

## **Paragraf 20 Fahrpersonalverordnung und dessen Auswirkungen auf den fahrpersonalrechtlichen Lückenschluss auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und bei grenzüberschreitenden Fahrten**

### **DIGITALER FAHRTENSCHREIBER**

#### **Inhaltsverzeichnis**

- |    |   |         |
|----|---|---------|
| 1. | Manueller Nachtrag als Regelfall  | Seite 2 |
| 2. | Handschriftliche Eintragung auf der Rückseite eines Druckerpapierstreifens unter besonderen Umständen | Seite 6 |
| 3. | Bescheinigung des Unternehmers unter besonderen Umständen   | Seite 9 |

#### **Grundsätzliche Anmerkung:**

Die folgenden Ausführungen sind für den Fall formuliert, dass ein Fahrer AUSSCHLIESSLICH Fahrzeuge bewegt, bei denen die Aufzeichnung über einen digitalen Fahrtenschreiber erfolgt. Außerdem sind die beschriebenen Formen des Lückenschlusses dann anzuwenden, wenn zwar insgesamt unterschiedliche Aufzeichnungsmedien genutzt werden, die konkret zu schließende Lücke in den Aufzeichnungen aber dadurch gekennzeichnet ist, dass vor ihrem Beginn und an ihrem Ende jeweils ein Fahrzeug mit digitalem Fahrtenschreiber genutzt wird. Weicht hingegen das Aufzeichnungsmedium, das vor der Lücke genutzt wurde von dem, das nach der Lücke genutzt wird, ab, beachten Sie bitte die Ausführungen unter [Mischbetrieb](#).

# 1. Manueller Nachtrag als Regelfall

IMMER wenn die Lücke einen „überschaubaren“ Zeitraum umfasst bzw. nur ein paar wenige Tätigkeitswechsel umfasst UND der Fahrtenschreiber den Nachtrag technisch korrekt auf der Fahrerkarte speichern kann, muss ein manueller Nachtrag erfolgen!

Beispiele:

- a) Entnahme Fahrerkarte – Arbeitszeit – TÄGLICHE Ruhezeit – Arbeitszeit – Stecken Fahrerkarte => 3 *Einzelnachträge*
- b) Entnahme Fahrerkarte – Arbeitszeit – WÖCHENTLICHE Ruhezeit – Arbeitszeit – Stecken Fahrerkarte => 3 *Einzelnachträge*
- c) Entnahme Fahrerkarte – Ruhezeit – ein kompletter Arbeitstag im Lager/Werkstatt/Büro mit einer Mittagspause – Ruhezeit – Stecken Fahrerkarte => 5 *Einzelnachträge*
- d) Entnahme Fahrerkarte – Arbeitszeit – zwei Wochen Urlaub oder drei Tage Krankheit (Nachtrag in Form von Ruhezeit<sup>1</sup>) – Arbeitszeit – Stecken Fahrerkarte => 3 *Einzelnachträge*

Im beruflichen Alltag eines „Berufskraftfahrers“ (der sozusagen an (fast) jedem Arbeitstag ein aufzeichnungspflichtiges Fahrzeug bewegt und dessen digitaler Fahrtenschreiber beim Nachtrag keine besonderen technischen Defizite aufweist<sup>2</sup>) stellt somit der Lückenschluss über manuelle Nachträge den Regelfall dar!

**Andere Nachweisformen** kommen nur in **Sondersituationen** (zum Beispiel **technische Unmöglichkeit oder besondere Aufwendigkeit** des manuellen Nachtrag), in gemischten Fuhrparks (Aufzeichnungen auf Tageskontrollblatt, analogem und digitalem Fahrtenschreiber im Wechsel) und/oder bei grenzüberschreitenden Fahrten zur Anwendung; eine Wahlmöglichkeit bezüglich der Form des Lückenschlusses besteht innerhalb der genannten Einschränkungen auf deutschem Hoheitsgebiet aber nicht.

Fahrer, die unregelmäßig oder nur selten aufzeichnungspflichtige Fahrzeuge bewegen oder die im Wechsel aufzeichnungspflichtige und ausgenommene Fahrten (nach den §§ 1 und 18 der [Fahrpersonalverordnung](#) (FPersV) oder den Artikeln 2, 3, 13 oder 14 der [VO \(EG\) Nr. 561/2006](#)) durchführen, werden die eine oder andere kleine Lücke ebenso per manuellem Nachtrag schließen können und dann auch müssen. Recht häufig werden bei Fahrern, bei

---

<sup>1</sup> Die bestehenden EU-Vorschriften und auch das AETR sehen diese Vorgehensweise nicht vor. Unter dem Symbol „Bett“ dürfen eigentlich nur Arbeits-/Fahrtunterbrechungen bzw. Pausen und Ruhezeiten (tägliche und wöchentliche (nach AETR nur tägliche!)) verbucht werden. Nur auf dem Wege der Auslegung der Vorschriften seitens deutscher Behördenvertreter wird es im Sinne einer praxisnahen Auslegung ermöglicht, Urlaub und Krankheit als Ruhezeit zu erfassen (Österreich hat dies ebenso getan). Bei einer (grundsätzlich gebotenen) engen Auslegung der Vorschriften liegt hier jedoch ein Verstoß gegen Artikel 34 Absatz 5 der [VO \(EU\) Nr. 165/2014](#) oder gegen Artikel 12 des Anhangs zum AETR vor.

