



Olaf Horwarth

Blog-Buch Lenk- und Ruhezeiten

Knifflige Alltagssituationen leicht erklärt

Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

in diesem Blog-Buch Lenk- und Ruhezeiten finden Sie wichtige Tipps und Hinweise zu häufigen Fehlern und Mythen rund um das Thema Lenk- und Ruhezeiten.

Sie erhalten handfeste Praxistipps und können wichtige Entwicklungen in der Branche nachverfolgen, die der Autor begleitet.

Von den Schwierigkeiten bei der Bedienung des Digitalen Fahrtenschreibers über Unternehmerpflichten und Grundsätzlichem zu den Lenk- und Ruhezeiten erhalten Sie auch Antworten auf Fragen zu kniffligen Situationen, die sich im Arbeitsalltag stellen, wie zum Beispiel zur Fahrerkarte oder der Mehrfahrerbesatzung.

Die Inhalte stammen aus dem gleichnamigen Blog des Autors, der im kostenpflichtigen Internetportal „Verkehrs Rundschau plus“ (www.verkehrsrundschau-plus.de) zu finden ist.

Sind wir Analog-Nostalgiker oder einfach nur zu langsam für das digitale Zeitalter? Diese Frage mögen Sie sich vielleicht stellen. Das ist sicher zu verneinen. Wir wollen die hilfreichen und manchmal kritischen Blogbeiträge unseres Autors auch in Buchform zur Verfügung stellen und haben uns daher bewusst zusätzlich für das Medium Buch entschieden.

Während die Artikel im Blog lose und unzusammenhängend erscheinen, können sie hier, nach Themen gegliedert, gelesen werden. Sie können sie überall mitnehmen und offline lesen.

Sie wollen auch weiterhin und über dieses Buch hinaus auf dem Laufenden bleiben? Dann registrieren Sie sich doch einfach unter www.verkehrsrundschau-plus.de. Im Rahmen eines Abonnements können Sie die Beiträge gratis lesen.

Wir wünschen Ihnen ein gewinnbringendes und kurzweiliges Lesen.

Autor und Verlag

Inhalt

Vorwort	3
1. Der Digitale Fahrtenschreiber	11
1.1 Wie sieht die Zukunft aus.	11
1.1.1 Die Zukunft des digitalen Tachographen	11
1.1.2 Neuigkeiten zum „Smart Tachograph“	13
1.1.3 EU-Kommission will Einsatz der „smarten“ Tachographen beschleunigen	15
1.2 Für wen gelten die Regelungen?	17
1.2.1 Aufzeichnungspflichtige Fahrten ohne Digitacho? .	17
1.2.2 Die Transporterklasse und der digitale Fahrtenschreiber	19
1.2.3 Das (Gesamt)-Gewicht reduzieren	21
1.2.4 Sprinterklasse auf der Überholspur	23
1.2.5 Handwerkerregelung – eine Ausnahme von der Regel	25
1.2.6 Privatfahrt und die Aufzeichnungspflicht	28
1.2.7 Linienbusse und der Digitale Tacho	30
1.2.8 Besondere Fahrzeugkombinationen und der DiFas – Teil 1	32
1.2.9 Besondere Fahrzeugkombinationen und der DiFas – Teil 2	34
1.3 Die Bedienung	37
1.3.1 Der Zeitgruppenschalter, das unbekannte (Bedien) Element	37
1.3.2 Zeitgruppen korrekt einstellen	39
1.3.3 Der größte Mythos um die Minutenregel	41
1.3.4 Out of Scope – was ist das eigentlich?	44

