



Olaf Horwarth

Digitale Fahrten- schreiber in der Praxis

trainieren, verstehen, anwenden

Vorwort

Wir leben in einer Zeit der schnellen Digitalisierung in allen Bereichen unseres beruflichen und privaten Lebens. Entweder werden wir mit diesen Entwicklungen Schritt halten, indem wir notwendige Fähigkeiten erlernen oder verbessern, oder wir bleiben hinter den Chancen zurück, die die Digitalisierung bietet.



Im Straßentransport ist die Digitalisierung ein weitreichender Prozess, der bereits viele Erleichterungen gebracht hat. Ein wichtiges Hilfsmittel in dem Zusammenhang, das der ständigen technologischen Entwicklung unterliegt, ist der digitale Fahrtenschreiber. Dieses zunehmend effektive und zuverlässige digitale Werkzeug zur Erfassung und Kontrolle von Aktivitäten hilft Berufskraftfahrern bei der Beförderung von Gütern oder Passagieren.

Die umfassende Schritt-für-Schritt-Anleitung, die in diesem Buch bereitgestellt wird sicherlich eine große Hilfe für alle Fachleute sein, die täglich von der EU-Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten sowie der Tachographen-Verordnung betroffen sind, insbesondere Fahrer, Fuhrparkbetreiber und auch Kontrollbehörden. Zu wissen, wie man den Fahrtenschreiber richtig benutzt und hinsichtlich der neuen Merkmale der nachfolgenden Generation von digitalen Geräten auf dem neuesten Stand zu sein, ist keine Option, sondern eine Pflicht, die die EU-Verordnungen über Lenk- und Ruhezeiten und der Verwendung des Fahrtenschreibers Unternehmern und Fahrern auferlegt. Das Navigieren durch diese umfangreichen gesetzlichen Bestimmungen sowie die Bedienung des Fahrtenschreibers kann schwierig sein.

In der Vergangenheit wurden die Daten des Fahrtenschreibers hauptsächlich verwendet, um zu prüfen, ob die Fahrer die EU-Vorschriften über die maximalen Lenkzeiten zusammen mit der Mindestdauer der Pausen und Ruhezeiten erfüllen. Nichtkonformes Verhalten, etwa das Manipulieren der Aufzeichnungen, um Ruhezeiten zu simulieren, während des Fahrens oder des Be- und Entladens, verfälscht nicht nur den fairen Wettbewerb, sondern gefährdet vor allem die Gesundheit und Sicherheit der Fahrer sowie andere Verkehrsteilnehmer. Aus diesem Grund hat die Kommission 2016 die gemeinsame Klassifizierung schwerer Verstöße gegen die Unionsvorschriften der Güter- und Personenbeförderung auf der Straße angenommen. Nun wird die Manipulation eines Fahrtenschreibers oder einer Fahrerkarte als sehr schwerer Verstoß angesehen, der zum Entzug der Beförderungsgenehmigung führen kann.

Um die derzeitigen und künftigen Funktionen von Fahrtenschreibern, wie die Satellitenortung, noch besser zu nutzen, hat die Kommission im Mai 2017 eine Reihe von Legislativvorschlägen im Rahmen des so genannten Mobilitätspakets I angenommen. Durch die Erfassung von Grenzübergängen könnten die Daten des Fahrtenschreibers in Zukunft auch zur Überwachung von Kabotage oder der Entsendung von Fahrern verwendet werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Buches werden die Vorschläge im Europäischen Parlament und im Rat ausgehandelt, einschließlich einer möglichen vorgezogenen Verpflichtung zum Einbau der intelligenten Fahrtenschreiber. Dies würde die Wirksamkeit und Ef-

fizienz der EU-Vorschriften für die Güter- und Personenbeförderung auf der Straße weiter verbessern, und die Rechte und Pflichten der Fahrer besser gewährleisten.

Aktuelle digitale Fahrtenschreiber und zukünftige intelligente Fahrtenschreiber sind zweifellos wichtige Werkzeuge, um die Verkehrssicherheit sowie die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern und Fahrern zu verbessern. Dieses Buch führt Sie sicher durch alle Vorschriften und durch die Funktionen der vorhandenen digitalen Fahrtenschreiber.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und alles Gute beim Fahren.

Elisabeth Werner
Director
Directorate-General for Mobility and Transport (DG Move)
European Commission

Vorwort

Der Begriff der «**Digitalisierung**» begleitet uns inzwischen fast täglich in den Medien. Die ganze Welt spricht von Digitalisierung und Industrie 4.0. Was in dem Zusammenhang im Detail noch auf die Unternehmen und die Fahrer zukommt, vermag wohl noch niemand so genau abzuschätzen. Über die möglichen Folgen kann ebenfalls im Moment nur spekuliert werden. Welche Auswirkungen eine weitere Automatisierung und Digitalisierung auf den Beruf des Kraftfahrers haben wird, werden wohl die nächsten Jahre zeigen.

