbeitszeiten einschl. Arbeitsbereitschaft																						

Anlage 2: EU Muster

BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN GEMÄSS DER VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006 ODER AETR (*)

GEMÄSS DEM EUROPÄISCHEN ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE ARBEIT DES IM INTERNATIONALEN STRASSENVERKEHR BESCHÄFTIGTEN FAHRPERSONALS (AETR) (*)

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

Vom Unternehmer 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 der 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 _____

(**) Nur ein Kästchen ankreuzen

21 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.

22. Ort _____ Datum _____

_____
Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin

(*) Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Personen