1.3.5	Wann darf der digitale Tacho auf OUT gestellt werden?	46
1.3.6	Eingabe des Landes – eine unendliche Geschichte .	48
1.3.7	Land bei Grenzübertritt ändern – richtig oder falsch?	50
1.3.8	Betätigung der OK-Taste am digitalen Tacho: Werden Verstöße damit zugegeben?	52
1.3.9	Leserfrage: Tachographen-Verordnung bei privatem Pferdetransport	54
1.3.10	Ausnahme Privatfahrt – heute und in Zukunft	55
1.3.11	Neue Schulungspflicht Digitacho – oder doch nur altes Thema neu aufgewärmt?	57
1.3.12	Alte Tachos austauschen – muss das wirklich sein?	60
2.	Unternehmerpflichten	63
2.1	Risikoeinstufungssystem (Todsünden)	63
2.1.1	Das Risikoeinstufungssystem – die schlummernde Gefahr für Unternehmen	63
2.1.2	Fortsetzung zum Beitrag über die sogenannte Todsündenliste	65
2.1.3	Erweiterte Todsündenliste kann Existenzen bedrohen.	66
2.1.4	Böse Welt oder alles hausgemacht?	68
2.2	Unternehmerpflichten/Verantwortlichkeiten	70
2.2.1	Darf der Chef anweisen, die Ruhezeiten zu reduzieren?	70
2.2.2	Nur Übung macht den Meister	72
2.2.3	Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften bei „Leihfahrern“	75
2.2.4	Pflicht des Unternehmers bei kostenlosen Leihfahrzeugen	77

2.2.5	Unternehmerpflichten, die selten Beachtung finden	79
2.2.6	Wissenswertes zur Unternehmenskarte.....	81
2.2.7	Download Massenspeicher – Archivierungslücken.	83
2.2.8	Verantwortung des Auftraggebers	85
3.	Arbeitszeit/Lenkzeit	89
3.1	Grundlegendes.....	89
3.1.1	Arbeitszeit, Bereitschaftszeit, Pausen und Fahrtunterbrechungen.....	89
3.1.2	Bereitschaftszeit, Rufbereitschaft und Arbeitszeit... ..	91
3.1.3	Arbeitszeiten contra Lenkzeiten – ein unliebsames Thema	94
3.1.4	Lenkzeit heute und in Zukunft	96
3.1.5	Urlaubstage sind kein Ausgleich!	98
3.1.6	Unterschiedliche Interpretation der Lenk- und Ruhezeiten?	101
3.1.7	Arbeitszeiten bei weiteren Arbeitgebern	103
3.2	Bereitschaftszeit/Besonderheiten	105
3.2.1	Bereitschaftszeit – Unterschied zwischen EU-Richtlinie und Arbeitszeitgesetz	105
3.2.2	Bereitschaftszeit – eine besondere Zeitgruppe	107
3.2.3	Diskussion über Beitrag zu Bereitschaftszeiten und Fahrtunterbrechung	110
3.2.4	Änderung der Fahrpersonalverordnung ab dem 18. August 2017.....	112
3.2.5	Wenn der Lkw (fast) alleine fährt	116
3.3	Abfahrtkontrolle/Andere Arbeiten.....	118
3.3.1	Abfahrtkontrolle – Dauer und Strafen bei Nichtbeachtung.....	118
3.3.2	An- und Abreise zum Ablösepunkt	121

3.4	Fahrtunterbrechung/Pause	123
3.4.1	Arbeiten zwischen Lenkzeit und Fahrtunterbrechung	123
3.4.2	Lenkzeit oder Schichtzeit zu Ende – Ablösung durch einen Kollegen	125
3.4.3	Arbeitszeit contra Lenkzeit im Nahverkehr	127
3.4.4	Abweichung von den Vorschriften in besonderen Fällen	129
3.5	Lückenloser Nachweis/Nachtrag/Bescheinigung ..	131
3.5.1	Fehlinformationen und deren Verbreitung	131
3.5.2	Nachtrag oder Bescheinigung – Stand der Dinge ..	132
3.5.3	Leserfrage zu Tageskontrollblättern	134
3.5.4	Änderung der Lenk- und Ruhezeiten	136
4.	Fahrerkarte	141
4.1	Benutzung und Mitführung	141
4.1.1	Mythen und Wahrheiten rund um die Fahrerkarte – Teil 1	141
4.1.2	Fahrerkarte: Muss diese auch privat mitgeführt werden?	143
4.1.3	Mythen und Wahrheiten rund um die Fahrerkarte – Teil 2	144
4.1.4	Fahrerkarte als Tankkarte nutzen – erlaubt?	146
4.1.5	Fahren ohne Fahrerkarte	148
4.1.6	Erster Einsatz einer erneuerten Fahrerkarte	150
4.2	Auswertung	153
4.2.1	Auswertung der Fahrerkarte und des Digitachos ..	153
4.2.2	Polizeikontrolle – und alles war in Ordnung?	155
4.2.3	Archivierung und Auswertung der Daten der Fahrer- karten von angemieteten Fahrern	158