In erster Linie erwarten die Unternehmen im **Zusammenhang mit den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten**, die der Digitale Fahrtenschreiber minutengenau aufzeichnet, einige Erleichterungen. Im Zuge des prognostizierten, weiter voranschreitenden Fahrermangels hoffen viele Unternehmen, dieses Problem mit autonom fahrenden LKW lösen zu können. Aber selbst wenn es bis dahin noch ein weiter Weg ist, so zeigen die ersten sogenannten «Platooning-Tests» die Möglichkeiten auf, den Fahrer zukünftig zumindest auf Autobahnen zu entlasten. Nur alleine die Entlastung seiner Mitarbeiter ist natürlich nicht das Ziel eines Unternehmens, das Gewinne erwirtschaften will und muss. So wird in dem Zusammenhang schon diskutiert, inwieweit solche «passiven» Lenkzeiten, in denen der Fahrer das selbstständig im Platooning-Verbund fahrende Fahrzeug nur noch deshalb begleiten muss, um in besonderen Situationen oder bei Auflösung des Platoons das Steuer wieder selbst übernehmen zu können, nach heutiger Definition als Lenkzeiten zu werten sind. **Schon heute gibt es hierzu viele Stimmen, die in Verbindung mit solchen Platoons die Obergrenze der Lenkzeiten erhöhen wollen, was sich in aller Regel dann auch auf die sogenannte Schichtzeit auswirken wird.** Ob dies in der Konsequenz den Beruf des Kraftfahrers attraktiver machen wird, wie viele glauben, oder damit eher das Gegenteil erreicht wird, muss die Zukunft zeigen.

Bis jetzt sind wir aber noch nicht so weit. Stand heute muss der Fahrer noch alle Fahraufgaben selbst erledigen und somit die bestehenden Lenk- und Ruhezeiten einhalten und vor allem aufzeichnen. Und damit diese Aufzeichnungen stärker gegen Manipulationen geschützt werden können, wurde mit Inkrafttreten der neuen Tachographenverordnung (EU) 165/2014 Anfang 2016 **der Grundstein für eine neue Generation des digitalen Fahrtenschreibers** gelegt, dem sogenannten «smart Tachograph». Übersetzt bedeutet diese neue Bezeichnung so viel wie «intelligenter Tachograph» oder «intelligenter Fahrtenschreiber», wie es in der deutschen Übersetzung heißt. **Ob Tachograph, Kontrollgerät oder Fahrtenschreiber – gemeint ist immer das Gleiche.** Die Begriffe bezeichnen immer das Gerät, das in der Praxis meist nur als «Digitacho» oder «DiKo» bezeichnet wird. **In diesem Buch werden die Begriffe daher ebenfalls alle synonym verwendet.**

Der neue «**intelligente Fahrtenschreiber**» wird uns dann offiziell ab Juni 2019 begleiten. Bis dahin ist **der neue Digitacho von VDO, das Release 3.0** die größte Neuerung. Was dieser neue Fahrtenschreiber für die Fahrer und Unternehmen bringt, werden wir im Buch ausführlich darstellen. Darüber hinaus gibt es **Neuigkeiten zu den Folgen und Sanktionen**, die für die Verkehrsunternehmen teilweise existenzbedrohend sein können. Umso wichtiger ist es vor dem Hintergrund, die Unternehmerpflichten zu kennen, diese konsequent umzusetzen und Maßnahmen einzuleiten, um die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten. Hierzu gehören eben auch die Schulungen und Unterweisungen im Umgang mit den Fahr-

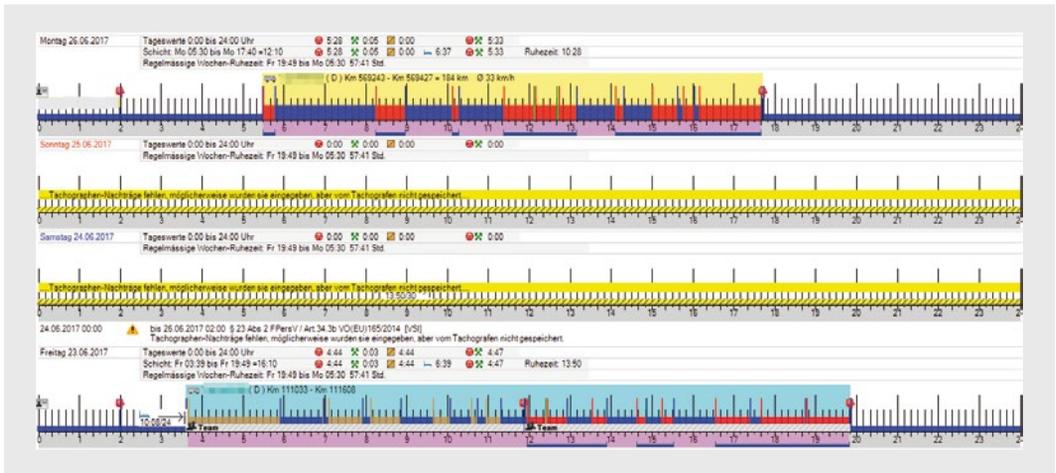
tenschreibern. Dies ist insbesondere wichtiger denn je, da neben der bereits im März 2015 geänderten Tachographenverordnung im August 2017 nun auch die deutsche Fahrpersonalverordnung **den Nachtrag unmissverständlich zur Pflicht kürzt.**

