
Inhaltsverzeichnis

Alphabetisches Inhaltsverzeichnis	Seite 13
Stichwortverzeichnis	Seite 19
Rechtsentscheidungen	Seite 29

I. Lenk- und Ruhezeitbestimmungen

Vorbemerkungen und Übersichten	0
Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr	1
Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates	1 a
Vergleichende Tabelle der Verordnung (EWG) 3820/85 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates	1 b
Fahrpersonalverordnung (FPersV) in der Fassung vom 22. 1. 2008	2
Anlagen zur Fahrpersonalverordnung – FPersV	2 a

II. Aufzeichnungen der Lenkzeiten

Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr	3
Verordnung (EWG) Nr. 3314/90 der Kommission vom 16. November 1990 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt	3 a
Verordnung (EWG) Nr. 3688/92 der Kommission vom 21. Dezember 1992 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt	3 b
Verordnung (EG) Nr. 2479/95 der Kommission vom 25. Oktober 1995 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt	3 c
Verordnung (EG) Nr. 1056/97 der Kommission vom 11. Juni 1997 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt	3 d

Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Richtlinie 88/599/EWG über die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 **3 e**

Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 der Kommission zur siebten Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt **3 f**

Verordnung (EG) Nr. 432/2004 der Kommission zur achten Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 an den technischen Fortschritt **3 g**

Verordnung (EG) Nr. 68/2009 der Kommission vom 23. Januar 2009 zur neunten Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt **3 h**

III. Kontrollrichtlinien, AETR

Verlautbarung zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr **4**

Empfehlung für die Durchführung der Bestimmungen des Fahrpersonalgesetzes und der Fahrpersonalverordnung über die Ausgabe von Kontrollgerätekarten und die Führung des Zentralen Kontrollgerätekartenregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt **4 a**

Entschließung des Rates zur Verbesserung der Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr vom 20. 12. 85 **5**

Entschließung des Rates zum Straßengüterverkehr im Binnenmarkt vom 24. 10. 94 **5 a**

Entschließung des Rates zur Harmonisierung der Sozialvorschriften für den Straßengüterverkehr im Binnenmarkt vom 19. 6. 95 **5 b**

Richtlinie über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft **5 c**

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (**AETR**) **6**

Gesetz zu dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals **6 a**

Erste Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen des AETR	6 b
Gesetz zur 2. und 3. Änderung des AETR	6 c
(unbelegt)	7
Richtlinie 88/599/EWG vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85	8
Entscheidung der Kommission vom 22. 2. 1993 zu Art. 6 der Richtlinie 88/599/EWG	8 a
Entscheidung der Kommission vom 22. 2. 1993 zum Berichtsmuster nach Art. 16 der VO (EWG) Nr. 3820/85	8 b
Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates	8 d
Bekanntmachung zur Umsetzung der (EG) RL 2006/22/EG	8 e
Entscheidung der Kommission vom 12. April 2007 über ein Formblatt betreffend die Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr	8 f
Richtlinie 2009/4/EG der Kommission vom 23. Januar 2009 über Gegenmaßnahmen zur Verhinderung und Aufdeckung der Manipulation von Fahrtenschreiberaufzeichnungen und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates	8 g
Empfehlung der Kommission vom 23. Januar 2009 Leitlinien zur optimalen Vorgehensweise bei der Prüfung von Kontrollgeräten im Rahmen von Fahrzeugkontrollen auf der Straße und durch zugelassene Werkstätten	8 h

Richtlinie 2009/5/EG der Kommission vom 30. Januar 2009 zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr **8 i**

Bekanntmachungen über das Inkrafttreten des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) **9**

Bestimmungen zur Harmonisierung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr in den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR-Abkommen) Beschluß des EWR-Rates über das Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für das Fürstentum Liechtenstein **10**

IV. Ahndung und Überwachung

Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (**Fahrpersonalgesetz** – FPersG) **11**

Bußgeldkatalog **12**

Gesetz über **Ordnungswidrigkeiten** (OWiG) **13**

Strafprozessordnung (StPO) – Auszug – **13 a**

Strafgesetzbuch (StGB) – Auszug – **13 b**

V. Straßenverkehrsrecht, Sozialrecht

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) – Auszug –	14
Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) – Auszug –	14 a
Straßenverkehrsgesetz (StVG) – Auszug –	14 b
Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung) – Auszug –	14 c
Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV) – Auszug –	14 d
Mindesturlaubsgesetz für Arbeitnehmer (Bundesurlaubsgesetz) – Auszug –	15
Arbeitszeitgesetz (ArbZG)	16
Richtlinie zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransportes ausüben EU-Fahrpersonalrichtlinie-Arbeitszeit	16 a
Viertes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IV) – Auszug –	16 b
Richtlinie 2003/88/EG vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung Arbeitszeitrichtlinie	16 c
Betriebsverfassungsgesetz – Auszug –	17
Kündigungsschutzgesetz (KSchG) – Auszug –	17 a
Gesetz über Teilzeitarbeit und befristete Arbeitsverträge (TzBfG)	18
StVZO; Richtlinien für die Gestaltung und Ausrüstung der Führerhäuser von Kraftwagen, Zugmaschinen und Arbeitsmaschinen (Führerhausrichtlinien)	19
Gewerbeordnung (GewO) – Auszug –	20
<hr/> VI. Arbeitsschutz, Berufsbildung <hr/>	
Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)	21

Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen bei der Arbeit – PSA-Benutzungsverordnung (PSA-BV) **21 a**

Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der manuellen Handhabung von Lasten bei der Arbeit – Lastenhandhabungsverordnung (LasthandhabV) **21 b**

Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Arbeitssicherheitsgesetz – ASiG) **21 c**

Jugendarbeitsschutzgesetz (JArbSchG) – Auszug – **22**

Gesetz zum Schutze der erwerbstätigen Mutter (Mutterschutzgesetz – MuSchG) – Auszug – **23**

Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) **23 a**

Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung – BKV **24**

Richtlinie für die Erteilung von Ausnahmen vom vorgeschriebenen Mindestalter der Kraftfahrer in den Fällen der Ausbildung zum Berufskraftfahrer **24 a**

Verordnung über die Prüfung zum anerkannten Abschluß Geprüfter Kraftverkehrsmeister/Geprüfter Industriemeister – Fachrichtung Kraftverkehr, Geprüfte Kraftverkehrsmeisterin/Geprüfte Industriemeisterin – Fachrichtung Kraftverkehr – Auszug – **24 b**

Berufsbildungsgesetz – Auszug – **24 c**

Richtlinie 2003/59/EG (Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer) **24 d**

Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterverkehr- oder Personenverkehr **24 e**
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)

Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKr-FQG) **24 f**
Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung

VII. Güterkraft- und Personentransportrecht

Verordnung (EWG) Nr. 684/92
(grenzüberschreitender Personenbeförderungsverkehr) **25**