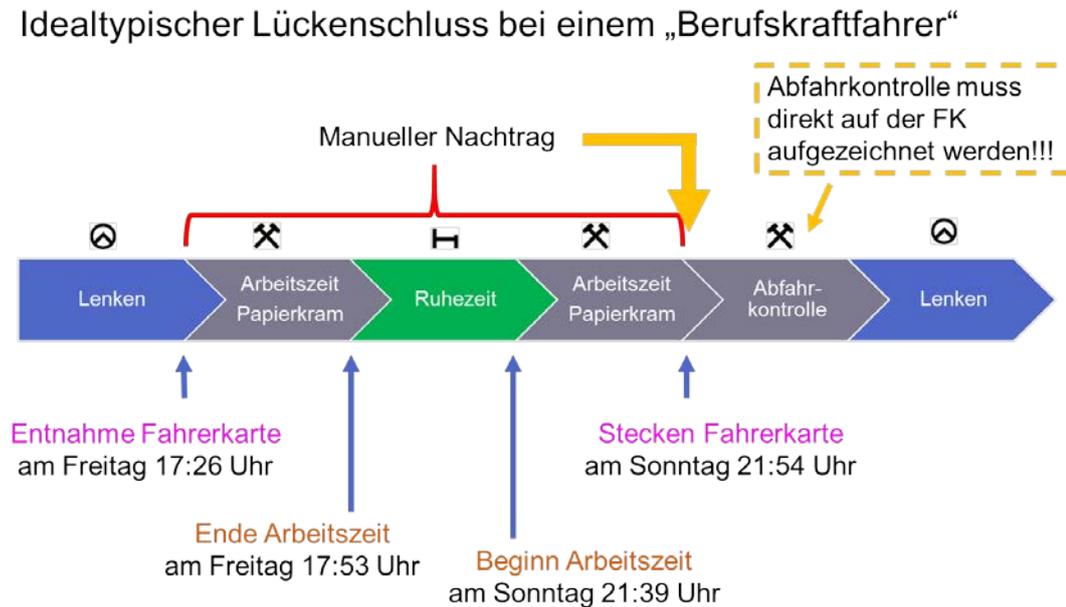
Arbeitszeitrechtlich verbietet sich dieses Vorgehen eigentlich ebenso (Urlaub und Krankheit sind nicht als Freizeit im Sinne einer Ruhezeit zu werten) und auch bei grenzüberschreitenden Fahrten in Länder, die diese Vorgehensweise nicht „semi-legalisiert“ haben, können Beanstandungen die Folge sein. Eigentlich bietet nur die Papierbescheinigung (siehe 3. Abschnitt) die Möglichkeit, Urlaubs- und Krankheitstage legal zu dokumentieren. Im Artikel 11 Absatz 3 der [Richtlinie 2006/22/EG](#) wird dies unzweifelhaft dokumentiert.

Durchaus legitim erscheint es deshalb auch, daran Anstoß zu nehmen, dass der deutsche Gesetzgeber vom Fahrer (und auch vom Unternehmen) verlangt, Urlaub und Krankheit nachzutragen, er ihn aber im Gesetzestext nicht darüber aufklärt, unter welchem Symbol er diese Zeiten zu erfassen hat. Erst durch die [„Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr“](#) mit Stand vom 20. Februar 2019 findet im Punkt 4.15 eine Auslegung dahingehend statt, dass Urlaubs- und Krankheitstage unter dem Symbol Bett zu erfassen sind. Bis zu einer Novellierung des Artikel 34 Absatz 5 der VO (EU) Nr. 165/2014 bleibt es jedoch dabei, dass diese Auslegung seitens deutscher Behörden gegen EU-Recht verstößt.

<sup>2</sup> vgl. Kapitel 2 auf Seite 6, dort zweiter Absatz.

denen das Lenken nicht die Haupttätigkeit darstellt, aber auch andere Nachweisformen (wie im Abschnitt 2 und vor allem im Abschnitt 3 beschrieben) Anwendung finden.

**Bild 1** verdeutlicht die Zusammenhänge beim Nachtrag gemäß Beispiel b) sinngemäß.



**Bild 1: Manueller Nachtrag bei kleinen Lücken**

Folgende Rechtsgrundlagen verpflichten den Fahrer zu manuellen Nachträgen:

- Artikel 34 der VO (EU) Nr. 165/2014  
 „Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, den in das Fahrzeug eingebauten Fahrtenschreiber zu betätigen, werden die in Absatz 5 Buchstabe b Ziffern ii, iii und iv genannten Zeiträume,  
 b) wenn das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Fahrtenschreibers auf der Fahrerkarte eingetragen.“
- Paragraph 2 Absatz 2 der Fahrpersonalverordnung (FPersV)  
 „Die in Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer ii bis iv der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeiträume müssen bei Übernahme des Fahrzeugs auf der Fahrerkarte unter Benutzung der im Fahrtenschreiber vorgesehenen manuellen Eingabemöglichkeiten eingetragen werden, wenn der Fahrer vor Übernahme des Fahrzeugs solche Zeiten verbracht hat.“<sup>3</sup>