Digitale Eingaben statt Papierbescheinigungen lautet die Devise im Zeitalter der Digitalisierung. Und auch wenn sich viele Unternehmen immer noch nicht ganz an die Digitalen Fahrtenschreiber gewöhnen wollen, so müssen sie doch zwingend für eine entsprechende Umsetzung der Vorschriften sorgen. Diese vielleicht historisch bedingte und möglicherweise auf den ersten Blick auch verständliche Ablehnung der digitalen Überwachung überträgt sich allerdings oftmals auch auf die Fahrer. **Noch heute ist ein Großteil der Fahrer nicht in der Lage, wenigstens einen Ausdruck von der Fahrerkarte zu erstellen.**

Nachträge sind heute mehr, als nur die Bestätigung, dass der Fahrer nicht gefahren ist. Im Sinne der Vorschriften war der Nachtrag zu keiner Zeit auf diese Information reduziert. Denn auch wenn es kaum jemand glaubt und noch weniger Fahrer es tatsächlich durchführen, **der Nachtrag ist bei weitem mehr, als nur Ruhezeit eingeben.** Dieses Thema gewinnt also von Jahr zu Jahr an Bedeutung, wodurch es durchaus als Schwerpunkt in diesem Buch bezeichnet werden kann.

Das Thema Telematik gewinnt ebenfalls weiter an Bedeutung, was nicht zuletzt mit dem Digitalen Fahrtenschreiber zusammenhängt. So wären viele Informationen heute nicht darstellbar, ohne dass die Telematiksysteme diese vom Digitalen Fahrtenschreiber abgreifen könnten. Gerade diese Zusatzinformationen, wie die Restlenkzeiten, die aktuelle Tätigkeit des Fahrers sowie das Fernauslesen der Fahrerkarten und der Massenspeicher bieten jedem Fuhrparkbetreiber heute einen hohen Mehrwert.

In diesem Buch lernen Sie die Digitalen Fahrtenschreiber der verschiedenen Hersteller in der Praxis kennen. Es wird Ihnen helfen, die Technik und die dazu gehörenden Vorschriften zu verstehen und das «DiKo» zu bedienen, ohne Angst, etwas falsch zu machen. Alle Themen werden ausführlich mit Bildern erläutert und so für jeden Wissensstand verständlich gemacht. Somit eignet sich dieses Buch hervorragend als Unterstützung bei der Schulung der Fahrer, welche durch die neue Verordnung seit 2. März 2016 ebenfalls in aller Deutlichkeit vorgeschrieben ist.



■ **Abb. 3.2** Nachtrag über das Wochenende

bliebene Lücke anhand einer Dokumentation auf der Rückseite des Ausdrucks vorzunehmen.

Absatz 4 eröffnet dann für beide auch in der «Clarification note 7» genannten Situationen noch folgende Möglichkeiten:

Ist ein manueller Nachtrag nach Absatz 2 Satz 1 aus **technischen Gründen nicht möglich** oder **besonders aufwendig**, darf abweichend von den Absätzen 2 und 3 bei einer Kontrolle eine Bescheinigung des Unternehmens über die im Absatz 1 genannten Zeiten vorgelegt werden. §20 (4) FPersV

Der im Volksmund meist «Urlaubs- oder Freibescheinigung» genannte Nachweis ist in Deutschland an keine bestimmte Formvorschrift gebunden. Es wird jedoch dringend empfohlen, generell das Formblatt gemäß Beschluss der Kommission 2009/959/EU zu verwenden.

Durch die Nummerierung kann auch ein französischer Kontrollbeamter auf seinem in französischer Sprache verfasstem Formblatt den Grund für das Fehlen von Aufzeichnungen aus dem Kontrollgerät erkennen. Seit der Änderung des § 20 FPersV ist es im Übrigen für Fahrten innerhalb Deutschlands auch möglich, die Bescheinigung bei einer Kontrolle als Telefax oder **Ausdruck** einer digitalisier-