Verordnung (EWG) Nr. 4060/89 über den **Abbau von Grenzkontrollen** der Mitgliedstaaten im Straßen- und Binnenschiffsverkehr mit der Änderungsverordnung (EWG) Nr. 3356/91 **25 a**

Verordnung (EWG) Nr. 3912/92 über innerhalb der Gemeinschaft durchgeführte Kontrollen im Straßen- und im Binnenschiffsverkehr von in einem Drittland registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Verkehrsmitteln **25 b**

Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) **26**

Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) **26 a**

Verordnung (EG) Nr. 484/2002
(Einführung einer Fahrerbescheinigung) **26 b**

Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr **26 c**

Verordnung (EWG) Nr. 881/92
(Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt/Gemeinschaftslizenz) **26 d**

Verordnung (EWG) Nr. 3118/93
(Kabotage) **26 e**

Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr **26 f**

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – Auszug –
+ Freistellungsverordnung **27**

Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr (PBZugV) **27 a**

EU-Berufszugangs-Richtlinie zum Beruf des Güter- und Personen-
kraftverkehrsunternehmers **27 b**

Verordnung (EG) Nr. 12/98 über die Bedingungen für die Zulas-
sung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr bei
Kabotagebeförderung – Auszug – **27 c**

Verordnung (EG) Nr. 2121/98 mit Durchführungsvorschriften zu
den Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 des
Rates hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den Perso-
nenkraftverkehr mit Kraftomnibussen **27 d**

EG-Bus-Durchführungsverordnung **27 e**

(unbelegt) **28**

(unbelegt) **28 a**

Abkürzungsverzeichnis:

Anh.	Anhang	Richtl.	Richtlinie
E	Ermächtigung	VO	Verordnung
KG	Kontrollgerät		

Stichwortverzeichnis

Anmerkung: Zahlen (fett gedruckt) vor dem Komma verweisen auf die laufende Reg.-Nummer
Zahlen nach dem Komma auf Paragraphen oder Artikel.

A

- Abbau von Grenzkontrollen Reg-Nr. **25 a**; s.a. Reg-Nr. **25 b**
Abfälle (tierische) **2, 7**
Abfindung (bei Kündigung) **17 a, 10**
Amtshilfe bei der Ahndung **25, 16**
Anhörung **13, 55**
Ahndungsmaßnahmen **11, 5; 11, 7; 16, 22**; s.a. Ordnungswidrigkeiten
Akkord **1, 10; 11, 3**
Alter s. Fahrpersonal
Anhalterecht des BAG **26, 12**
Anwendungsbereich s. Geltungsbereich
Arbeitgeber **22, 3**
Arbeitnehmer **17, 5**
Arbeitsbedingungen **22, 28 a**
Arbeitsentgelt bei Beschäftigungsverbot **23, 11**
Arbeitsmaschinen (selbstfahrende) **14, 18**
Arbeitsplatzgestaltung (Betriebssicherheit) **22, 28; 23, 2**; s.a. **21 u. 21 a**
Arbeitsunterbrechungen (Schaltsymbol) **3, 15; 6, Anh. Anl. 1**
Arbeitsverhältnis (Auflösung durch Urteil) **17 a, 9**
Arbeitsverträge (befristete) siehe Teilzeitarbeit
Arbeitszeit **16, 3; 22, 8**
Arbeitszeiten (Schaltsymbol) **3, 15; 6, Anh. Anl. 1**
Arbeitszeitnachweise **1, 14; 2, 1; 16, 16**
Aufbewahrung s.a. Fahrerkarte; s.a. Schaublatt; der ärztl. Bescheinigung **22, 41**
Aufgaben des BAG **26, 11**
Aufzeichnungen (Verfälschung, Unterdrückung oder Vernichtung) **3, 15** s.a. Fahrerkarte
u. Schaublatt
Aufsicht **26, 21a**; s.a. Überwachung
Ausbildungsberufsbild s. Ausbildungsordnung
Ausbildungsdauer s. Ausbildungsordnung
Ausbildungsmaßnahmen (Jugendl.) **22, 10**
Ausbildungsordnung für Berufskraftfahrer s.a. **24 c, 5**; s.a. Grundqualifikation und Weiterbildung
der Fahrer
– Abschlußprüfung **24, 8; 24 c, 37**
– Ausbildungsberufsbild **24, 3**
– Ausbildungsdauer **24, 2**
– Ausbildungsrahmenplan **24, 4; 24, 5** und **24, Anlage**
– Mindestalter **24 a**
– Staatliche Anerkennung **24, 1**
– Zwischenprüfung **24, 7; 24 c, 48**
Ausdruck aus dem Kontrollgerät s. Kontrollgerät
Aushang **22, 47**
Auskünfte s. Überwachung
Ausnahmen **6, 9; 14, 18**; vom JArbSchG **22, 21**; vom GüKG **26, 2**; vom PBefG, siehe Reg-Nr. 27;
s.a. Geltungsbereich; s.a. KG

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽³⁾, im Hinblick auf den vom Vermittlungsausschuss am 8. Dezember 2005 gebilligten Gemeinsamen Entwurf,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr⁽⁴⁾ sollten die Wettbewerbsbedingungen zwischen Binnenverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, harmonisiert und die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert werden. Die in diesen Bereichen erzielten Fortschritte sollten gewahrt und ausgebaut werden.

¹⁾ ABl. C 51 E vom 26. 2. 2002, S. 234.

²⁾ ABl. C 221 vom 17. 9. 2002, S. 19.

³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003 (ABl. C 38 E vom 12. 2. 2004, S. 152), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 9. Dezember 2004 (ABl. C 63 E vom 15. 3. 2005, S. 11) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. April 2005 (ABl. C 33 E vom 9. 2. 2006, S. 425). Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 2. Februar 2006 und Beschluss des Rates vom 2. Februar 2006.

⁴⁾ ABl. L 370 vom 31. 12. 1985, S. 1. Geändert durch die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 226 vom 10. 9. 2003, S. 4).

Einzelne Bestimmungen:**Artikel 1**

Durch diese Verordnung werden Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Ziel dieser Verordnung ist es ferner, zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen.