5.	Ruhezeit	161
5.1	Regelmäßige Wöchentliche Ruhezeit	161
5.2	Wochenruhezeiten vs. Einsatz der Fahrer am Wochenende	163
5.3	Urteil des EuGH: Das Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit im Fahrzeug ist verboten	165
5.4	Wenn die Autobahn zum Parkplatz wird	168
5.5	Ruhezeit auf Standstreifen	170
5.6	Ein Wochenende im Lkw.	173
6.	Busfahrer	177
6.1	Sonderregelungen für Busfahrer	177
6.2	Sonderregelung im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	180
6.3	Getrennte Lenk- und Ruhezeiten für LKW und Bus?	182
7.	Mehrfahrerbesatzung	185
7.1	Mehrfahrerbesatzung und Schlafkabine	185
7.2	Reduzierung der Ruhezeit und Mehrfahrer- besatzung	187
7.3	Leserfrage zur Mehrfahrerbesatzung	189
	Stichwortverzeichnis	191

Beförderung in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt. Daraus folgt, dass durch diese Beschränkung die handelbaren Güter im eigentlichen Sinne sowie die Güter, die lediglich von einem Ort zum anderen befördert werden, ohne be- oder verarbeitet oder zur Ausübung einer Tätigkeit verwendet zu werden, ausgeschlossen werden. Andernfalls würde der Begriff des Materials keine Abgrenzung der in Art. 13 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen Ausnahmetatbestände je nach den beförderten Waren erlauben, was darauf hinausläufe, den Unterschied zwischen dem Materialbegriff und dem Güterbegriff aufzuheben.“

1.2.6 Privatfahrt und die Aufzeichnungspflicht

Sind Privatfahrten mit Lkw und Bussen aufzeichnungspflichtig? Ab wann gilt eine Fahrt als Privatfahrt? Gibt es Einschränkungen bei der Größe der Fahrzeuge? Sind zu diesem Thema Änderungen seitens der EU geplant? Diesen Fragen wollen wir, auch mit Blick auf die Zukunft, auf den Grund gehen.

Dieses Thema beschäftigt Fahrer und Unternehmen gleichermaßen. So tauchen die vorgenannten Fragen auch fast in jeder Schulung auf. Dabei gibt es auch viele Mythen, die es aufzuklären gilt. Zuvor muss jedoch erst einmal definiert werden, was der **Begriff Privatfahrt** bedeutet. Der europäische Gerichtshof (EuGH) hat in seinem **Urteil C-317/12** die Bedeutung des Begriffs festgelegt. **Danach ist eine Privatfahrt eine Fahrt, die eine Person ausschließlich im Rahmen ihrer Freizeitbeschäftigung und auf eigene Rechnung durchführt.** Die Fahrt darf also nicht in Zusammenhang mit einer geschäftlichen/gewerblichen Tätigkeit stehen. Diese Definition für sich alleine sagt aber noch nichts darüber aus, ob für solche Fahrten Aufzeichnungen der Lenk- und Ruhezeiten zu fertigen sind. Sie sagt auch nichts darüber aus, auf welche Art und Weise, diese möglicherweise zu dokumentierenden Zeiten aufzuzeichnen sind. Hierfür ist alleine die **Tachographenverordnung** in Verbindung mit der **Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung**, sowie in Deutschland zusätzlich die **Fahrpersonalverordnung**, maßgebend.

In Art. 3 der Tachographenverordnung ist festgelegt, welche Arten von Fahrzeugen mit einem digitalen Fahrten-schreiber ausgerüstet sein müssen. Dies sind Fahrzeuge, die der Güter- oder Personenbeförderung dienen und der Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung 561/2006 unterliegen. Artikel 2 der EU-Verordnung 561/2006 legt dann wiederum fest, für welche Beförderungen diese Verordnung Gültigkeit hat. Hier sind dann etwas konkreter die Güterbeförderung mit Fahrzeugen, die eine zulässige Höchstmasse von mehr als 3,5 t (inklusive Anhänger) haben sowie die Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung für die Beförderung von mehr als acht Fahrgästen bestimmt sind, genannt. Ferner ist in Art. 4 definiert, dass diese Definition sowohl für beladene als auch für unbeladene Fahrzeuge gilt.