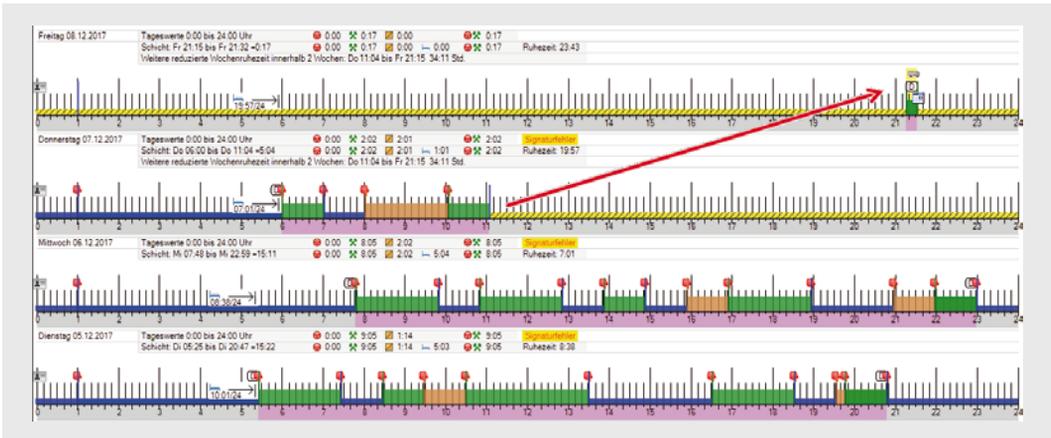
ten Kopie (PDF-Ausdruck) vorzulegen. Dennoch muss die Bescheinigung natürlich vom Unternehmer (oder einer beauftragten Person, die nicht der Fahrer sein darf) und vom Fahrer unterschrieben sein. Eine nachträgliche Vorlage ist nun dagegen nicht mehr möglich.

3.4 Zwei Fälle für Bescheinigung

Es bleiben somit zwei Situationen, in denen die sogenannte Bescheinigung genutzt werden darf.

3.4.1 Technische Gründe

- a) Ältere Fahrtenschreiber-Generationen speichern den Nachtrag nicht vollständig auf der Fahrerkarte, wenn zwischen dem letzten Tag der Entnahme der Karte und dem Tag des erneuten Einsteckens ein Tag oder mehrere Tage liegen. Dies betrifft bei **VDO** die Release-Versionen **bis einschließlich 1.2a** und bei **Stoneridge** die Revisionen **bis einschließlich 7.4** (nur bei Verwendung der «Ruhe-bis-jetzt-Funktion»). In diesen Fällen speichern die betroffenen Kontrollgeräte nur die restliche Zeit des letzten Einsatztages und den Anfang des aktuellen Tages als Ruhezeit auf der Karte. Die Grafik (■ Abb. 3.2) zeigt die nachgetragene



■ Abb. 3.3 Abbruch Nachtrag

Ruhezeit als schmalen blauen Balken. Die Zeiträume (Tage) dazwischen bleiben komplett leer und somit als Lücke auf der Fahrerkarte zurück. Um dennoch einen lückenlosen Nachweis dieser Zeiten vorlegen zu können, bleibt auf europäischer Ebene die Bescheinigung als einzige Option. Innerhalb Deutschlands könnte gemäß FPerSV auch die Rückseite eines Ausdruckes entsprechend beschriftet werden. Am Beispiel des folgenden Ausdruckes (vgl. auch ■ Abb. 3.2) wäre nun noch die Lücke von Samstag 00 Uhr bis Sonntag 24 Uhr als Ruhe nachzuweisen.



haben die Hersteller **die maximal möglichen Eingaben begrenzt**. Bei VDO sind dies 50 einzelne Nachträge / Aktivitäten, bei Stoneridge 65 (Revision 7.5) und 80 bei der neuesten Revision 7.6. In der Praxis bedeutet dies, dass der Digitacho die Eingaben abbricht und den Benutzer zur Speicherung des Nachtrags auffordert.



Die Auswertung ■ Abb. 3.3 zeigt am Beispiel des Stoneridge 7.6, die noch verbliebene Lücke nach Erreichen des Limits zum Einsteckzeitpunkt der Fahrerkarte.

- b) Ein Nachtrag ist auch bei den neuesten Generationen von Fahrtenschreibern **nicht unbegrenzt möglich**. Da diese manuellen Eingaben vom Tachograph auf der Fahrerkarte praktisch im selben Verzeichnis gespeichert werden, wie die live aufgezeichneten Tätigkeiten auch, könnte der Platz bei «unzähligen» manuellen Eingaben knapp werden. Um zu verhindern, dass aufgrund eines umfangreichen Nachtrags im Ringspeicher der Fahrerkarte live aufgezeichnete Aktivitäten überschrieben werden,

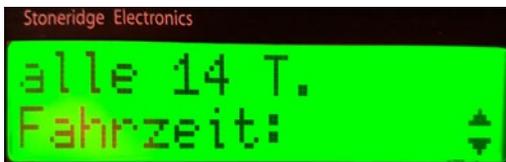
3.4.2 Nachtrag besonders aufwendig

Der Gesetzgeber hat erkannt, dass es Fahrer gibt, die nicht hauptberuflich fahren und meist anderen Tätigkeiten nachgehen. Ebenso sind darunter Fahrten außerhalb der Anwendung der Verordnung zu verstehen, wie z. B. der Linienverkehr < 50 km Liniennlänge, bei dem ohne Fahrerkarte (Out of Scope)

Darüber hinaus lassen sich bei Stoneridge viele weitere, sehr nützliche Parameter individuell einstellen. Erwähnenswert ist hier insbesondere die Möglichkeit einer frei definierbaren Vorwarnzeit bzgl. der max. erlaubten Lenkdauer.



