

Kapitel 7 Fahren „out of scope“ („Ausgeschaltetes“ Kontrollgerät) KAPITEL 7 Fahren „out of scope“ (1. Regelung nach Anhang I B Digitale Kontrollgeräte müssen dem Fahrer gestatten, den Modus Kontrollgerät nicht erforderlich einzustellen, üblicherweise als „out of scope“ bezeichnet (Abschnitt III. Randnummer 050 b des Anhangs I B). Diese Einstellung ist für den Fall vorgesehen, dass der Betrieb eines digitalen Kontrollgerätes nicht erforderlich ist, zum Beispiel bei Fahrbewegungen auf privatem Gelände (Näheres hierzu unter 3.1). Allerdings wird das Gerät nicht wirklich „ausgeschaltet“; vielmehr gehen die Aufzeichnungen des Massenspeichers weiter. Der Unterschied zum „Normalbetrieb“, also Fahren mit gesteckter Fahrerkarte, ist lediglich, dass die (vom Massenspeicher) aufgezeichneten Fahreraktivitäten nicht mehr einem bestimmten Fahrer zugeordnet werden können. Gleichwohl kann auch bei „out of scope“ mit gesteckter Fahrerkarte gefahren werden (auch wenn das eigentlich nicht Sinn der Sache ist). Auf Grund eines „Merkers“ wird dann auf der Fahrerkarte kenntlich gemacht, in welchem Zeitraum „out of scope“ eingestellt war. Nach der schon erwähnten Verordnung (EG) Nr. 1266/2009 vom 16. Dezember 2009 dürfen die Geräte bei der Einstellung „out of scope“ nicht mehr einen Störfall melden, wenn keine Fahrerkarte gesteckt ist (Inkrafttreten 1. Oktober 2011). Möglicherweise missverständlich ist die Anordnung unter der Randnummer 50 b, dass bei „Einführung oder Entnehmen der Fahrerkarte die eingeschaltete Bedienung KONTROLLGERÄT NICHT ERFORDERLICH automatisch ausgeschaltet werden muss. Dies bedeutet aber nicht etwa, dass bei Einstellung „out of scope“ nicht mit gesteckter Fahrerkarte gefahren werden kann. Die Randziffer setzt dies vielmehr voraus. Sie bezieht sich nur auf den Fall, dass im Modus „out of scope“ gefahren wird und bei diesem Modus entweder eine bereits gesteckte Fahrerkarte entnommen werden oder eine Fahrerkarte gesteckt werden soll. Nur in diesen Fällen kommt es zur automatischen Ausschaltung des Modus „out of scope“. Wird dagegen zunächst die Fahrerkarte gesteckt und erst dann auf „out of scope“ geschaltet, bleibt es auch bei dieser Einstellung und damit bei der Möglichkeit, mit gesteckter Fahrerkarte im Modus „out of scope“ zu fahren. Hat der Fahrer also nach einer Fahrt im Modus „out of scope“ mit gesteckter Fahrerkarte diese entnommen, schaltet sich „out of scope“ zwar automatisch aus; der Fahrer kann dann aber die Fahrerkarte neu stecken und anschließend auf „out of scope“ stellen. Dann geht die „out of scope“-Fahrt auch bei gesteckter Fahrerkarte.