Artikel 1 fasst den Kernbereich und die Zielbestimmung der VO (EG) 561/2006 in einer Vorschrift zusammen. Dies entspricht einer in der europäischen Rechtsetzung üblichen Praxis, ohne in der Vorschrift eigenständige materiell-rechtliche Regelungen zu treffen. Die aufgeführten Bereiche, namentlich die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen sowie die Verbesserung der Ar-

beitsbedingungen und die Sicherheit im Straßenverkehr wurden dabei unmittelbar aus dem ersten Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 übernommen. Darüber hinaus wurden die Elemente einer verbesserten Kontrolle und Durchsetzung der Verordnung in den Mitgliedstaaten in die Zielbestimmung aufgenommen.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

- a) **Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, oder**
- b) **Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.**

(2) Diese Verordnung gilt unabhängig vom Land der Zulassung des Fahrzeugs für Beförderungen im Straßenverkehr

- a) **ausschließlich innerhalb der Gemeinschaft oder**
- b) **zwischen der Gemeinschaft, der Schweiz und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum.**

(3) Das AETR gilt anstelle dieser Verordnung für grenzüberschreitende Beförderungen im Straßenverkehr, die teilweise außerhalb der in Absatz 2 genannten Gebiete erfolgen,

- a) **im Falle von Fahrzeugen, die in der Gemeinschaft oder in Staaten, die Vertragsparteien des AETR sind, zugelassen sind, für die gesamte Fahrstrecke;**
- b) **im Falle von Fahrzeugen, die in einem Drittstaat, der nicht Vertragspartei des AETR ist, zugelassen sind, nur für den Teil der Fahrstrecke, der im Gebiet der Gemeinschaft oder von Staaten liegt, die Vertragsparteien des AETR sind.**

Die Bestimmungen des AETR sollten an die Bestimmungen dieser Verordnung angepasst werden, damit die wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung über das AETR auf solche Fahrzeuge für den auf Gemeinschaftsgebiet liegenden Fahrtabschnitt angewendet werden können.

Zu Artikel 2

Artikel 2 fasst erstmals klar und eindeutig den sachlichen und räumlichen Geltungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 in einer Norm zusammen. In Absatz 1 werden die Hauptarten der von der VO (EG) Nr. 561/2006 erfassten Beförderungsmittel im Güter- und Personenverkehr aufgeführt. In Absatz 2 und 3 werden der räumliche Geltungsbereich für Beförderungen im Straßenverkehr geregelt und zwar unabhängig von der Fahrzeugzulassung für Beförderungen, die ausschließlich innerhalb der Gemeinschaft oder aber zwischen der Gemeinschaft, der Schweiz und den Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum getätigt werden. Dagegen war der Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in verschiedenen Bestimmungen (vgl. Artikel 1, 2 und 4 Verordnung (EWG) Nr. 3820/85) verstreut geregelt und der sachliche Geltungsbereich konnte bisher nur indirekt durch eine Negativbestimmung in Artikel 4 VO (EWG) Nr. 3820/85 über die Ausnahmebestimmungen ermittelt werden.

Zum sachlichen Anwendungsbereich, (Absatz 1)

Alle Fahrzeuge auch **Pkw mit Anhänger oder Pkw-Kombi** fallen grundsätzlich unter VO (EG) Nr. 561/2006, wenn sie der Güterbeförderung dienen und die zulässige Höchstmasse 3,5 t übersteigt. Etwas anderes gilt nur, sofern eine Ausnahmeregelung nach Artikel 3 VO (EG) Nr. 561/2006 einschlägig ist. Wird ein Pkw baulich verändert (Entfernen der Sitzbänke, der Innenverkleidung und Einziehen von Spanplatten in Seitenwänden) und das Fahrzeug entsprechend seiner Bauweise ausschließlich zur Güterbeförderung eingesetzt, dann ist es als Lkw einzustufen. Der Kfz-Schein muss nach § 27 Absatz 1 StVZO entsprechend geändert werden.

Wohnmobile, auch mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t fallen nicht unter die VO (EG) Nr. 561/2006. Sie sind nicht zur Güterbeförderung bestimmt. Güter, für die das Fahrzeug ein Beförderungsmittel ist, sind zu unterscheiden vom Zubehör (§ 97 BGB) des Fahrzeugs. Bei Wohnmobilen sind die im Fahrzeug befindlichen Gegenstände als Zubehör anzusehen. Nicht befreit sind jedoch Wohnmobile ab 7,5 t zul. GG vom nationalen Fahrtschreiber nach § 57 a StVZO. Der Fahrtschreiber ist fahrzeugbezogen zu betreiben. Obwohl ein alternativ eingebautes EG-Kontrollgerät grundsätzlich fahrerbezogen betrieben werden müsste, bestehen nach Ansicht der Aufsichtsbehörden in der Regel keine Bedenken, wenn die Schaublätter auch in diesem Fall entsprechend den Vorgaben der StVZO geführt werden.

Unabhängig von den Vorgaben des Artikel 2 Absatz 1 Buchst. a) der VO (EG) Nr. 561/2006 bestehen für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von über 2,8 t bis 3,5 t in Deutschland nach der FPersV entsprechende Vorgaben (vgl. Registernummer. 2).

Fahrzeuge, die nach Bauart und Ausstattung nicht dazu geeignet und bestimmt sind, neben dem Fahrer mehr als acht Fahrgäste zu befördern, sind in den Fahrzeugpapieren als Pkw oder Pkw-Kombi ausgewiesen (§ 28 StVZO).

Mit Urteil vom 8. 6. 1993 Az.: 10S 1821/92 hat der VGH Baden-Württemberg festgestellt, dass ein zur nicht-privaten Güterbeförderung benutzter Pkw mit Anhänger vom Geltungsbereich erfasst wird, wenn die zulässige Höchstmasse des kombinierten Fahrzeugs 3,5 t übersteigt. Der Fahrer kann sich somit nicht darauf berufen, dass das Zugfahrzeug als Pkw nicht für die Güterbeförderung, sondern zur Personenbeförderung bestimmt und somit vom Geltungsbereich ausgenommen ist, da die bis zu

Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV)

**Fahrpersonalverordnung vom 27. Juni 2005 (BGBl. I S. 1882)
zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. 01. 2008 (BGBl. I S. 54)**

Inhaltsverzeichnis¹⁾

Abschnitt 1	Lenk- und Ruhezeiten im nationalen Bereich	8
§ 1	Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr	8
§ 2	Kontrollgerät nach Anhang I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85	29
§ 2 a	Aufbewahrung von Kontrollunterlagen	33
Abschnitt 2	Organisation	34
§ 3	Zertifizierungsinfrastruktur	34
Abschnitt 3	Kontrollsystem nach EG-Verordnungen	35
§ 4	Allgemeines	35
§ 5	Fahrerkarte	36
§ 6	Mitführen der abgelaufenen Fahrerkarte	38
§ 7	Werkstattkarte	38
§ 8	Wegfall von Erteilungsvoraussetzungen	39
§ 9	Unternehmenskarte	40
§ 10	Kontrollkarte	41
Abschnitt 4	Zentrales Kontrollgerätkartenregister	42
§ 11	Führung und Zweckbestimmung des Registers	42
§ 12	Inhalt des Registers	42
§ 13	Löschung von Eintragungen im Zentralen Kontrollgerätkartenregister	43
§ 14	Mitteilung an das Zentrale Kontrollgerätkartenregister im automatisierten Dialogverfahren	43
§ 15	Übermittlung von Daten an inländische Behörden und Stellen durch Abruf im automatisierten Verfahren	44
§ 16	Übermittlung von Daten an ausländische Behörden und Stellen durch Abruf im automatisierten Verfahren	44
§ 17	Einrichtung und Betrieb der automatisierten Abrufverfahren	44
Abschnitt 5	Ausnahmen	45
§ 18	Ausnahmen gemäß Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EWG) 3821/85	45
Abschnitt 6	Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)	61
§ 19	Kontrollgeräte nach dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)	61

¹⁾ Nicht amtlich

Abschnitt 1

Lenk- und Ruhezeiten im nationalen Bereich

§ 1

Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

(1) Fahrer

1. von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, sowie
2. von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen, nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich Fahrer zu befördern, und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern eingesetzt sind, haben Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nach Maßgabe der Artikel 4, 6 bis 9 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. EU Nr. L 102 S. 1) einzuhalten.