Ebenso nützlich sind die verschiedenen Warnungen zu den Lenk- und Ruhezeiten,



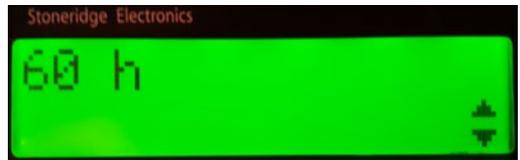
die frei einstellbaren Erinnerungen an die Downloads von Massenspeicher und Fahrerkarte sowie die Vorwarnzeit für den Ablauf der Fahrerkarte.



Ab der Revision 7.5 lassen sich mit der Unternehmenskarte auch noch Einstellungen zu der EU-Arbeitszeitrichtlinie vornehmen. Vorab muss die Funktion «WTD = WorkTimeDirective» (Arbeitszeitrichtlinie) aktiviert werden.



Danach kann dann die Überwachung der Maximalwerte jeweils aktiviert werden. Somit warnt der Stoneridge den Fahrer bei Erreichen der maximal zulässigen Arbeitszeit pro Woche.



Insbesondere für den Nahverkehr ist der Hinweis auf eine notwendige Pause nach 6 Stunden Arbeitszeit gemäß Arbeitszeitgesetz von Bedeutung,



die ebenfalls mit der Unternehmenskarte aktiviert werden kann.



Ergänzend kann der Unternehmer in dem Zusammenhang dann noch den Vorschlag für die Länge der ersten Pause im Pausencountdown festlegen.



Hier kann es durchaus Sinn machen, nach Erreichen von 6 Stunden Arbeitszeit, gleich 45 Minuten Pause zu machen, um so auch gleich die Fahrtunterbrechung erledigt zu haben.

Für die Berechnung der Pausen- bzw. Arbeitszeit ist noch zu bestimmen, wie der Stoneridge die Bereitschaftszeit werten soll. So gilt die Bereitschaftszeit bei Fahrzeugen, die nicht der EU-Verordnung unterliegen, als Arbeitszeit, ansonsten jedoch in der Regel nicht.



Ferner kann in Ergänzung zu ► Kapitel 6.6.1 festgelegt werden, ob Bereitschaftszeit als Fahrtunterbrechung gewertet werden soll oder nicht.



Diese Auswahl erfolgt abweichend nicht unter WTD sondern in den DDS-Einstellungen.

Praxistipp

In diesem Fall NEIN wählen, damit die Pause nach dem ArbZG nicht vergessen wird.

Mit dem **VDO DTCO Release 3.0** hat VDO nun entsprechend nachgelegt. Erwartungsgemäß können die Einstellungen ausschließlich in Verbindung mit einer neuen App (DTCO Configuration) vorgenommen werden. Ferner unterscheiden sich die Möglichkeiten mitunter etwas.

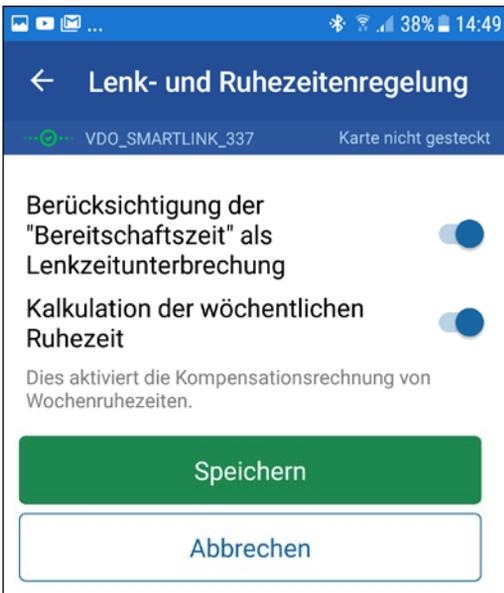


Mit der App können nun analog zu Stoneridge auch die Aktivitäten festgelegt werden, die bei Zündung EIN oder AUS automatisch eingestellt werden sollen.