Kapitel 7 Fahren „out of scope“ („Ausgeschaltetes“ Kontrollgerät) 2. Unter welchen Voraussetzungen ist Fahren „out of scope“ zulässig? Fahren „out of scope“ ist nur dann zulässig, wenn es sich um Fahrten bzw. Fahrzeugbewegungen handelt, für die der Betrieb eines Kontrollgerätes nicht erforderlich ist, d.h. für Fahrten und Fahrtbewegungen außerhalb des Geltungsbereichs der EG-Regelung. In diesen Fällen werden die entsprechenden Lenktätigkeiten entweder auf der Fahrerkarte überhaupt nicht gespeichert (Fahren „out of scope“ ohne gesteckte Fahrerkarte) oder auf der Fahrerkarte zwar gespeichert, aber mit dem „Merker“, durch den kenntlich gemacht wird, dass die Fahrt im Modus „out of scope“ erfolgte, die betreffenden Lenktätigkeiten also nicht als Lenktätigkeiten im Sinne der Verordnung gelten. „Out of scope“ ermöglicht also, dass das „Lenkzeitkonto“ eines Fahrers nicht mit Lenktätigkeiten belastet wird, die gar nicht unter die Regelungen über Lenk- und Ruhezeiten fallen und daher auch nicht der Aufzeichnung bedürfen. 3. 3.1 Anwendungsfälle: Fahrten auf privatem Gelände, insbesondere Werksgelände Die EG-Regelung gilt nur für Fahrten (Lenktätigkeiten), die „ganz oder teilweise auf öffentlichen Straßen“ durchgeführt werden (Artikel 3 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe a VO (EG) Nr. 561/2006). Entsprechendes gilt für Beförderungen mit Fahrzeugen, die der Fahrpersonalverordnung unterliegen (§ 1 Abs. 1 FPersV in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe a VO (EG) Nr. 561/2006). Auch das AETR ist nur auf Beförderungen im (internationalen) Straßenverkehr anwendbar (Artikel 2 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 1 Buchstabe g). Nach Ziffer 1.2 des amtlichen Leitfadens zu den Rechtsvorschriften Stand 1. Dezember 2011 handelt es sich nach deutschem Straßenverkehrsrecht (§ 1 StVG, § 1 StVO) immer dann um eine öffentliche Straße, „wenn die jeweilige Fläche entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des (gemeint über ein Privatgrundstück) Verfügungsberechtigten für jedermann zur Benutzung zugelassen ist und auch so

benutzt wird“. Das mag so sein, wenn es auch zu sehr durch die „nationale Brille gesehen ist“; denn bei einer EU-Regelung wäre ja schon von Interesse, wie denn der Begriff „öffentliche Straße“ nach EU-Kriterien zu verstehen ist. Wie auch immer – die weitere Aussage unter Ziffer 1.2 des Leitfadens, wonach bei Verkehrsflächen auf Werkgelände „nur ein nach außen hin gesichertes Werkgelände, dessen Zufahrt ständig kontrolliert wird, so dass betriebsfremden Personen kein freier Zutritt ermöglicht wird, als nicht-öffentliche Verkehrsfläche anzusehen ist“ scheint mir allerdings zu weit zu gehen. Wie unter Ziffer 1.2 des Leitfadens ja zunächst festgelegt wird, handelt es sich (gemeint im Falle von privatem Gelände) um eine öffentliche Straße ja nur, wenn die betreffende Verkehrsfläche „für jedermann zur Benutzung zugelassen ist und auch so benutzt wird“. Ein privates Werkgelände ist aber nicht schon dann für jedermann zur Benutzung zugelassen, wenn es nicht nach außen gesichert ist, und wenn die Zufahrt nicht ständig kontrolliert wird. Es muss ausreichen, dass für jeden Verständigen schon äußerlich erkennbar ist, dass es sich um privates Werkgelände handelt. Deswegen brauchen nicht gleich Mauern, Zäune und Schranken errichtet