Ausnahmen von dieser Verordnung und somit auch von der Tachographenverordnung sind in Art. 3 der Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung aufgeführt. Diese dort aufgeführten Ausnahmen gelten europaweit und nehmen bestimmte Fahrzeugkategorien und/oder Einsätze von den beiden genannten Verordnungen aus. Hier findet sich im Buchstabe h) auch die Ausnahme Privatfahrt:

h) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;

Hier ist demnach klar festgelegt, bis zu welcher zulässigen Höchstmasse des Fahrzeugs Fahrten zu privaten Zwecken ausgenommen sind. Diese Beschränkung auf eine zulässige Höchstmasse von maximal 7,5 t hat sicher ihre Berechtigung. **So steigt mit der Höchstmasse zwangsläufig auch das Gefahrenpotenzial, welches von den Fahrzeugen für die Verkehrssicherheit ausgeht.** In den aktuellen Änderungsvorschlägen der EU wurde diese Gewichtsgrenze nun mit Hinweis auf das vorgenannte Urteil des EuGH gestrichen. **Allerdings bietet das genannte Urteil überhaupt keinen Anlass für eine solche Änderung. Diese Erkenntnis setzt jedoch voraus, das Urteil vollständig gelesen zu haben!**

senen Zeitabständen darüber zu vergewissern und darauf hinzuwirken, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ausstattung sowie seiner betrieblichen Organisation in der Lage ist, die vorgesehenen Transportaufträge unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen.

Um welche Vorschriften geht es hierbei im Einzelnen? Dies ist im ersten Satz des gleichen Absatzes entsprechend definiert:

*Neben den Verkehrsunternehmen sind auch die mit diesen **in geschäftlicher Verbindung** stehenden [...] für die Einhaltung der Vorschriften der **Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der vorliegenden Verordnung** verantwortlich*

Es geht also um die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten – Verordnung der EU, was sich auch mit dem Wortlaut aus Artikel 10 Absatz 1 der EU-Verordnung deckt: „[...] stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen diese Verordnung verstoßen“. Zugleich darf jedoch der Hinweis auf die „**vorliegende Verordnung**“ nicht überlesen werden. Diese vorliegende Verordnung, genauer **die FPersV**, regelt aber nicht nur Lenk- und Ruhezeiten. **Sie regelt z.B. in § 2 auch die korrekte Verwendung des digitalen Kontrollgerätes.**

Ist nun der Auftraggeber auch für jede falsche Bedienung des Digitachos, wie z.B. eine fehlende Eingabe des Landes mitverantwortlich?

Bei strenger Auslegung wäre diese Frage definitiv zu bejahen. Grundsätzlich muss jedoch bei Auslegung von Vorschriften insbesondere deren Zweck und Zielsetzung einbezogen werden. Ziel der Einbeziehung des Auftraggebers in die gemeinsame Haftung mit dem Verkehrsunternehmen war es, zu verhindern, dass Auftraggeber aufgrund ihrer Marktmacht gegenüber den Auftragnehmern Transportaufträge platzieren, die nur unter Umgehung der Lenk- und Ruhezeiten durchführbar wären. **Es geht also um die Verkehrssicherheit, um den Schutz der Fahrer und aller anderen Verkehrsteilneh-**

mer. Schlussendlich geht es auch in den o.g. Vorschriften darum, die Zielsetzung der gesamten Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung zu forcieren. **Daher geht eine Haftung für Bedienverstöße, wie die vorgenannte fehlerhafte Eingabe des Landes wohl zu weit.**

Allerdings gibt es auch Pflichten bei der Bedienung des Fahrtenschreibers, die wiederum einen ganz erheblichen Einfluss auf die Möglichkeiten zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten haben. An erster Stelle muss hier die **Pflicht zum Nachtrag** genannt werden. Ebenso die **Pflicht zur korrekten Verwendung der Zeitgruppen.** **Beide Vorschriften sind also elementar für die Beurteilung, ob die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden bzw. wurden.** Demnach kann in diesen Punkten die o.g. Mitverantwortung des Auftraggebers durchaus gesehen werden. Zumindest insoweit, dass bei einer pflichtgemäßen Überprüfung fehlende oder unplausible Nachträge ebenso zu hinterfragen wären, wie Aufzeichnungen, die nur aus LENKEN und PAUSEN bestehen.