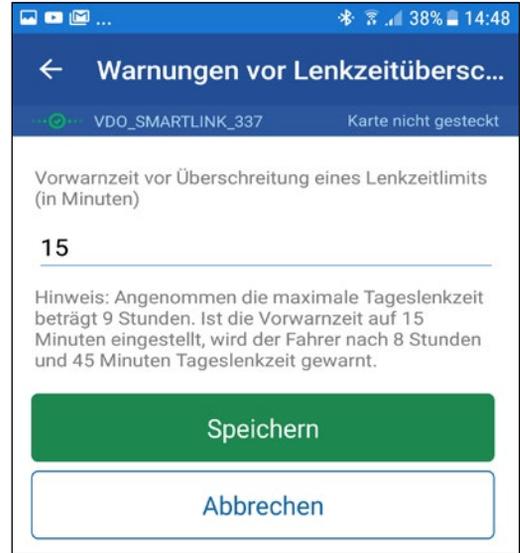
6



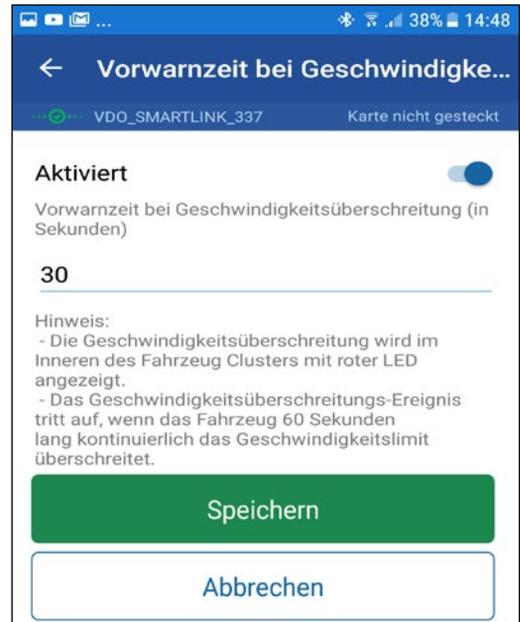
Bereitschaft als Fahrtunterbrechung gewertet werden soll. Praxistipp dazu bei Stoneridge beachten.



Wie bei Stoneridge kann auch z.B. die Vorwarnung vor dem Ende der maximalen Lenkzeit eingestellt werden.



Ferner kann ein Hinweis aktiviert werden, der den Fahrer bei Überschreitung der am Begrenzer eingestellten Geschwindigkeit warnt, bevor die eigentliche Meldung von Kontrollgerät gespeichert wird.





Abschließend noch eine Funktion, die unter «nice to have» verbucht werden kann. Unternehmer können über die App nun ihr Logo auf den Ausdruck platzieren.



6.10.4 Download, Archivierung und Auswertung

Bereits in ► Kapitel 2.4 wurde auf die Unternehmerrpflichten bzgl. der Auswertung detailliert hingewiesen. Daher soll hier nun ergänzend auf den Download selbst eingegangen werden.

Soft- und Hardwarelösungen

Bevor die Daten der Fahrerkarte und des Massenspeichers überhaupt ausgewertet werden können, müssen diese heruntergeladen, genauer gesagt kopiert werden. Hierzu gibt es inzwischen eine Vielzahl von technischen Möglichkeiten und Produkten. Angefangen mit dem klassischen **Kartenleser**



für die Fahrerkarten und dem **Downloadkey** für die Daten des Massenspeichers



bis hin zum Remote-Download per WLAN oder Mobilfunk (GPRS etc.) mit integrierter Software für die Auswertung inkl. Integration in das Flottenmanagement.

Aufgrund der Vielfalt an Lösungen ist es nicht möglich, alle Varianten im Detail vorzustellen.

Die beiden großen Kontrollgerätehersteller bieten natürlich jeweils eigene Lösungen an, die teilweise ebenfalls sehr unterschiedlich und auf be-

Beherzigt der Fahrer die **Abfahrtskontrolle**, so hat er mit Druck auf die Taste 1 das DiKo auf ARBEIT zu stellen.



Wenn der Nutzer sich die einzelnen Schritte genau klar macht, kann er die Logik, der die Eingabe beim SE 5000 folgt, gut nachvollziehen.

7.4 Beispiel 3 – Nachtrag im Mischbetrieb analog/digital

In folgendem Beispiel wird es dann vermeintlich **nochmal komplizierter**. Es geht um den in der Praxis immer noch häufig anzutreffenden **Mischbetrieb von Fahrzeugen mit analogen und digitalen Kontrollgeräten**. Fahrer, die zwischen solchen Fahrzeugen wechseln müssen, haben regelmäßig das Problem, den Nachtrag richtig umzusetzen.

! Oft wird der gesamte Zeitraum als Ruhezeit nachgetragen, was ein Bußgeld von bis zu 750,- € für den Unternehmer bedeuten kann.

Gehen wir in dem folgenden Beispiel davon aus, dass der Fahrer **am 29.12.2017 das letzte Mal** mit einem **Digitalen Tacho** unterwegs war und nun am 30.12.2017 auf ein älteres Fahrzeug mit **Tachoscheibe** wechseln muss.

Was hat der Fahrer nun zu tun?

Die Aufzeichnung im DiKo endet am Abend des 29.12.2017. Ein Nachtrag auf der Fahrerkarte ist am Morgen des 30.12. nicht möglich, weil das aktuelle Fahrzeug noch mit einem **analogen Tacho** ausgestattet ist und auch kein anderes Fahrzeug mit DiKo zur Verfügung steht.