(2) Absatz 1 findet keine Anwendung auf

1. Fahrzeuge, die in § 18 genannt sind,
2. Fahrzeuge, die in Artikel 3 Buchstabe b bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannt sind,
3. Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt, verwendet werden, soweit das Lenken nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt,
- 3a. Fahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern dienen, die im Betrieb, dem der Fahrer angehört, in handwerklicher Fertigung oder Kleinserie hergestellt wurden, oder deren Reparatur im Betrieb vorgesehen ist oder dort durchgeführt wurde, wenn die Lenktätigkeit nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ausmacht,
4. Fahrzeuge, die als Verkaufswagen auf örtlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf verwendet werden und für diese Zwecke besonders ausgestattet sind, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt, und
5. selbstfahrende Arbeitsmaschinen nach § 2 Nr. 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.

(3) Abweichend von Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 haben Fahrer von Kraftomnibussen im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern Fahrtunterbrechungen nach Maßgabe der folgenden Vorschriften einzuhalten:

1. Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, so ist nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten einzulegen. Diese Fahrtunterbrechung kann durch zwei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 20 zusammenhängenden Minuten oder drei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden. Die Teilunterbrechungen müssen innerhalb der Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen.

1. dem Fahrer entsprechend dem Muster der Anlage 1 geeignete Vordrucke zur Fertigung der Aufzeichnungen in ausreichender Anzahl auszuhändigen,
2. die Aufzeichnungen unverzüglich nach Aushändigung durch den Fahrer zu prüfen und unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Beachtung der Sätze 1 bis 5 zu gewährleisten,
3. die Aufzeichnungen ein Jahr lang nach Aushändigung durch den Fahrer in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form außerhalb des Fahrzeugs aufzubewahren und den zuständigen Personen auf Verlangen vorzulegen und
4. die Aufzeichnungen nach Ablauf der Aufbewahrungsfrist bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres zu vernichten, soweit sie nicht zur Erfüllung der Aufbewahrungspflichten nach § 16 Abs. 2 und § 21a Abs. 7 des Arbeitszeitgesetzes, § 147 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit Abs. 3 der Abgabenordnung und § 28f Abs. 1 Satz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch benötigt werden.

(7) Ist das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät nach Anhang I oder I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder einem Fahrtschreiber gemäß § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ausgerüstet, haben Fahrer der in Absatz 1 Nr. 1 genannten Fahrzeuge diese entsprechend den Artikeln 13, 14 Abs. 1 Unterabs. 2, Abs. 4 Buchstabe a Unterabs. 3 Satz 2 und 3, Artikel 15 Abs. 1 Unterabs. 1, 3 und 5, Abs. 2, 3, 5, 5a und 7 und Artikel 16 Abs. 2 Unterabs. 1 und Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder § 57a Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu betreiben. Im Falle der Verwendung eines Fahrtschreibers gemäß § 57a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Fahrer die Schicht und die Pausen jeweils bei Beginn und Ende auf dem Schaublatt zu vermerken. Der Unternehmer hat bei Verwendung eines Kontrollgerätes nach Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder eines Fahrtschreibers dem Fahrer vor Beginn der Fahrt die für das Gerät zugelassenen Schaublätter in ausreichender Anzahl auszuhändigen und dafür zu sorgen, dass das Kontrollgerät nach Anhang I oder I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder der Fahrtschreiber ordnungsgemäß benutzt wird; Absatz 6 Satz 4 bis 6 und 7 Nr. 2 bis 4 gilt entsprechend. Hat der Fahrer eines mit einem Kontrollgerät nach Anhang I B zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüsteten Fahrzeugs in dem in Absatz 6 Satz 4 genannten Zeitraum ein Fahrzeug gelenkt, das mit einem Kontrollgerät nach Anhang I zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist, hat er die Schaublätter dieses Kontrollgerätes während der Fahrt ebenfalls mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Anmerkungen:

Der neue § 1 der FPersV entspricht im Wesentlichen der bisherigen Regelung. Er enthält einige redaktionelle Anpassungen sowie Klarstellung infolge der geänderten EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

1) Absatz 1 regelt den Anwendungsbereich und erklärt wesentliche Bestimmungen über die Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nach Maßgabe der Artikel 4, 6 bis 9 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für Fahrer von Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, sowie für Fahrer von Fahrzeu-

gen, die zur Personenbeförderung dienen und nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich Fahrer zu befördern, und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern eingesetzt sind, für verbindlich.

Die Vorschrift stellt auf den Fahrer ab. Fahrer ist eine Person, die eine Fahrerlaubnis zur Führung des entsprechenden Fahrzeuges hat und das Fahrzeug lenkt bzw. bei Zweifahrerbesetzung es zeitweise lenkt. § 1 Abs. 1 spricht nicht von Kraftfahrzeugführer, sondern von Fahrer von Fahrzeugen. Ein Kraftfahrzeug ist ein maschinell angetriebenes, nicht an Gleise gebundenes Landfahrzeug. Dagegen schließt der Be-

Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht (LASI Veröffentlichung 48)¹⁾

Vorbemerkung:

Vor dem Hintergrund des immensen Wettbewerbsdruck im Güter- und Personenverkehr und damit einhergehenden Überschreitungen der Lenkzeiten sowie Unterschreitungen der Ruhe- und Pausenzeiten hat die Europäische Gemeinschaft die EU-Sozialvorschriften einer grundlegenden Revision unterzogen. Als Ergebnis wurde im Mai 2006 das digitale Kontrollgerät eingeführt sowie die seit 1985 für das Fahrpersonal geltenden Sozialvorschriften im Straßenverkehr (VO EWG Nr. 3820/85) durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aufgehoben. Seit April 2007 sind die neue Lenk- und Ruhezeitvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 europaweit unmittelbar anzuwenden. Als Folge dieser Rechtsänderungen wurden auch das Fahrpersonalgesetz vom 19. Februar 1987, per Gesetz vom 6. Juli 2007 und die Fahrpersonalverordnung vom 27. Juni 2005, durch Verordnung vom 22. Januar 2008 an das europäische Recht angepasst.