Im Artikel 33 der VO (EU) Nr. 165/2014 wird das Unternehmen dazu verpflichtet sicherzustellen, dass seine Fahrer die Bedienung des Fahrtenschreibers - also insbesondere manuelle Nachträge - beherrschen. Im Zweifel sind hierzu, nachdem eine grundlegende Unterweisung

<sup>3</sup> Auch an dieser Stelle (und auch in Kombination mit dem Absatz 1 des § 2 FPersV) tritt der in der ersten Fußnote beschriebene rechtliche Bruch in Erscheinung. Nach § 2 FPersV sind bei der Bedienung des Fahrtenschreibers und beim manuellen Nachtrag nämlich die Vorgaben des EU-Rechts einzuhalten und nur jene Zeiträume/Tätigkeiten zu erfassen, die der EU-Gesetzgeber im Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer ii bis iv aufgeführt hat: Arbeitszeit, Bereitschaftszeit und Arbeitsunterbrechungen sowie Ruhezeiten. Von Urlaub und Krankheit ist dort keine Rede, ebenso wenig von den „anderen Gründen“, die der § 20 FPersV anführt.

stattgefunden hat, individuelle Schulungen vorzunehmen, bei denen der Fahrer die Bedienung des oder der von ihm im Arbeitsalltag zu bedienenden Fahrtenschreiber erlernt und einüben kann. Weiterführende Informationen dazu auch im Dokument „[Allgemeine und ergänzende Anmerkungen zum Lückenschluss](#)“, dort im Abschnitt 3.

Turnusmäßige (allgemeine) „0815“-Schulungen zu den Lenk- und Ruhezeiten und Fahrtenschreibern sind den fahrpersonalrechtlichen Rechtsgrundlagen zufolge nicht verpflichtend (und wahrscheinlich auch nicht sonderlich hilfreich). Im Kontext Berufskraftfahrerqualifikation (insbesondere bei der Masse der Weiterbildungsschulungen) kann man aber genau das beobachten. Davon unabhängig sollte in jedem Unternehmen, das mit dem Fahrpersonalrecht Berührung hat (oder ganz allgemein „größere“ Fahrzeuge zur Beförderung von Personen oder Gütern einsetzt), mindestens ein Mal jährlich bzw. bei grundlegenden Neuerungen ad-hoc eine „Unterweisung“ der Mitarbeiter zu rechtlichen (und auch berufsgenossenschaftlichen) Vorschriften stattfinden (und dokumentiert werden).

TIPP für Unternehmen: Bloß weil ein Fahrer eine Schulungsleistung empfangen hat, bedeutet dies in einigen Fällen mitnichten, dass die korrekte Bedienung des Fahrtenschreibers verinnerlicht wurde. Unsere subjektive Erfahrung zeigt, dass Fahrtenschreiberschulungen dann erfolgsversprechend sind, wenn der Fahrer:

- ausgiebig an physisch vorhandenen Schulungs-Fahrtenschreibern übt,
- dabei genau jene Fahrtenschreiber bedient werden, die in den vom Fahrer bewegten Fahrzeugen auch eingebaut sind und
- ein kleiner Wissens- oder Fertigkeiten-Test am Ende der Schulung sicherstellt, dass die Aufmerksamkeitsspanne zuvor aufrecht erhalten bleibt.

Auch alle anderen Personen im Unternehmen, die mit fahrpersonalrechtlichen Vorschriften umgehen müssen, sollten detailliert unterwiesen werden.

Bitte kommen Sie Ihren gesetzlichen Verpflichtungen nach und überprüfen Sie die aufgezeichneten Daten jedes Fahrers ein Mal im Monat (und legen Sie mit gewisser Regelmäßigkeit auch die Massenspeicherdaten der Fahrzeuge, mit denen der Fahrer unterwegs war, „über“ die Fahrerkartendaten). Zu einer „qualitativ hinreichenden“ Kontrolle gehört, dass die am Verstoß beteiligten Personen sich zu den Ursachen des jeweiligen Verstoßes schriftlich äußern. Diese Prüfung der Daten muss dokumentiert werden, ebenso wie die Maßnahmen, die infolge von dokumentierten Verstößen, (Bedien-) Fehlern oder anderen Versäumnissen für und mit dem Fahrer/Disponenten/Fuhrpark- oder Verkehrsleiter/Kunden etc. umgesetzt werden.

Wann eine Fahrerkarte und der Massenspeicher des Fahrtenschreibers spätestens ausgelesen werden muss, haben wir auf unserer Website unter der Dokumentennummer [20433](#) dargestellt.

Nahezu alle fahrpersonalrechtlichen Pflichten des Unternehmens und des Fahrers sind in den Kapiteln 2.2, 2.3 und 3.1 unserer [Broschüre „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“](#) aufgeführt.