Kapitel 7 Fahren „out of scope“ („Ausgeschaltetes“ Kontrollgerät) und Einlasskontrollen durchgeführt zu werden. Selbst das übliche Schild „Privat“ ist nicht zwingend erforderlich, aber sicher sinnvoll. Nachstehend mein Vorschlag zur Auslegung des Begriffes „ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt“ (Artikel 4 Buchstabe a VO (EG) Nr. 561/2006):
Fall A: Ein- und Ausfahrt Nach Einfahrt gilt die Strecke des unmittelbaren Anstehens des Halteplatzes noch als Fahrt auf einer öffentlichen Straße, egal, ob das Gelände nach außen gesichert und/oder eine Einlasskontrolle erfolgt ist. Entsprechendes gilt für das Verlassen des Werkgeländes. Konsequenz: Auf „out of scope“ darf nicht schon bei der Einfahrt gestellt werden, sondern erst nach Erreichen des Halteplatzes. Und zwar bei der Einfahrt auch dann nicht, wenn eine Einlasskontrolle stattgefunden hat. Bei der Abfahrt muss „out of scope“ bereits in dem Moment abgeschaltet werden, wenn der Fahrer das Fahrzeug startet, um direkt zur Ausfahrt zu fahren.
Fall B: Fahrbewegungen auf Werkgelände, Terminals, Raststätten etc. Die sonstigen Fahrbewegungen auf privatem Gelände, zum Beispiel Aufsuchen verschiedener, räumlich zum Teil weit aus einander liegender Rampen zwecks Durchführung von Be- und Entladevorgängen, stehen nicht mehr in unmittelbarem Zusammenhang mit der eigentlichen Fahrt und können daher nicht als Fahrbewegungen betrachtet werden, die auch nur teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführt werden. Hier kann auf „out of scope“ geschaltet werden, und zwar – entgegen dem amtlichen Leitfaden – auch dann, wenn es sich nicht um ein nach außen gesichertes Werkgelände handelt und auch keine Einlasskontrollen stattgefunden haben. HINWEISE Als Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung gilt die insgesamt auf dem Werkgelände verbrachte Zeit nur, wenn der Fahrer die Fahrbewegungen strikt auf das Nötigste beschränkt bzw. ein Bediensteter z.B. eines Terminals sich selbst ans Steuer gesetzt hatte. Denn grundsätzlich dürfen insbesondere Ruhezeiten nicht durch Fahrbewegungen unterbrochen werden. Die Möglichkeit, „out of scope“ zu fahren, stellt also keinen Freibrief dar für beliebige Fahrbewegungen auf dem Werkgelände. Mit ihrer Leitlinie Nr. 3 (abgedruckt im Anhang) hat die Kommission den Mitgliedstaaten aber empfohlen, in diesen Fällen „eine gewisse Toleranz walten zu lassen“. Nach Ziffer 3.9 des amtlichen Leitfadens zu den Rechtsvorschriften Stand 1. Dezember 2011 muss der Fahrer Fahrbewegungen auf Werkgelände etc. auf jeden Fall schriftlich dokumentieren. Wird der Parkplatz einer Raststätte (oder ein sonstiger Parkplatz) angesteuert, ist auch nach meiner Auslegung die Strecke vom Eingang bis zum Halteplatz als öffentliche Straße zu betrachten. Nach Erreichen der Halteposition könnte zwar auf „out of scope“ geschaltet werden; praktisch macht das aber kaum Sinn, da es ja normalerweise zu keinen weiteren nennenswerten Fahrbewegungen auf dem Gelände eines Rastplatzes kommt. Etwas anderes ist die Möglichkeit der Entnahme der Fahrerkarte (siehe Kapitel 6, Abschnitt 2.2.1).