Die neuen rechtlichen Grundlagen bei den Sozialvorschriften im Straßenverkehr machten zugleich eine grundlegende Überarbeitung der „Richtlinien über die Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ erforderlich. Der Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI) – das Koordinierungsorgan der obersten Arbeitsschutzbehörden der Länder – richtete unter Beteiligung des Bundesamtes für Güterverkehr eine Arbeitsgruppe ein, die sowohl eine Aktualisierung der Richtliniengrundsätze als auch der

Bußgeldsätze für Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr und andere fahrpersonalrechtliche Vorschriften erarbeitete. Die von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Buß- und Verwarnungsgeldkataloge für das Fahrpersonalrecht wurden im August 2008 vom LASI angenommen und im Herbst 2008 als LASI-Veröffentlichung 48 herausgegeben.

Die LASI-Veröffentlichung 48 enthält die an die aktuelle Rechtslage angepassten Grundsätze des LASI für die Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen sowie die aktuellen Buß- und Verwarnungsgeldkataloge für Verstöße gegen die fahrpersonalrechtlichen Vorschriften. Dabei wurden die europäischen Schutzziele des Schutzes des Einzelnen vor Überlastung, der Verkehrssicherheit und die Wettbewerbsfähigkeit der Fuhrunternehmen genauso zugrunde gelegt, wie die Harmonisierung der Bußgeldsanktionen in Europa. Bei der Höhe der Bußgeldandrohung wurde zudem die Vorgaben der Europäischen Gemeinschaft, nämlich dass Sanktionen für Verstöße nicht nur wirksam und verhältnismäßig, sondern auch abschreckend und nicht diskriminierend sein sollen (VO (EG) 561/06 – Erwägungsgrund Nr. 26), sowie Praxiserfahrungen berücksichtigt. So wurde bei Zuwiderhandlungen, bei denen sich in der Vergangenheit gezeigt hat, dass das „beganzene Unrecht“ eher niedrig einzustufen ist, die Bußgeldsätze abgesenkt. Darüber hinaus sieht der Bußgeldkatalog vor, geringfügige Verstöße – wie bisher – moderat (beispielsweise mit einem Verwarngeld) zu ahnden.

¹⁾ Die LASI-Veröffentlichung – LV 48 wurde unter dem Titel Handlungsanleitung „Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht“; ISBN: 3-936415-52-8 veröffentlicht. Der Nachdruck erfolgt mit Genehmigung des Herausgebers.

Der LASI hat den Ländern die „Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht“ zur Anwendung empfohlen. Sie müssen in den Ländern in eigener Zuständigkeit umgesetzt werden, sodass sie zum Teil noch nicht eingeführt sind oder geringfügige Abweichungen in den Ländern nicht auszuschließen sind.

Die neuen Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht richten sich primär an die für die Durchführung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständigen Aufsichtsbehörden. Mit den Bußgeldkatalogen soll erreicht werden, dass der Ahndung und Bemessung von Geldbußen bundesweit einheitliche Bußgeldsätze zugrunde gelegt werden. Gerade bei massenhaft vorkommenden Ordnungswidrigkeiten ist eine gewisse Schematisierung erforderlich, um unterschiedliche Beurteilungsmaßstäbe einzelner Aufsichtsbehörden bei im Übrigen gleichgelagerten allgemeiner Bewertungsgrundlagen zu vermeiden. Die Einführung von Bußgeldkatalogen dient insofern auch der Umsetzung übergeordneter Gerechtigkeitserwägungen, als sie eine gleichmäßige Behandlung gleichartiger, häufig auftretender Sachverhalte herbeiführen sollen. Anders als bei der straßen-

verkehrsrechtlichen Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), die auf der gesetzlichen Verordnungsermächtigung des § 26 a des Straßenverkehrsgesetzes beruht, handelt es bei den Buß- und Verwarnungsgeldkatalogen zum Fahrpersonalrecht um interne Arbeitsanweisungen, die, soweit sie in den einzelnen Bundesländern eingeführt wurden, für die Verwaltung verbindlich sind. Dies bedeutet auch, dass die LASI-Veröffentlichung 48, anders als der BKatV für die Gerichte nicht verbindlich ist, sondern als Orientierungshilfe für die gerichtliche Entscheidung dient.

Ungeachtet dessen sind die Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht eine wichtige Informationsgrundlage für die Fahrer, Disponenten, Fuhrunternehmen und andere, die für die Umsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr sorgen müssen.

Inhaltsverzeichnis

- A. Grundsätze des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik für die Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen
 - I. Ordnungswidrigkeitenverfahren
 - 1. Allgemeines
 - 2. Regelsätze
 - 3. Erhöhung oder Ermäßigung der Regelsätze
 - 4. Zusammentreffen mehrerer Gesetzesverletzungen
 - 5. Berechnung der Geldbußen
 - 6. Besondere Personengruppen
 - 7. Verfall eines Geldbetrages
 - 8. Abschöpfung des wirtschaftlichen Vorteils
 - II. Berechnungsbeispiele
 - III. Verwarnungen bei Zuwiderhandlungen gegen das Fahrpersonalgesetz
 - 1. Allgemeines
 - 2. Voraussetzungen
 - IV. Einspruch
- B. Buß- und Verwarnungsgeldkataloge des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik zum Fahrpersonalrecht
 - I. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die VO (EG) Nr. 561/2006
 - II. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die VO (EWG) Nr. 3821/85
 - III. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen das Fahrpersonalgesetz
 - IV. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die Fahrpersonalverordnung
 - V. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen das AETR
 - VI. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die VO (EWG) Nr. 3820/85
 - VII. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die VO (EWG) Nr. 2135/98
 - VIII. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße von Fahrzeughaltern, Werkstattinhabern bzw. Installateuren

B. Buß- und Verwarnungsgeldkataloge des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik zum Fahrpersonalrecht

I. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die VO (EG) Nr. 561/2006

VO (EG) Nr. 561/2006				
Fahrpersonal F			Unternehmer U	
Lfd. Nr.	Ordnungswidrig nach § 8 a Abs. 2 Fahrpersonalgesetz handelt, wer	FPersG	Ordnungswidrig nach § 8 a Abs. 1 Fahrpersonalgesetz handelt, wer	FPersG
A	<i>Anforderungen an das Fahrpersonal</i>			
			einen Schaffner oder Beifahrer vor Erreichen des Mindestalters einsetzt. Je angefangenen 24-Stunden-Zeitraum je Beifahrer oder Schaffner Artikel 5 Abs. 1 oder 2	§ 8 a Abs. 1 Nr. 1 25,-
B	<i>Verstöße gegen die Vorschriften über Lenkzeiten, Ruhezeiten und Unterbrechungen</i>			
1	die zulässige Tageslenkzeit von 9 Stunden nicht einhält. Bei Überschreiten bis zu 60 Minuten Bei Überschreiten von mehr als 1 Stunde bis zu 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde Bei Überschreiten von mehr als 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde Artikel 6 Abs. 1 Satz 1	§ 8 a Abs. 2 Nr. 1 Verwarnungsgeld 30,- 30,- 60,-	nicht dafür sorgt, dass die zulässige Tageslenkzeit von 9 Stunden eingehalten wird. Bei Überschreiten bis zu 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde Bei Überschreiten von mehr als 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde Artikel 6 Abs. 1 Satz 1	§ 8 a Abs. 1 Nr. 2 90,- 180,-

II. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die VO (EWG) Nr. 3821/85

VO (EWG) Nr. 3821/85				
Fahrpersonal F			Unternehmer U	
Lfd. Nr.	Ordnungswidrig nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b Fahrpersonalgesetz handelt, wer	FPersV	Ordnungswidrig nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b Fahrpersonalgesetz handelt, wer	FPersV
A	<i>Verstöße gegen die Vorschriften über die Arbeitszeitrachweise</i>			
1			ein Kontrollgerät nicht einbaut. Je Fall Artikel 3 Abs. 1 Halbsatz 1	§ 23 Abs. 1 Nr. 1 1 500,-
2	ein Kontrollgerät nicht benutzt. Je 24-Stunden-Zeitraum Artikel 3 Abs. 1 Halbsatz 1	§ 23 Abs. 2 Nr. 1 250,-	nicht für die Benutzung des Kontrollgerätes sorgt. Je 24-Stunden-Zeitraum Artikel 3 Abs. 1 Halbsatz 1	§ 23 Abs. 1 Nr. 1 750,-
3	nicht für das ordnungsgemäße Funktionieren oder die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes oder der Fahrerkarte sorgt. Je 24-Stunden-Zeitraum Artikel 13	§ 23 Abs. 2 Nr. 2 250,-	nicht für das ordnungsgemäße Funktionieren des Kontrollgerätes oder die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgerätes oder der Fahrerkarte sorgt. Je 24-Stunden-Zeitraum Artikel 13	§ 23 Abs. 1 Nr. 2 750,-
4			eine ausreichende Anzahl Schaublätter nicht aushändigt. Je angefangene Woche Artikel 14 Abs. 1 Unterabsatz 1 Satz 1	§ 23 Abs. 1 Nr. 3 500,-
5			ein Schaublatt aushändigt, das sich für das eingebaute Kontrollgerät nicht eignet. Je angefangene Woche Artikel 14 Abs. 1 Unterabsatz 1 Satz 2	§ 23 Abs. 1 Nr. 4 500,-

Fahrpersonalgesetz (FPersG)				
Fahrpersonal F			Unternehmer U	
Lfd. Nr.	Ordnungswidrig nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 Fahrpersonalgesetz handelt, wer	FPersG	Ordnungswidrig nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 Fahrpersonalgesetz handelt, wer	FPersG
12	einer vollziehbaren Anordnung zuwiderhandelt. Je Fall § 5 Abs. 1 Satz 1 oder § 7	§ 8 Abs. 1 Nr. 2 g 300,-	einer vollziehbaren Anordnung zuwiderhandelt. Je Fall § 5 Abs. 1 Satz 1 oder § 7	§ 8 Abs. 1 Nr. 1 j 900,-

IV. Buß- und Verwarnungsgeldkatalog für Verstöße gegen die Fahrpersonalverordnung

Fahrpersonalverordnung (FPersV)				
Fahrpersonal F			Unternehmer U	
Lfd. Nr.	Ordnungswidrig nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a Fahrpersonalgesetz handelt, wer	FPersV	Ordnungswidrig nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a Fahrpersonalgesetz handelt, wer	FPersV
A	<i>Verstöße gegen die Vorschriften über Lenkzeiten, Ruhezeiten und Unterbrechungen</i>			
1	die zulässige Tageslenkzeit von 9 Stunden nicht einhält. Bei Überschreiten bis zu 60 Minuten Bei Überschreiten von mehr als 1 Stunde bis zu 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde Bei Überschreiten von mehr als 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 6 Abs. 1 Satz 1 VO (EG) Nr. 561/2006	§ 21 Abs. 2 Nr. 1 <u>Verwarnungsgeld</u> 30,- 30,- 60,-	nicht dafür sorgt, dass die zulässige Tageslenkzeit von 9 Stunden eingehalten wird. Bei Überschreiten bis zu 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde Bei Überschreiten von mehr als 2 Stunden je angefangene 1/2 Stunde § 1 Abs. 5 in Verbindung mit Artikel 6 Abs. 1 Satz 1 VO (EG) Nr. 561/2006	§ 21 Abs. 1 Nr. 1 90,- 180,-

Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung (StVZO) – Auszug –¹⁾

**in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. 9. 1988 (BGBl. I S. 1793), (BGBl. III 9232-1)
zuletzt geändert durch Verordnung vom 21. 4. 2009 (BGBl. I S. 872)**

Vorbemerkung:

Mit der Änderung vom 18. 08. 1998 (BGBl. I S. 2214) wurden die §§ 1 bis 151 (Kapitel A. Personen) aufgehoben und entsprechende Bestimmungen in der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV), vgl. Reg. Nr. 14 c, geregelt.

Am 1. März 2007 tritt die neue Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) (vgl. Reg. Nr. 14 d) in Kraft, was auch zu wesentlichen Änderungen in der StVZO führen wird. Damit soll eine übersichtlichere Regelung der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr, eine Vereinfachung des Zulassungsverfahrens und seine Ausrichtung auf künftige verstärkte Online-Kommunikation erzielt werden. Als Folge werden ab 1. März 2007 viele zulassungstechnische Paragraphen und Anlagen (z. B. §§ 18, 24, 25, 27, 28, 60, 60 a) StVZO, Anlagen I, II, IV – VII StVZO) aus der StVZO gestrichen und in der FZV neu geregelt. FZV ersetzt allerdings (noch) nicht die StVZO, sondern ist vielmehr der erste Schritt zur Auflösung der StVZO in ihrer bisherigen Form. Der Abdruck der FZV in Reg. Nr. 14 d soll auf die ab März 2007 geltenden Regelungen aufmerksam machen.

¹⁾ Einen umfassenden Kommentar zur StVZO erhalten Sie unter der Bestell-Nr. 28002 ebenfalls vom Verlag Heinrich Vogel, München.