Besondere Bedeutung hat das Thema Fahrtenschreiberbedienung auch im Zusammenhang mit dem [Risikoeinstufungsverfahren](#) nach der [VO \(EU\) 2016/403](#). Verstoßvermeidung sollte

unseres Erachtens in der Rangliste der Unternehmensziele einen der vordersten Plätze einnehmen und bedarf des Zusammenwirkens aller Mitarbeiter und Unternehmensbereiche.

**ANMERKUNG: Steckenlassen der Fahrerkarte während einer Ruhezeit oder in Zeiträumen, in denen sich der Fahrer fernab vom Fahrzeug aufhält**

In der Praxis werden sich mitunter Situationen ergeben, in denen eine Lücke in den Aufzeichnungen erst gar nicht entsteht, weil der Fahrer seine Fahrerkarte im Fahrtenschreiber belässt und in diesem Zeitraum Aufzeichnungen erfolgen. Klassische Anwendungsfälle wären tägliche oder wöchentliche Ruhezeiten sowie bei Fahrern, deren Haupttätigkeit nicht das Lenken von Fahrzeugen ist, der Zeitraum, in dem vor Ort andere Arbeitstätigkeiten erbracht werden. Um so zu verfahren, sollten bzw. müssen zumindest folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die Aufzeichnungen dürfen nicht durch Dritte verändert werden. Das heißt, dass keine andere Person Zugang zum Fahrzeug haben darf bzw. zumindest nicht an den Fahrtenschreiber „Hand anlegt“ oder gar das Fahrzeug bewegt etc. Das wäre beispielsweise der Fall, wenn der Fahrer aktuell eine tägliche Ruhezeit aufzeichnet und ein Kollege sich beim Fuhrparkleiter den Zweitschlüssel besorgt, um das Fahrzeug, das bei einem Rangiervorgang im Weg steht, 20 Meter weit wegzufahren.
- Wenn eine tägliche oder wöchentliche Ruhezeit aufgezeichnet werden soll, muss dennoch bei Beendigung und bei Wiederaufnahme der Arbeitstätigkeit die Eingabe des Landes („Ende Land“ und „Beginn Land“) erfolgen.
- Wenn die Fahrerkarte während anderer Arbeitstätigkeiten im Fahrtenschreiber verbleibt, muss der Fahrer, sofern Tätigkeitsänderungen erfolgen, diese am Fahrtenschreiber durch Änderung der Zeitgruppe bzw. des Symbols eingeben. Das wäre beispielsweise der Fall, wenn nach Ankunft erst zwei Stunden gearbeitet wird, dann eine halbstündige Mittagspause eingelegt wird und danach nochmals eine dreistündige Arbeitsphase anschließt.

Wenn nicht sichergestellt werden kann, dass die Aufzeichnungen nicht verändert werden können oder dass die Zeiten korrekt erfasst werden, ist vom Steckenlassen der Fahrerkarte abzuraten. Ein gesetzliches Verbot besteht indes weder nach nationalem noch nach EU-Recht.

Bußgeldseitig sind die empfohlenen Ansätze bezüglich der Fehlbedienung des Fahrtenschreibers bzw. nicht oder nicht richtig durchgeführter manueller Nachträge im [Buß- und Verwarnungsgeldkatalog zum Fahrpersonalrecht](#) (4. Auflage vom September 2018) u.a. in den Randnummern 304, 315, 320, 322, 530 bis 532 und 546 angegeben.

[nach oben](#)

## 2. Handschriftliche Eintragung auf der Rückseite eines Druckerpapierstreifens unter besonderen Umständen

Diese Form des Lückenschlusses ist nur dann erlaubt, wenn am Ende der Lücke ein Fahrzeug genutzt wird, das mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, der einen **manuellen Nachtrag** nach Nr. 1 **aus technischen Gründen NICHT sicher auf der Fahrerkarte speichern kann**. Dies ist grundsätzlich dann der Fall, wenn eine Lücke zu schließen ist, die:

1. länger als einen vollständigen Kalendertag angedauert hat und während der nur eine einzige Tätigkeit (zum Beispiel Ruhezeit) vorgelegen hat und
2. auf einem digitalen Fahrtenschreiber erfasst werden soll, der durchgängige Nachträge einer Tätigkeit über die Begrenzungen eines oder mehrerer zusammenhängender Kalendertage hinaus nicht auf der Fahrerkarte speichern kann.

Unserer Kenntnis nach bestehen die **technischen Limitierungen** bei Geräten des Herstellers VDO bis einschließlich der Releaseversion 1.2a (eingebaut in Neufahrzeuge bis etwa März 2009) und bei Geräten des Herstellers Stoneridge bis einschließlich der Releaseversion 7.4 (bis etwa April 2014 eingebaut). Dabei muss klar sein, dass manuelle Nachträge, die zum Beispiel mehrere Arbeitstage umfassen, an denen „normal“ gearbeitet wurde, die also nicht nur eine einzige Tätigkeit umfasst haben, auch mit den ältesten Fahrtenschreibern über mehrere Tage hinweg nachgetragen werden können (wenn man die Bedienung des Fahrtenschreibers beherrscht). Technisch nicht möglich sind also eigentlich nur längere Ruhezeitnachträge am Stück<sup>4,5</sup>. Um Klarheit zur Frage der technischen (Un-) Möglichkeit zu schaffen, ist zu prüfen, welche Fahrtenschreiberversion im Einzelfall installiert ist und ob ein Nachtrag einer einzelnen Tätigkeit bei dem jeweiligen Fahrtenschreiber über einen längeren Zeitraum (mehr als ein vollständiger Kalendertag) gespeichert werden kann oder nicht.