Kapitel 7 Fahren „out of scope“ („Ausgeschaltetes“ Kontrollgerät) 3.2 Fahrten mit Fahrzeugen nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 FPersV (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 Tonnen bis zu 3,5 Tonnen) Wie in Kapitel 1, Abschnitt III. 2. erläutert, lässt sich – entgegen der Auslegung durch die amtliche Verlautbarung vom 1. Dezember 2011 – die Auffassung vertreten, dass EG-Kontrollgeräte, also auch digitale Geräte, die in solchen Fahrzeugen vorhanden sind, nicht benutzt werden müssen, wenn das Fahrzeug ohne Anhänger benutzt wird bzw. die Kombination mit Anhänger ein zulässiges Gesamtgewicht nur bis zu 3,5 Tonnen erreicht, und der Fahrer handschriftliche Aufzeichnungen nach § 1 Abs. 6 FPersV erstellt. Die Konsequenz dieser – meiner – Auslegung ist, dass ein vorhandenes digitales Kontrollgerät in solchen Fällen auf „out of scope“ gestellt werden kann. 3.3 Fahrten mit Linienbussen bei Linienlängen bis zu 50 km (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV) Für Linienbusse bei Linienlängen bis zu 50 km gilt die Fahrtschreiberpflicht nach § 57 a StVZO. Statt des Fahrtschreibers kann auch ein analoges oder digitales EG-Kontrollgerät verwendet werden. Aus § 57 a Abs. 3 StVZO folgt, dass ggf. ein EG-Kontrollgerät – wie der Fahrtschreiber – fahrzeugbezogen zu betreiben ist. Zusätzlich heißt es, dass bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes die Fahrerkarte nicht gesteckt werden muss (für die fahrzeugbezogene Betriebsweise genügen die Aufzeichnungen des Massenspeichers). Allerdings meldet das digitale Kontrollgerät bei Fahren ohne Fahrerkarte einen Störfall (mit entsprechenden akustischen und optischen Warnsignalen, siehe Kapitel 6, Abschnitt 6.1). Dieser unangenehme Effekt ist aber vermeidbar, wenn auf „out of scope“ geschaltet wird. Der Zweck der Regelung wird dadurch nicht gefährdet, weil die Aufzeichnungen im Massenspeicher ja auch bei „out of scope“ weitergehen. 3.4 Fahrten mit Fahrzeugen, für die die Verwendung von Kontrollgeräten nicht vorgeschrieben ist Ist in derartigen Fahrzeugen, zum Beispiel in einem normalen Pkw, aus welchen Gründen auch immer, ein digitales Kontrollgerät installiert, kann dieses selbstverständlich auf „out of scope“ gestellt werden. Entsprechendes gilt für die Fülle von Fahrzeugkategorien, die von den Regelungen der EU, des AETR und der Fahrpersonalverordnung ausgenommen sind (siehe Artikel 3 VO (EG) Nr. 561/2006, Artikel 2 des AETR und § 18 Abs. 1 FPersV). Vorhandene Kontrollgeräte dürfen allerdings nicht auf „out of scope“ gestellt werden, wenn sie ein anderes vorgeschriebenes Kontrollmittel ersetzen. Beispiel: Verwendung eines digitalen Kontrollgeräts in einem Fahrzeug im Sinne von § 1 Abs. 1 Nr. 1 FPersV anstelle der an sich vorgeschriebenen handschriftlichen Aufzeichnungen (siehe hier zu Kapitel 1 Abschnitt III bzw. generell zur Frage, ob es einen Benutzungszwang für freiwillig installierte Kontrollgeräte gibt, Abschnitt F. Seite 154 der Broschüre „Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr“, 19. Auflage 2009, Verlag Heinrich Vogel, Bestell-Nr.: 23013).

Kapitel 7 Fahren „out of scope“ („Ausgeschaltetes“ Kontrollgerät) 3.5 Privatfahrten Nach der Neuregelung des Artikels 3 Buchstabe h der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind „Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden“, von der Anwendung der EG-Regelung befreit. Nach § 18 Abs. 1 Nr. 9 FPersV sind von der Anwendung der EG-Regelung auch Fahrzeuge mit 10 bis 17 Sitzen (ein schließlich Fahrersitz) befreit, „die ausschließlich zur nichtgewerblichen Personenbeförderung verwendet werden“. Damit sind für die vorgenannten Fahrzeugkategorien bzw. Fahrzeugverwendungen auch keine EG-Kontrollgeräte erforderlich. In der Regel werden die Fahrzeuge aber mit EG-Kontrollgeräten, insbesondere auch digitalen Geräten ausgerüstet sein, damit die Fahrzeuge auch für gewerbliche Zwecke eingesetzt werden können. Sind digitale Kontrollgeräte installiert, können diese bei Fahrten zu nichtgewerblichen Zwecken (Privatfahrten) auf den Modus „out of scope“ gestellt werden. WICHTIG Nichtgewerbliche Fahrten mit Fahrzeugen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen sowie Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 17 Sitzen unterliegen uneingeschränkt der Ausrüstungspflicht mit digitalen Kontrollgeräten. Bei diesen darf auf „out of scope“ also nicht mit der