Fazit

Bisher gibt es noch keine gerichtliche Entscheidung zur Auftraggeberhaftung. Daher kann bis dato nur spekuliert werden, wie weitreichend eine solche Haftung zu bewerten ist und welche konkreten Pflichten, wie z.B. die Überprüfung der Aufzeichnungen von Subunternehmern, sich daraus für den Auftraggeber ergeben. Jedenfalls sollte gerade bei längerfristigen Vertragsverhältnissen die Möglichkeit des Auftraggebers, die Aufzeichnungen zu kontrollieren, vereinbart werden. Und dabei muss dann, wie oben beschrieben, natürlich auch ein Augenmerk auf bestimmte Vorschriften zur Bedienung des Fahrtenschreibers gerichtet werden, um die Übereinstimmung mit den Lenk- und Ruhezeiten überhaupt beurteilen zu können.

erforderlich, die nach Ende der Mitführungspflicht dem Unternehmer zur Aufbewahrung übergeben werden müssen.



Wichtig

Artikel 29 bezieht sich nur auf die dort genannten Situationen „**Diebstahl, Verlust und Defekt**“ der Fahrerkarte. **Es ist also nicht erlaubt, die Artikel 29 und 35 anzuwenden, wenn die Fahrerkarte daheim vergessen oder zu spät beantragt/verlängert wurde!**

Den Digitacho während den nach Artikel 35 erlaubten Fahrten ohne Fahrerkarte auf OUT zustellen, wäre falsch. Denn die Fahrt bzw. der Einsatz fällt ja grundsätzlich in den Geltungsbereich der Verordnung und ist somit aufzeichnungspflichtig. OUT darf nur verwendet werden, wenn das Fahrzeug, der Einsatz oder der „Verkehrsraum“ nicht in den Geltungsbereich der Verordnungen fällt oder explizit von diesen ausgenommen ist. Vergleichen Sie hierzu den Beitrag „Wann darf der Digitale Tacho auf OUT gestellt werden?“ (Abschn. 1.3.5).

4.1.6 Erster Einsatz einer erneuerten Fahrerkarte

Bekanntlich sind nach fünf Jahren die Fahrerkarten zu erneuern. Hält man die neue Fahrerkarte dann in den Händen, ergeben sich einige Fragen: Kann die neue Fahrerkarte sofort zum Einsatz gebracht werden? Was geschieht beim erstmaligen Stecken der neuen Fahrerkarte? Kann überhaupt ein Nachtrag über den Tag der ersten Gültigkeit gemacht werden? Und was ist bei einem solchen Nachtrag in Bezug auf die alte Fahrerkarten zu beachten?

Die Gültigkeit der alten Fahrerkarte endet um 24:00 Uhr UTC-Zeit am Tag des aufgedruckten Ablaufdatums. Fährt das Fahrzeug während der Zeit, bleibt die Fahrerkarte im Gerät und zeichnet auch weiterhin auf. Beim Anhalten wird die Fahrerkarte dann automatisch ausgeworfen. Sie wird danach vom Digitacho nicht mehr akzeptiert, wobei sie bei den älteren Generationen auch automatisch wieder ausgeworfen wird. Bei

den neueren Geräten ist zumindest noch ein Ausdruck der darauf befindlichen Daten möglich.