ABER: Insbesondere die Lücke zwischen den Arbeitstagen innerhalb der Arbeitswoche (tägliche Ruhezeit, siehe Beispiel a) unter „1. Manueller Nachtrag als Regelfall“) kann grundsätzlich mit allen Fahrtenschreibern per manuellem Nachtrag geschlossen werden. Deshalb muss bei derartigen (kleinen) Lücken ein manueller Nachtrag für den gesamten Zeitraum erfolgen.

Hinweise und Dokumente wie [Betriebsanleitungen zu den diversen Fahrtenschreibern](#) finden Sie auf unserer Website unter der Dokumentennummer 3322424.

UMSETZUNG: Es genügt nicht, einfach ein Stück Druckerpapier von der Rolle abzutrennen und darauf „herumzumalen“. Insbesondere handschriftliche Freitextangaben zu erbrachten Tätigkeiten sind wohl nicht zulässig – zur Dokumentation der Tätigkeiten sind die einschlägigen Symbole „Bett“, „gekreuzte Hämmer“ und „durchgestrichenes Quadrat“ vorgeschrieben.

---

<sup>4</sup> Wer bei diesen Geräten über mehrere Tage hinweg Arbeitszeit oder Bereitschaftszeit nachträgt, wird den selben Effekt feststellen, hat dann aber sowieso einen grundlegenden Fehler gemacht, da derart lange Arbeits- oder Bereitschaftszeitphasen mit den Vorschriften ja in keiner denkbaren Konstellation vereinbar sind.

<sup>5</sup> Beispiel: Entnahme Fahrerkarte am Dienstag 16:30 Uhr, dann wöchentliche Ruhezeit, Stecken der Fahrerkarte am Freitag um 07:00 Uhr: Soll für die gesamte Lücke am Freitag durchgängig Ruhezeit nachgetragen werden, landet diese nur teilweise auf der Fahrerkarte. Üblicherweise finden sich Daten für Dienstag von 16:30 Uhr bis 24:00 Uhr und am Freitag von 00:00 Uhr bis 07:00 Uhr auf der Fahrerkarte. Für Mittwoch und Donnerstag sind dort keinerlei Informationen hinterlegt.

Je nach Druckerpapierhersteller ist die Dokumentation nur recht „grob-schlchtig“ möglich - viele Hersteller bieten als kleinste Einheit 30 Minuten in den rückseitigen Tabellen an.

Wenn diese Form des Lückenschlusses genutzt wird, sollte der Fahrer:

- Seine Fahrerkarte einstecken.
- Soweit nicht bereits eine Notiz darüber vorliegt, wann die Fahrerkarte zuletzt entnommen wurde, muss der Fahrer sich im Zuge der kurzzeitigen Anzeige des letzten Entnahmezeitpunkts im Display des Fahrtenschreibers beim Stecken der Fahrerkarte diesen Zeitpunkt merken oder notieren.
- Die Frage nach dem manuellen Nachtrag wohl mit NEIN „abwählen“ beziehungsweise bestätigen.
- Unter „Beginn Land“ das Zeichen des Landes eingeben, in dem er sich gegenwärtig befindet. Sofern der Fahrtenschreiber diese Eingabe nicht „von alleine“ abfragt, muss die Eingabe über die Menüführung erfolgen.
- Je nach vorhandenem Fahrtenschreiber über die Menüführung einen „Ausdruck der Tätigkeiten des Fahrers am Fahrtag“ erstellen<sup>6</sup>.
- Diesen Ausdruck gegebenenfalls nicht direkt an der Abrisskante des Fahrtenschreibers abtrennen sondern den Papierstreifen durch herausziehen noch verlängern (wenn ein „groerer“ Zeitraum dokumentiert werden soll – Angaben zu drei Kalendertagen müssen ja, wenn die Lücke komplett auf Druckerpapier geschlossen werden soll, das Minimum sein).
- Auf der Rückseite des Druckerpapiers sämtliche angefallenen Ruhe-, Arbeits- und Bereitschaftszeiten sowie Pausen seit der letzten fahrpersonalrechtlichen Aufzeichnung festhalten („Striche ziehen“ in waagrechter Ausrichtung sollte hinreichend sein, die Aufzeichnungen müssen lesbar sein).
- Wer hier Lenkzeiten erfasst, macht sicher etwas falsch. Eintragungen in diesen Zeilen sind nur erlaubt bei Defekt des Fahrtenschreibers oder einer verlorenen/defekten/gestohlenen Fahrerkarte.
- Sollen mehrere zusammenhängende Tage dokumentiert werden, wird das Striche ziehen entsprechend über mehrere „Tabellenboxen“ fortgeführt. Hier sollte eine klare Zuordnung über die Eintragung des Datums bei der jeweiligen Tabellenbox erfolgen. In den [„Hinweisen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr“](#) (Stand 20.2.2019) wird im Punkt 8.1.3 ausgeführt, dass „der Nachtrag nur einer Zeitgruppe für den gesamten Nachtragszeitraum [...] auf nur einem Fahrtenschreiberausdruck (Sammelnachweis, der Zeitraum ist dann auf dem Schaublatt<sup>7</sup> zu dokumentieren) vorgenommen werden“ kann. Eine Interpretation dieser Aussage könnte also lauten, dass in Prosa handschriftlich auf dem Ausdruck vermerkt wird: „Freitag, TT.MM.JJJJ 16:25 Uhr bis Sonntag, TT.MM.JJJJ 21:50 Uhr - “ (= *Symbol Bett*)