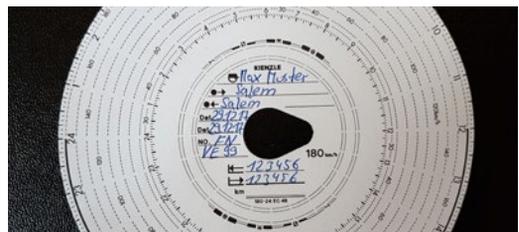
In diesem Fall bleiben dem Fahrer **zwei Möglichkeiten**, den «restlichen Zeitraum», von **Arbeitsende am 29.12. bis 24 Uhr** nachzuweisen:

Manuelle Nachträge [...] müssen [...] vor Fahrtantritt lesbar **unter Verwendung** der in [...] **aufgeführten Zeichen** erfolgen. Der Nachtrag ist auf der **Rückseite** des nächsten im Anschluss an den berücksichtigungsfreien Zeitraum verwendeten Schaublattes [...] vorzunehmen. Bei Bedarf können auch **mehrere Schaublätter** [...] benutzt werden.
§20 (3) FPersV

1. Auf der Rückseite des aktuellen Schaublattes wird der Zeitraum unter Verwendung der Symbole (unten) handschriftlich eintragen. In der Tabelle werden mit den Linien die Nachträge des aktuellen Tages dokumentiert.



2. Die Zeit von der letzten Entnahme der Fahrerkarte bis 24 Uhr wird auf der Rückseite einer **separaten Tachoscheibe** nachgetragen.



Die Vorderseite dieser Tachoscheibe muss gemäß Artikel 34 der EU-Tacho-Verordnung vollständig ausgefüllt werden. Demnach kann hier nur das Kennzeichen und der km-Stand des **aktuellen** Fahrzeugs eingetragen werden.

Die Zeit am 30.12.2017 ab 00:00 Uhr bis zum Arbeitsbeginn wird natürlich auf der Rückseite der Tachoscheibe vom 30.12.2017 in der Tabelle eingezeichnet / nachgetragen.

Praxistipp

Die Ausführungen sind auch im Mischbetrieb DiKo / Tageskontrollblätter anwendbar.

Lücke für andere Nachweise

Am 31.12.2017 wechselt der Fahrer wieder auf ein Fahrzeug mit digitalem Fahrtenschreiber.

Schaubblätter, die live registrierte aufzeichnungspflichtige Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten enthalten, sowie Tageskontrollblätter, können im Digitacho nicht nachgetragen werden. Auf diesen enthaltene handschriftliche Nachweise im Sinne der Verordnungen, wie Nachträge, müssen nicht zusätzlich im Diko erfasst werden.

! Schaubblätter oder Tageskontrollblätter sind, wie die Fahrerkarte, eigenständige Nachweise.

Die so z.B. mit Schaubblättern nachgewiesenen Zeiträume müssen auf der Fahrerkarte mit einer gewollten Lücke «ausgespart» werden.

Für unser Beispiel gibt es hierfür zwei Möglichkeiten:

VARIANTE a)

Die **Aufzeichnungslücke** auf der Fahrerkarte soll auch die auf dem Schaubblatt (Version 1 oder 2) **handschriftlich dokumentierten Zeiten** (29.12.2017 bis 24 Uhr) **berücksichtigen**.

Leider ist nämlich zumindest in der EU-Verordnung 165/2014 nicht detailliert bestimmt, wie der «analoge» Nachtrag auszusehen hat.

! Im Hinblick auf grenzüberschreitende Fahrten wird empfohlen, die Aktivitäten vom 29.12.2017 nun im DiKo nachzutragen.

VARIANTE b)

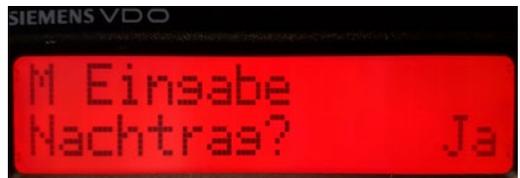
Die **handschriftlichen Nachträge**, die nicht zum 30.12.2017 gehören, **werden** zur Vermeidung von Unstimmigkeiten jetzt **im Diko nachgetragen**. Die Aufzeichnungslücke auf der Fahrerkarte soll nur den 30.12.2017 umfassen. Somit könnte dann die oben unter 2. verwendete, separate Tachoscheibe anschließend vernichtet werden.

Nachfolgend werden nun beide Varianten mit den verschiedenen Fahrtenschreibern erklärt.

7.4.1 VDO DTCO 1381 bis Release 1.3



Dies war also der Zeitpunkt am 29.12.2017, an dem die Fahrerkarte entnommen wurde. Hierbei ist wieder zu beachten, dass die Zeit in **UTC-Zeit** dargestellt wird! Demnach war es bereits **17:26 Uhr Ortszeit**, als das Kontrollgerät die Karte auf Anforderung des Fahrers ausgeworfen hat.