Die neue Fahrerkarte wird vom Gerät erst ab 00:00 Uhr UTC-Zeit am Tag des Gültigkeitsbeginns akzeptiert. **Problematisch dabei ist, dass die Digitachos von VDO nach dem Einstecken die letzte Entnahme vor 28 Tagen anzeigen.** Dies verwundert erstmal, da die Fahrerkarte zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht gültig war. Die Tachographen-Verordnung, genauer gesagt der technische Anhang dieser Verordnung, schreibt jedoch vor, dass beim Einstecken einer neuen Fahrerkarte rückwirkende Eingaben möglich sein müssen. **VDO** hat sich daher für die 28 Tage entschieden, was zum einen natürlich logisch erscheint, zum anderen aber **in der Praxis zu großen Problemen führen kann.** Da die meisten Fahrer erfahrungsgemäß gar nicht so genau wissen, was Sie am Digitacho genau machen und lediglich 5 x „OK“ drücken, werden so Eingabefehler produziert. Denn bei den neueren Generationen ab Release 1.4 von VDO bewirkt das 5- oder 6-malige (je nach Situation, zum Beispiel bei Monatswechsel) „OK“ drücken, dass hierdurch ein Nachtrag über Ruhezeit eingegeben und gespeichert wird. Ist die inzwischen abgelaufene Karte aber zum Beispiel am Vortag das letzte Mal benutzt worden, sind darauf ja für mindestens 28 Tage (in der Praxis wesentlich mehr) Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten gespeichert. Für diesen gleichen Zeitraum wird durch die oben beschriebene Eingabe auf der neuen Fahrerkarte dann jedoch Ruhezeit nachgetragen. **Somit gibt es für ein und denselben Zeitraum nun zwei unterschiedliche Aufzeichnungen, was natürlich bußgeldbewehrt ist.**

Lösen lässt sich dieses Problem nur, indem der Fahrer bei der Eingabe des Nachtrags mit der neuen Fahrerkarte exakt für den Zeitbereich, für den bereits Aufzeichnungen auf der alten Fahrerkarte vorhanden sind, **eine Lücke** lässt. Dieses Vorgehen ist identisch mit der Situation, wenn noch zwischendurch mit Tachoscheiben gefahren wird. Bei den neueren Gerätegenerationen ist dies recht einfach umzusetzen. Hierfür steht dem Benutzer das Symbol „Fragezeichen“ zur Verfügung, was als Platzhalter für eine gewollte Lücke dient. Bei den älteren

Stichwortverzeichnis

12-Tage-Regelung 179, 180

A

- Aberkennung der Zuverlässigkeit 67
- Abfahrtskontrolle 118
- Ablösepunkt 121
- Ablösung 125
- Abmahnung 81
- Ampelsystem 63
- Andere Arbeiten 133
- Anhang 1C 15
- Anhänger 20
- An- und Abreise
 - als Arbeitszeit 121
 - als Beifahrer 121
- Arbeitnehmerüberlassung 158
- Arbeitnehmerüberlassungsgesetz 75
- Arbeitsunterbrechung 108
- Arbeitszeit
 - Ausgleich durch Urlaubstage 98
 - Bereitschaftszeit 91
 - Höchstarbeitszeit, Kalenderwoche 95
 - Lenkzeit 96
 - Rufbereitschaft 92
 - Überschreitung bei Ablösung 126
 - Unternehmerverantwortung 103
 - weitere Arbeitgeber 103
 - werktägliche 95
- Arbeitszeitgesetz 40, 90, 94
- Arbeitszeitpläne 31
- Archivierung 77
- Archivierungslücken 83
- Assistenzsysteme 98
- Aufbewahrungsfrist 113
- Auftraggeber, Verantwortlichkeit 85
- Aufzeichnungspflicht
 - Aushilfsfahrer 41

- Ausnahme 20
- Ausnahmen 29
- Befreiung 114
- Fahrzeugkombinationen 33
- Güterbeförderung 34
- Linienbus 17, 30
- Personenbeförderung 34
- Privatfahrt 28
- Transporter 19
- zGM 2,8-3,5 t 113

Ausgleichszeiträume für verlängerte Arbeitszeiten 99

Ausländische Fahrer

- Tageskontrollblätter mitführen 134

Ausnahmetatbestände 18

Außerhalb des Geltungsbereichs 46

Austausch vorhandener Digitacho 17

Auswertung 101, 155

- Benutzung des Kontrollgeräts 154
- Massenspeicher 153
- Trugschlüsse 156

Auswertungssoftware 80, 103, 127

Autonom fahrende Fahrzeuge 98

- Lenk- und Ruhezeiten 116

B

Beförderungsketten 85

Beifahrerzeit 91

Bereitschaftszeit 89, 105, 107

- als Arbeitszeit 113
- als Fahrtunterbrechung 108, 110
- als Pause nach ArbZG 111
- Auswertung 107
- Einstellung 109
- Verhältnis zu Pause 107

Berufszugangsverordnung 66

Besondere Fahrzeugkombinationen 32

Bettsymbol 37, 39

BKF-Weiterbildung 57

Busfahrer, Sondervorschriften 177