---

<sup>6</sup> Welcher Ausdruck hier genau zu wählen ist und ob letztlich nur ein einziges „Ausdruck-Muster“ akzeptiert wird, ist nicht eindeutig zu beurteilen. Unsere grundsätzliche Empfehlung lautet, den „24 h-Tageswert Fahrer“ oder wie auch immer dieser Ausdruck bei den einzelnen Releaseversionen bzw. Fahrtenschreiberherstellern heißen mag, zu verwenden. Um eine rechtliche Einsortierung unserer Empfehlung zu ermöglichen verweisen wir auf die Ausführungen in der Anlage 4 Nummer 3.1 „Tagesausdruck Fahrerttigkeiten von der Fahrerkarte“ auf Seite 264 in der [Durchführungs-VO \(EU\) 2016/799](#). Selbstverständlich handelt es sich dabei nur um eine unverbindliche Empfehlung.

<sup>7</sup> (sic!) - Hier ist wohl nicht gemeint, dass eine Tachoscheibe eines analogen Fahrtenschreibers zu verwenden ist. Sieht stark nach einem copy-paste-Fehler aus...

- Je nach Druckerpapierhersteller können auf der Rückseite weitere Angaben gemacht werden (Name des Fahrers, Fahrerkartenummer, Kfz-Kennzeichen, Datum und Unterschrift etc.). Da der Ausdruck auf der Vorderseite bereits all diese oder zumindest die Mehrzahl dieser Angaben enthält und der Gesetzgeber hier auch keine Anforderungen oder auch die Notwendigkeit einer Unterschrift des Fahrers formuliert hat, besteht kein gesetzlicher Zwang, in den Zusatzfeldern Angaben zu machen. Selbstverständlich können die Formularfelder freiwillig beschriftet werden.

Im Anschluss wird die Abfahrkontrolle durchgeführt und danach die Fahrt begonnen. Dieser Ausdruck verbleibt während des mitführungspflichtigen Zeitraums beim Fahrer und wird im Anschluss zur Auswertung und Archivierung im Unternehmen abgegeben.

**Alternativ** zu der in diesem Abschnitt beschriebenen Nachweisform **kann auch die im Folgeabschnitt beschriebene Bescheinigung für den Lückenschluss verwendet werden.**

ANMERKUNG: Ein Nachweises in Form eines Fahrtenschreiberausdruckes ist mit einigen Tücken und Unwägbarkeiten und somit rechtlichen Unsicherheiten verbunden. Allein bei der Frage, wann es im Einzelfall bei welcher Releaseversion und welcher Ausprägung der Lücke tatsächlich technisch unmöglich ist, einen manuellen Nachtrag anzufertigen, können pauschal nur bedingt Aussagen getroffen werden. Eine weitere Einschränkung liegt darin, dass diese Form des Lückenschlusses wohl allein bei Fahrten auf dem deutschen Hoheitsgebiet auf Akzeptanz stößt – auch wenn im Artikel 6 Absatz 5 der VO (EG) Nr. 561/2006 vage angedeutet wird, dass eine Dokumentation auf „einem Ausdruck“ stattfinden soll (hier ist vollkommen unklar, wie das konkret ablaufen soll: nur Arbeitszeiten und Bereitschaftszeiten seit der letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit (diese Ruhezeit selbst aber nicht) sollen dokumentiert werden – eine ganz seltsame Vorschrift!). Wie also verfahren, wenn vor drei Wochen eine Wochenruhezeit auf Druckerpapier dokumentiert wurde und morgen eine grenzüberschreitende Fahrt ansteht?<sup>8</sup>

Außerdem kommt bei dem Gedanke, eine Lücke allein in Form eines Druckerpapierstreifens zu schließen ein (nur atmosphärisch und nicht juristisch zu begründendes) ungutes Gefühl auf, weshalb wir auch hier „immer“ manuelle Nachträge empfehlen, wie wir Sie weiter unten im dritten Abschnitt unter der Überschrift „Ist ein Lückenschluss per Papierbescheinigung ganz ohne einen manuellen Nachtrag möglich?“ empfehlen.