Begründung geschaltet werden, dass es sich um eine Fahrt zu „nicht gewerblichen Zwecken“ handelt. Auf „out of scope“ kann aber auch in diesen Fällen geschaltet werden, wenn die in den vorstehenden genannten Voraussetzungen erfüllt sind, zum Beispiel Fahrbewegungen auf privatem Gelände. 3.6 Fahrten mit Fahrschulfahrzeugen Wie in Kapitel 1, Abschnitt IV erläutert, ist es nicht erforderlich, bei digitalen Kontrollgeräten in Fahrschulfahrzeugen die Fahrerkarte zu stecken (jedenfalls gibt es keine entsprechende Bestimmung); es empfiehlt sich aber, das Gerät ggf. auf „out of scope“ zu stellen, damit es wegen fehlender Fahrerkarte nicht zu Störmeldungen kommt. 4. Neu-Einchecken nach Beendigung „out of scope“, wenn die Fahrerkarte nicht gesteckt war Wenn während „out of scope“ die Fahrerkarte gesteckt war, genügt es, nach Ende der „out-of-scope“-Phase „out of scope“ auszustellen. Neu-Einchecken (mit Nachtrag vorangegangener Fahreraktivitäten) ist nicht erforderlich, weil die Aktivitäten ja auf der Fahrerkarte gespeichert worden sind (im Massenspeicher ohnehin). War die Fahrerkarte während der „out-of-scope“-Phase nicht gesteckt, muss sie (nach Abschalten des Modus „out of scope“), bei Beginn einer Fahrtätigkeit, für die der Betrieb eines digitalen Kontrollgeräts erforderlich ist, wieder gesteckt werden. Dann müssen die während der „out of scope-Phase“ angefallenen Fahreraktivitäten nach Maßgabe von § 2 Abs. 2 FPersV bzw. Artikel 15 Abs. 2 Unterabsatz 2 Buchstabe b) VO (EWG) Nr. 3821/85 nachgetragen werden. (Zur Frage, ob ggf. Lenkzeiten als andere Arbeiten nachzutragen sind (Artikel 6 Abs. 5 VO (EG) Nr. 561/2006) siehe Kapitel 5 Abschnitt 1.2).

Kapitel 7 Fahren „out of scope“ („Ausgeschaltetes“ Kontrollgerät) 5. Alternativen zur Einstellung „out of scope“ Macht der Fahrer von der Möglichkeit, das Gerät auf „out of scope“ zu stellen, keinen Gebrauch, geht der Normalbetrieb des Gerätes weiter. Dann muss konsequenterweise auch die Fahrerkarte stecken bleiben, denn sonst würde das Gerät – in diesem Falle zu Recht – den Störfall „Fahren ohne geeignete Karte“ melden. Gesteckte Fahrerkarte bedeutet aber, dass sämtliche Fahrzeugbewegungen, zum Beispiel auf privatem Gelände, als Lenktätigkeiten aufgezeichnet und dem Fahrer zugeordnet werden. Entsprechendes gilt für die sonstigen Zeitgruppen. Da nicht „out of scope“ ein gestellt ist, „weiß“ das Gerät ja nicht, dass Aufzeichnungen der Fahreraktivitäten – jedenfalls auf der Fahrerkarte – eigentlich gar nicht nötig sind. Diese „überflüssigen“ Aufzeichnungen sind gerätetechnisch nicht korrigierbar. Falls es dadurch zur Überziehung insbesondere des „Lenkzeitkontos“ kommt, müsste bei der späteren Auswertung auf andere Weise glaubhaft gemacht werden, dass es sich um nicht aufzeichnungspflichtige Lenkzeiten gehandelt hat, die möglicherweise nur dadurch zu stande gekommen sind, dass der Fahrer nicht daran gedacht hatte, das Gerät auf „out of scope“ zu stellen. HINWEIS Wie schon erwähnt, braucht der Fahrer bei Einstellung „out of scope“ und gesteckter Fahrerkarte nicht zu befürchten, dass ihm nicht aufzeichnungspflichtige Lenkzeiten angerechnet werden. Die Fahrzeugbewegungen werden zwar auch auf der Karte gespeichert, zugleich wird aber auf der Karte registriert, dass es sich um Lenkzeiten bei der Einstellung „out of scope“ gehandelt hat, also um nicht aufzeichnungspflichtige Lenkzeiten, die das „Lenkzeitkonto“ nicht belasten dürfen. Allerdings müssen Lenkzeiten, die nicht aufzeichnungspflichtig waren, als „andere Arbeiten“ manuell nachgetragen werden (§ 6 Abs. 5 VO (EG) Nr. 561/2006, siehe vorstehende Ziffer 5).

Quelle: Christoh Rang „Das digitale Kontrollgerät“ erschienen im Vogel Verlag