§ 18 Zulassungspflichtigkeit

- (1) Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h und ihre Anhänger (hinter Kraftfahrzeugen mitgeführte Fahrzeuge mit Ausnahme von betriebsunfähigen Fahrzeugen, die abgeschleppt werden, und von Abschleppachsen dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie durch Erteilung einer Betriebserlaubnis oder einer EG-Typgenehmigung und durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens für Kraftfahrzeuge oder Anhänger von der Verwaltungsbehörde (Zulassungsbehörde) zum Verkehr zugelassen sind.
- (2) Ausgenommen von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren sind
1. a) selbstfahrende Arbeitsmaschinen (Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit dem Fahrzeug fest verbundenen Einrichtungen zur Leistung von Arbeit, nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind), die zu einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmten Art solcher Fahrzeuge gehören,
 - b) Stapler,
 2. einachsige Zugmaschinen, wenn sie nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden,
 3. einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden,
 4. a) zweirädrige Kleinkrafträder (Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und mit elektrischer Antriebsmaschine oder mit einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³) und Fahrräder mit Hilfsmotor (Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und einer elektrischen Antriebsmaschine oder einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³, die zusätzlich hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit die Merkmale von Fahrrädern aufweisen),
 - b) dreirädrige Kleinkrafträder (dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und mit elektrischer Antriebsmaschine oder mit einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³),
 - 4a. Leichtkrafträder (Krafträder mit einer elektrischen Antriebsmaschine mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW oder einem Verbrennungsmotor mit einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW und einem Hubraum von mehr als 50 cm³, aber nicht mehr als 125 cm³),
 - 4b. Vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge mit einer Leermasse von weniger als 350 kg, ohne Masse der Batterien im Fall von Elektrofahrzeugen, mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h oder weniger und einem Hubraum für Fremdzündungsmotoren von 50 cm³ oder weniger, beziehungsweise einer maximalen Nennleistung von 4 kW oder weniger für andere Motortypen.
 5. motorisierte Krankenfahrstühle (einsitzige, nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb, einem Leergewicht von nicht mehr als 300 kg einschließlich Batterien aber ohne Fahrer, mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 500 kg, einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 15 km/h, einer Breite über alles von maximal 110 cm und einer Heckmarkierungstafel nach der ECE-Regelung 69 oben an der Fahrzeugrückseite),

Kündigungsschutzgesetz (KSchG)

– Auszug –

in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1317, BGBl. III 800-2), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. 3. 2008 (BGBl. I S. 444)

Erster Abschnitt

Allgemeiner Kündigungsschutz

§ 1 Sozial ungerechtfertigte Kündigungen

(1) Die Kündigung des Arbeitsverhältnisses gegenüber einem Arbeitnehmer, dessen Arbeitsverhältnis in demselben Betrieb oder Unternehmen ohne Unterbrechung länger als sechs Monate bestanden hat, ist rechtsunwirksam, wenn sie sozial ungerechtfertigt ist.

(2) Sozial ungerechtfertigt ist die Kündigung, wenn sie nicht durch Gründe, die in der Person oder in dem Verhalten des Arbeitnehmers liegen, oder durch dringende betriebliche Erfordernisse, die einer Weiterbeschäftigung des Arbeitnehmers in diesem Betrieb entgegenstehen, bedingt ist. Die Kündigung ist auch sozial ungerechtfertigt, wenn

1. in Betrieben des privaten Rechts

- a) die Kündigung gegen eine Richtlinie nach § 95 des Betriebsverfassungsgesetzes verstößt,
- b) der Arbeitnehmer an einem anderen Arbeitsplatz in demselben Betrieb oder in einem anderen Betrieb des Unternehmens weiterbeschäftigt werden kann.

und der Betriebsrat oder eine andere nach dem Betriebsverfassungsgesetz insoweit zuständige Vertretung der Arbeitnehmer aus einem dieser Gründe der Kündigung innerhalb der Frist des § 102 Abs. 2 Satz 1 des Betriebsverfassungsgesetzes schriftlich widersprochen hat,

2. in Betrieben und Verwaltungen des öffentlichen Rechts

- a) die Kündigung gegen eine Richtlinie über die personelle Auswahl bei Kündigungen verstößt,
- b) der Arbeitnehmer an einem anderen Arbeitsplatz in derselben Dienststelle oder in einer anderen Dienststelle desselben Verwaltungszweiges an demselben Dienstort einschließlich seines Einzugsgebietes weiterbeschäftigt werden kann

und die zuständige Personalvertretung aus einem dieser Gründe fristgerecht gegen die Kündigung Einwendungen erhoben hat, es sei denn, daß die Stufenvertretung in der Verhandlung mit der übergeordneten Dienststelle die Einwendungen nicht aufrechterhalten hat.

Satz 2 gilt entsprechend, wenn die Weiterbeschäftigung des Arbeitnehmers nach zumutbaren Umschulungs- oder Fortbildungsmaßnahmen oder eine Weiterbeschäftigung des Arbeitnehmers unter geänderten Arbeitsbedingungen möglich ist und der Arbeitnehmer sein Einverständnis hiermit erklärt hat. Der Arbeitgeber hat die Tatsachen zu beweisen, die die Kündigung bedingen.

Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr

Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz

BKrFQG

Geltung ab 01. 10. 2006

Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958)

Das G wurde als Artikel 1 des G v. 14. 8. 2006 1958 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 3 Satz 2 am 1. 10. 2006 in Kraft getreten; § 8 ist am 18. 8. 2006 in Kraft getreten.

Mit der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juni 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 091/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 226 S. 4) sind die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet worden ein System der Grundqualifikation und Weiterbildung für bestimmte Kraftfahrer im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr verbindlich einzuführen.

Der Rat und das Europäische Parlament wollten mit dieser Richtlinie eine über die Fahrerlaubnis hinausgehende Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse durch eine Grundqualifikation und regelmäßige Weiterbildung der Fahrerinnen und Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge im Güterkraft- und Personenverkehr in der Europäischen Union gewährleisten. Sie erhoffen sich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und zudem die Entwicklung eines defensiven Fahrstils, der zu einem rationellen Kraftstoffverbrauch führt. Mit der Richtlinie ist außerdem die Hoffnung verknüpft, bei jungen Menschen das Interesse für den Beruf des „Kraft-

fahrers“ oder der „Kraftfahrerin“ zu wecken, was dazu beitragen soll, dass Berufsanfänger und Berufsanfängerinnen den Weg in diesen Beruf finden.

Mit dem BKrFQG werden die wesentlichen Regelungen zur Übernahme der Richtlinie 2003/59/EG in deutsches Recht geschaffen. Geregelt wird im Besonderen die Pflicht der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, sich einer über die Fahrerlaubnisausbildung hinausgehenden Grundqualifikation und einer regelmäßigen Weiterbildung zu unterziehen, um mit Lastkraftwagen und Bussen Fahrten im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr durchführen zu dürfen. Das Gesetz enthält außerdem die wesentlichen Bestimmungen über den Erwerb und den Ort für die Absolvierung der Grundqualifikation und der Weiterbildung.

Regelungsinhalt des BKrFQG sind insbesondere das Mindestalter des Fahrpersonals (bisher Artikel 5 VO [EWG] Nr. 3820/85), die künftige Grundqualifikation und Vorschriften zur Weiterbildung des Fahrpersonals.