FAZIT: Da der deutsche Gesetzgeber es freistellt, ob bei technischer Unmöglichkeit eines Nachtrags ein Nachweis in Form eines beschrifteten Druckerpapierstreifens oder einer Papierbescheinigung (siehe Folgeabschnitt) erfolgt, **empfehlen wir ausdrücklich, auf die Bescheinigung zu setzen** (auch wenn es vielleicht einfacher erscheint einen Ausdruck zu beschriften, da der Fahrer hier den Lückenschluss ohne das Zutun weiterer Personen bewerkstelligen kann). Überlegungen zur Rechtssicherheit sind dabei bestimmend.

[nach oben](#)

---

<sup>8</sup> Hierauf eine belastbare Antwort zu geben, ist eigentlich nicht möglich. Einerseits könnte man sich bezüglich eines beschrifteten Druckerpapierstreifens auch im Ausland (zumindest in den Ländern, in denen die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt) auf deren Artikel 6 Absatz 5 berufen. Dann ist aber fraglich, ob der Kontrollbeamte a) Kenntnis davon hat, dass es Fahrtenschreiber gibt, die technisch nicht in der Lage sind, Nachträge auf der Fahrerkarte zu speichern oder er b) Verständnis für diese Aktion aufbringt, wenn der Fahrer im Moment der Kontrolle mit einer neueren Releaseversion (also einem anderen Fahrzeug als seinerzeit) herumfährt oder er c) doch lieber eine Papierbescheinigung vom Fahrer sehen würde...

### 3. Bescheinigung des Unternehmers unter besonderen Umständen

Der [§ 20 FPersV](#) präzisiert die grundlegenden Rahmenbedingungen, die für die Ausstellung einer „[Bescheinigung des Unternehmers](#)“ (Papierbescheinigung, Urlaubsbescheinigung, Freibescheinigung, § 20 - Bescheinigung, Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage, wie auch immer...) vorliegen müssen<sup>9</sup>. Die Bescheinigung kann in zwei Fällen<sup>10</sup> für den Lückenschluss verwendet werden:

- a) Wenn der im Fahrzeug eingebaute digitale Fahrtenschreiber technisch nicht in der Lage ist, den im Einzelfall notwendigen manuellen Nachtrag auf der Fahrerkarte zu speichern (zu den Details siehe Ausführungen im vorigen Abschnitt)
- b) Wenn die Lücke zwar theoretisch durch einen manuellen Nachtrag geschlossen werden könnte, dieser Nachtrag in der praktischen Umsetzung aber als „besonders aufwendig“ anzusehen ist.

In der Fahrpersonalverordnung wird nicht beschrieben, **ab welcher Anzahl von Einzelnachträgen oder Nicht-Fahr-Tagen** davon ausgegangen werden kann, dass **ein manueller Nachtrag als besonders aufwendig** anzusehen wäre. Auch die EU-Kommission, die bereits Mitte 2016 die [clarification note no. 7](#)<sup>11</sup> veröffentlicht hat und sozusagen damit der nationalen Regelung einen Teil des Wegs geebnet hat, gibt hierzu keinerlei konkrete Anregungen. Die „[Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr](#)“<sup>11</sup> der obersten Bundes- und Länderbehörden (Stand 20.2.2019) geben im Abschnitt 8 ebenso keinen konkreten Hinweis, ob eine spezifische Schwelle besteht. Lediglich auf der [Website des BAG](#)<sup>11</sup> kann der FAQ-Liste zum Fahrpersonalrecht folgender Passus entnommen werden (zuletzt abgerufen am 03.06.2019): „Die besondere Aufwendigkeit wird anhand objektiver Kriterien bestimmt. Besonders aufwendig ist ein Nachtrag auf der Fahrerkarte nach Ansicht des Bundesamtes dann, wenn Nachträge **für mehr als fünf Kalendertage** eingegeben oder im gesamten Zeitraum **mehr als 25 einzelne Zeiträume/Ereignisse** (Ruhezeit, andere Arbeiten, Bereitschaftszeit) nachgetragen werden müssen.“

Für die Unternehmen und deren Fahrer, aber auch für die Kontrollorgane sowie Aufsichtsbehörden erscheint diese Rechts- und Interpretationslage misslich. Mehrere Zusammenhänge muten dabei, vorsichtig ausgedrückt, seltsam an. Insbesondere auf Basis des Umstandes, dass sich der Bund und die Länder offensichtlich nicht auf eine konkrete Abgrenzung geeinigt haben (sonst müsste aus den „Hinweisen zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr“

<sup>9</sup> Diese Klarstellung bezüglich der Verwendung der altbekannten Bescheinigung ist auch deshalb erfreulich, weil mit der im Gewerbe und bei manchen Schulungsveranstaltern bestehenden Verwirrung und Unsicherheit rund um dieses Thema, zu der auch staatliche Organe beigetragen haben, aufgeräumt werden kann. An dieser Stelle sei der Hinweis erlaubt, dass weder im EU-Recht noch nach deutschen Vorschriften seit der Einführung dieser Bescheinigung jemals ein Ausstellungs-, Mitführungs-, Aushändigungs- oder seitens der Kontrollinstitutionen ein Einforderungsverbot bezüglich dieser Bescheinigung bestanden hat.