Die inzwischen bekannte Abfrage nach dem Nachtrag wird natürlich mit OK bestätigt.



Seit Einführung in den Nachtrag ist nun bekannt, dass hiermit die Eingabe- oder **Aufzeichnungszeit** gemeint ist.

Schlußfolgerung gezogen werden, dass eine Eingabe nur dann vorgeschrieben ist, wenn der Arbeitstag gerade beendet oder begonnen **wird** und nicht, wenn dieser z.B. begonnen **wurde**. Selbst Mitglieder der EU-Kommission sind sich hierzu unsicher. Allerdings ist eine Eingabe «Ende Land» bei Release 1.4 und 2.0a nur möglich, wenn diese bei Entnahme der Karte nicht erfolgte. «Beginn Land» ist bei o.g. Geräten nur ein einziges Mal während des Nachtrags möglich. **Bis einschließlich 1.3 sind diese Eingaben immer nur in Echtzeit möglich.**

Praxistipp

Dort wo es möglich ist, sollte die Eingabe des Landes auch umgesetzt werden.

8.2 Häufige Fehler

1. Arbeitszeiten und deren Dokumentation – Zeitgruppenschalter nicht bedient

Nach Auskunft der Gewerbeaufsicht gehören fehlende Aufzeichnungen von Tätigkeiten außer dem Lenken neben der Überschreitung der täglichen Arbeitszeit mit bis zu 95 % Beanstandungsquote zu den häufigsten Verstößen. Die korrekte Einstellung der Zeitgruppen wird daher auch verstärkt kontrolliert und Aufzeichnungen, die nur «Lenken» und «Pausen» enthalten, entsprechend geahndet, siehe ► Kapitel 6.6.

2. Die An- und Abreise mit Pkw zur Übernahme eines aufzeichnungspflichtigen Fahrzeugs wird nicht als «Andere Arbeit» nachgetragen

Diese Zeit gilt in der Regel als Arbeitszeit und muss als solche auch aufgezeichnet werden. Im Übrigen zählt auch diese Zeit schon zum 24-h-Zeitraum. Daher ist es nicht zulässig, bei kompletter Ausnutzung des Verfügungszeitraumes nach einer Ablösung unterwegs noch mehrere Stunden mit dem Pkw zurückzufahren. Wird der Lkw/Bus jedoch am Betriebsitz, dem der Fahrer regelmäßig zugeordnet ist, übergeben, so zählt die Heimfahrt mit dem Pkw bereits zur Ruhezeit, siehe ► Kapitel 6.6.

3. Nachweise sind nicht lückenlos

Aufgrund fehlender Nachträge oder Bescheinigungen gibt es oft viele unbekannte Zeiträume. Hierfür können je nach Dauer der Lücke zwischen 75,- € und 250,- € für den Fahrer sowie bis zu 750,- € für den Unternehmer fällig werden.

4. Fahrerkarten werden nicht regelmäßig ausgewertet

Lediglich das Herunterladen von Daten ist nicht ausreichend. Vielmehr müssen diese auch geprüft und die Fahrer über Unzulänglichkeiten belehrt werden. Andernfalls haftet der Unternehmer für die Verstöße seiner Fahrer gegen die Vorschriften. Der Unternehmer muss alles in seiner Macht stehende tun, um Verstöße gegen die Vorschriften zu verhindern. ► Kapitel 2.4.

5. Die Dokumentation von Abweichungen fehlt

Bei einer Kontrolle können so ggf. plausible Gründe für Abweichungen (z. B. Artikel 12/Leitlinie 3) von den Vorschriften nicht glaubhaft gemacht werden und werden daher als Schutzbehauptung gewertet, ► Kapitel 6.9.5.

6. Die Eingabe des Landes zu Beginn und Ende des Arbeitstages fehlt

Viele Fahrer sind der Überzeugung, das DiKo würde das Land quasi so lange speichern, bis dieses geändert wird. Das ist jedoch nicht der Fall. Die Tachographenverordnung sieht die Eingabe täglich vor, selbst wenn die Karte über Nacht im Gerät verbleibt, siehe ► Kapitel 6.4.

7. Pause nach 6 Stunden Arbeitszeit wird nicht eingelegt

Nicht alleine die Lenkzeit ist für das Einlegen einer Pause maßgebend sondern auch das Arbeitszeitgesetz. Wenn bei Erreichen von sechs Stunden Arbeitszeit (z. B. *3 h Lenkzeit plus 3 h andere Arbeit*) noch keine Fahrtunterbrechung notwendig ist, muss dennoch eine mindestens 15-minütige Pause nach dem ArbZG gemacht werden. Diese zählt dann ggf. auch als 1. Teil einer gesplitteten Fahrtunterbrechung, siehe auch ► Kapitel 4.2 und ► 6.6.2.