Bei der Grundqualifikation gibt es zwei Alternativen. Zum einen die „normale Grundqualifikation“, welche die erfolgreiche Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung bei einer IHK ohne vorgeschrie-

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz gilt zum Zwecke der Verbesserung insbesondere der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse und findet Anwendung auf Fahrer und Fahrerinnen, die

1. deutsche Staatsangehörige sind,
2. Staatsangehörige eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind oder
3. Staatsangehörige eines Drittstaates sind und in einem Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum beschäftigt oder eingesetzt werden,

soweit sie die Fahrten im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen, für die eine Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erforderlich ist.

(2) Abweichend von Absatz 1 gilt dieses Gesetz nicht für Fahrten mit

1. Kraftfahrzeugen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 45 Kilometer pro Stunde nicht überschreitet,
2. Kraftfahrzeugen, die von der Bundeswehr, der Truppe und des zivilen Gefolges der anderen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, den Polizeien des Bundes und der Länder, dem Zolldienst sowie dem Zivil- und Katastrophenschutz und der Feuerwehr eingesetzt werden oder ihren Weisungen unterliegen,
3. Kraftfahrzeugen, die zur Notfallrettung von den nach Landesrecht anerkannten Rettungsdiensten eingesetzt werden,
4. Kraftfahrzeugen, die
 - a) zum Zwecke der technischen Entwicklung oder zu Reparatur- oder Wartungszwecken oder zur technischen Untersuchung Prüfungen unterzogen werden,
 - b) in Wahrnehmung von Aufgaben, die den Sachverständigen oder Prüfern im Sinne des § 1 des Kraftfahrersachverständigengesetzes oder der Anlage VIII b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung übertragen sind, eingesetzt werden, oder
 - c) neu oder umgebaut und noch nicht in Betrieb genommen worden sind,
5. Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Fahrer oder die Fahrerinnen zur Ausübung des Berufs verwendet, sofern es sich beim Führen des Kraftfahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung handelt.

§ 2 Mindestalter, Qualifikation

(1) Fahrten im Güterkraftverkehr zu gewerblichen Zwecken darf

1. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen C oder CE erforderlich ist, nur durchführen, wer
 - a) das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 mitführt, oder
 - b) das 21. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt;
2. mit einem Kraftfahrzeug, für das eine Fahrerlaubnis der Klassen C1 oder C1E erforderlich ist, nur durchführen, wer das 18. Lebensjahr vollendet hat und den Nachweis über den Erwerb der jeweils maßgeblichen Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 oder der jeweils maßgeblichen beschleunigten Grundqualifikation nach § 4 Abs. 2 mitführt.

Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)¹⁾

i. d. F. des Gesetzes zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts vom 22. Juni 1998
(BGBl. I S. 1485)
zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. 12. 2008 (BGBl. I S. 2967)

Inhaltsübersicht

1. Abschnitt.

Allgemeine Vorschriften

§ 1	Begriffsbestimmungen	3
§ 2	Ausnahmen	3

2. Abschnitt.

Gewerblicher Güterkraftverkehr

§ 3	Erlaubnispflicht	5
§ 4	Unterrichtung der Berufsgenossenschaft	6
§ 5	Erlaubnispflicht und Gemeinschaftslizenz	7
§ 6	Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr durch Gebietsfremde	7
§ 7	Mitführungs- und Aushändigungspflichten im gewerblichen Güterkraftverkehr	8
§ 7 a	Haftpflichtversicherung	8
§ 7 b	Einsatz von ordnungsgemäß beschäftigtem Fahrpersonal	9
§ 7 c	Verantwortung des Auftraggebers	10
§ 7 d	(weggefallen)	10 a
§ 8	Vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte	10 a

3. Abschnitt.

Werkverkehr

§ 9	Erlaubnis- und Versicherungsfreiheit	10 b
-----	--------------------------------------	------

4. Abschnitt.

Bundesamt für Güterverkehr

§ 10	Organisation	10 b
§ 11	Aufgaben	10 b
§ 12	Befugnisse	10 d
§ 13	Untersagung der Weiterfahrt	10 e
§ 14	Marktbeobachtung	11

¹⁾ Das GüKG i. d. F. der Bek. vom 3. 11. 1993 (BGBl. I S. 1839, 1992) trat am 1. 7. 1998 außer Kraft.

§ 15	Unternehmensdatei	11
§ 15 a	Werkverkehrsdatei	12
§ 16	Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren	13
§ 17	Zuständigkeit für die Durchführung internationalen Verkehrsrechts	14

5. Abschnitt.

Überwachung, Bußgeldvorschriften

§ 18	Grenzkontrollen	15
§ 19	Bußgeldvorschriften	15
§ 20	Befugnisse des Bundesamtes bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen	17
§ 21	Zuständigkeiten für die Ahndung von Zuwiderhandlungen	17
§ 21 a	Aufsicht	18

6. Abschnitt.

Gebühren und Auslagen, Ermächtigungen, Übergangsregelungen

§ 22	Gebühren und Auslagen	18
§ 23	Ermächtigungen zum Erlaß von Durchführungsbestimmungen	19
§ 24	Weitergeltung und Umtausch von Berechtigungen	20
§ 25	Befristete Ausnahmen	21

Vorbemerkungen:

Bereits durch das Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr vom 2. 9. 2001 wurde das Güterkraftverkehrsgesetz durch verschiedene Bestimmungen ergänzt mit dem Ziel, die zunehmend missbräuchliche und illegale Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Nicht-EU-Staaten im Bereich der EU und des EWR zu verhindern.

Nach dem Wegfall der mengenmäßigen Begrenzung der Genehmigungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr können ausländische Transportunternehmer mit Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU oder in einem Vertragsstaat des EWR unbegrenzt Kabotageverkehre durchführen, wenn sie über eine Gemeinschaftslicenz für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügen. Seitdem wurden zunehmend durch Unternehmen mit Sitz in der EU oder dem EWR Fahrer aus Drittstaaten, insbesondere aus Osteuropa beschäftigt.

Durch illegale Beschäftigung unter Verletzung der Regelungen zum Aufenthalts-, Arbeitsgenehmigungs- und Sozialversicherungsrecht erlangen diese Transportunternehmer aufgrund wesentlich niedrigerer Löhne Wettbewerbsvorteile gegenüber gesetzestreuen Konkurrenten, die letztlich das gesamte Transportgewerbe gefährden könnten. Die bereits damals national eingeführten Regelungen zur Arbeitsgenehmigung und der zusätzlichen Verantwortlichkeit der Verloader für die Einhaltung der Verpflichtungen werden nunmehr ergänzt hinsichtlich der Ausgabe der einheitlichen europäischen Fahrerbescheinigung für den Einsatz von Fahrpersonal aus Drittstaaten. Wesentliche Neuerungen sind auch für die Haftpflichtversicherung sowie zur Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten hinsichtlich der Freistellung land- und forstwirtschaftlicher Sonderverkehre von den güterkraftverkehrsrechtlichen Vorschriften getroffen.