

Einlegeblatt 2. Auflage „Lenk- und Ruhezeiten in der Praxis“ (Art-Nr.: 23002)

Hinweise des Autors zu gesetzlichen Änderungen

Stand: Januar 2011

1. Änderung im AETR

Obwohl die Änderungen des AETR zur Anpassung an die nun seit Jahren geltenden, neuen EU-Regelungen bereits am 20.09.2010 völkerrechtlich wirksam geworden sind, bedarf es noch der nationalen Umsetzung. Dieses erforderliche Zustimmungsgesetz zur Änderung des AETR wird für Frühjahr 2011 erwartet.

Mit dem geänderten AETR gelten dann (wieder) im Wesentlichen gleiche Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und die Kontrollgeräte sowohl in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union als auch in den AETR-Staaten.

Zur vollständigen Umsetzung ist aber auch noch die Änderung der Fahrpersonalverordnung notwendig, da diese in Hinblick auf die Bußgeldvorschriften ebenfalls dem neuen AETR angepasst werden muss. Auch mit dieser Änderung ist im Frühjahr 2011 zu rechnen.

2. Änderungen in der Fahrpersonalverordnung

Unabhängig von der rechtlich notwendigen Anpassung der Fahrpersonalverordnung an das geänderte AETR steht zudem eine Novellierung der Fahrpersonalverordnung auch in anderen Punkten an. So ist zu erwarten, dass das von der EU als Richtlinie veröffentlichte Muster der „Freibescheinigung“ (siehe Seite 99) als bindend vorgeschrieben in den deutschen Verordnungstext übernommen wird. Auch werden einzelne Unterpunkte der Ausnahmen nach § 18 Fahrpersonalverordnung aktualisiert und Anwendungsmöglichkeiten klarer definiert. Mit der Änderung der Fahrpersonalverordnung nimmt der deutsche Ordnungsgeber seine Möglichkeit aber auch die Verpflichtung wahr, auf die aktuelle Entwicklung des Rechts zu reagieren. Nicht nur gesetzliche Änderungen werden dabei berücksichtigt, sondern auch Rechtsprechung zu Auslegungsfragen.

3. Sonderfall Schweiz

Seit 1. Januar 2011 hat auch die Schweiz eine Rechtsänderung vorgenommen. Durch Novellierung der Schweizer „Chauffeurverordnung“ steht nun der Weg frei die Inhalte aus der VO (EG) Nr. 561/2006 auch eins zu eins in die Schweiz zu übertragen.

Formal gilt diese nationale Verordnung zwar nur für Fahrer und Unternehmer aus der Schweiz, jedoch wird bei Verkehrskontrollen auf schweizerischem Staatsgebiet bereits mit dem aktuellen EU-Recht gearbeitet. So sehen es grundsätzlich die EU-Vorschriften und auch das AETR vor.

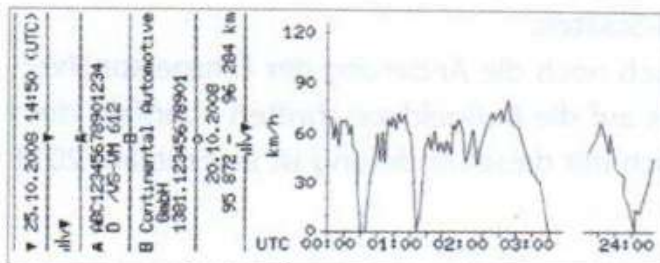
4. Digitale Kontrollgeräte

Unabhängig von der nun rechtlich vorgeschriebenen Einführung Digitaler Kontrollgeräte für erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge auch in den AETR-Staaten haben die Kontrollgerätehersteller modifizierte Geräte auf den Markt gebracht.

Mit einer Weiterentwicklung der Technik, aber auch mit gesetzlichen Vorgaben der EU, sind neue Geräteversionen produziert worden. Fälschungs- und manipulationssicherer sollen nach Vorgaben der EU die Geräte sein, praktischer und einfacher in der Handhabung / Bedienung lautete der Kundenwunsch.

So haben die Geräte von Continental (ehemals Siemens-VDO), aber auch von Stoneridge, weitere, praxisgerechte Anwendungsmöglichkeiten für den Fahrer eröffnet.

Für die Verkehrsüberwachung der Kontrollorgane, aber auch für die Eigenkontrolle durch den Fahrer selbst, besteht zum Beispiel die Möglichkeit ein Geschwindigkeitsdiagramm auszudrucken.



5. Sozialvorschriften und Arbeitszeit

Mit statistischer Feststellung der Unfallursache „Übermüdung“ rücken nun auch die täglichen Arbeitszeiten in das Visier der Kontrollbeamten. Die richtige Einstellung des Zeitgruppenschalters ist nun genauso ein Überprüfungspunkt geworden, wie die korrekte Einhaltung der Arbeitszeiten. Lkw-Fahrer, die ihr Fahrzeug selbst be- und entladen oder Busfahrer, die aus Kundenfreundlichkeit das Kofferverstauen übernehmen oder auf dem Rasthof Kaffee ausschenken, müssen nun bei der täglichen Berechnung der Zeiten auch diese anzurechnenden Arbeitszeiten berücksichtigen.

Nun wird so mancher Fahrer Probleme auf sich zukommen sehen, mit denen er bisher nicht gerechnet hat. Seit Mitte 2010 werden solch gezielte Kontrollen von einzelnen Ministerien angeordnet und teilweise sogar auch auf dem Betriebsgelände an der Laderampe durchgeführt.

6. Risikobewertung für Unternehmen

Das mit einer Richtlinie durch die Europäische Union im Jahr 2006 schon angedachte System zur „Risikoeinstufung“ von Unternehmen kann nun im Jahr 2011 auch in Deutschland eingeführt werden. Der Weg dazu ist geebnet, sodass voraussichtlich auf der Ebene der einzelnen Bundesländer ein Instrumentarium geschaffen wird, das ähnlich wie die Verkehrssünderdatei in Flensburg funktionieren soll und die Unternehmen vor eine neue Herausforderung stellen wird.