<sup>10</sup> Dies gilt unter der Einschränkung, dass bei grenzüberschreitenden Fahrten zu beachten ist, dass ein partieller Verstoß der Regelungen des § 20 FPersV gegen EU-Recht nicht einfach von der Hand zu weisen ist. Wer ins Ausland fährt, sich dort keinen Diskussionen aussetzen will und deshalb eine Bescheinigung auch unter abweichenden Voraussetzungen erstellt, befindet sich in dem Dilemma, dass er entweder gegen die Vorstellungen des nationalen oder die des EU-Gesetzgebers verstößt.

<sup>11</sup> In allen Fällen besteht ein gravierender „Schönheitsfehler“: Sowohl die „guidance notes“ als auch die „clarification notes“ des EU-Gesetzgebers wie auch die Verlautbarungen der obersten Behörden des Bundes und der Länder in Deutschland oder Verlautbarungen auf Behördenwebsites sind rechtlich gesehen nichts anderes als Empfehlungen. Sie sind weder geltendes Recht noch muss sich die Rechtsprechung an den dort vorzufindenden Formulierungen orientieren.

ja eine Kompromissformel herauszulesen sein), das BAG aber weiterhin seine solitären Ansichten auf seiner Website aufrechterhält, kann der Praktiker sich der Vermutung, im Zweifel selbst für eine quantitative Abgrenzung der besonderen Aufwendigkeit sorgen zu müssen, nur schwer entziehen. Auch der Anspruch des BAG, im Rahmen von Straßenkontrollen anhand objektiver Kriterien bestimmen zu können, ob die selbst in die Welt gesetzten Grenzwerte für besondere Aufwendigkeit erreicht sind, sorgt allein aufgrund der Tatsache, dass Aufzeichnungen der betrieblichen Arbeitszeitdokumentation nicht mitführungspflichtig sind, für Verwunderung. Wie soll es einem BAG-Beamten unter dieser Voraussetzung möglich sein, die subjektiven Angaben des im Moment kontrollierten Fahrers zu „objektivieren“? Wenn dieser behauptet, in den vergangenen zwei oder drei Büroarbeitstagen 28 Tätigkeitswechsel vollführt zu haben, kann seitens der Kontrolleure diese Aussage nur zur Kenntnis genommen werden. Man denke nur an den aus- und wiedereinstempelnden Kettenraucher, der jeden Tag 20 Mal vor die Türe tritt, um seinem Laster zu frönen? Da die Aufsicht über die Einhaltung der Arbeitszeitgesetzgebung in Deutschland bei den Gewerbeaufsichtsämtern angesiedelt ist, diese aber kapazitätsseitig nicht gerade üppig ausgestattet sind, erscheint es unrealistisch, dass eine der Straßenkontrolle nachgelagerte Überprüfung der Fahreraussagen aufgrund ggf. ergangener Kontrollmitteilungen des BAG (oder auch der Länderpolizeien) in mehr als wenigen Einzelfällen stattfindet.

Weil die Unternehmen sicherstellen müssen, dass ihre Fahrer lückenlose Nachweise vorlegen können und im Falle der Bescheinigung zur Erstellung und Aushändigung verpflichtet sind, erscheinen diese mangels hinreichender Hinweise des Verordnungs- bzw. Gesetzgebers geradezu gezwungen, selbst zu definieren, ab wann die Nachweisführung nicht mehr über manuelle Nachträge erfolgen muss. Wenn man bedenkt, dass beispielsweise Korrekturen im Nachtragsprozess am Fahrtenschreiber nicht wirklich möglich sind (eine Fehleingabe bei Nachtrag Nr. 17 würde entweder bedeuten, den kompletten Nachtrag abzubrechen und wieder von vorne zu beginnen oder im anderen Fall den Fehler „einfach“ zu speichern), erscheinen Argumentationsketten, die die Fürsorge des Arbeitgebers gegenüber dem Arbeitnehmer oder auch den Selbstschutz des Unternehmens betonen und deshalb recht niederschwellige Grenzen für den Übergang zur Bescheinigung ansetzen, plausibel. Auch durch die Verortung der Fahrtenschreiber in den Fahrzeugen an oft nicht sonderlich ergonomisch zu erreichenden Stellen, durch die auch die Ablesbarkeit der Displayanzeigen nicht immer sichergestellt werden kann, erscheinen Nachtragmarathons, wie sie das BAG für notwendig und wohl auch weiterhin für verhältnismäßig erachtet, nicht sachdienlich. Darüber hinaus muss klar sein, dass die inhaltliche Belastbarkeit eines Lückenschlusses in Form von manuellen Nachträgen aufgrund der „Gestaltbarkeit“ der einzelnen Nachträge im Moment der Kontrolle nicht höher bewertet werden kann als irgendeine andere Form des Nachweises.

Unabhängig davon, welche Nachtrags-Grenzen im einzelnen Unternehmen gesetzt werden, sollte den Verantwortlichen bewusst sein, dass die Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung zur **Dokumentation von Arbeitszeiten** aus dem Absatz 7 des § 21a ArbZG ein elementar wichtiges Instrument ist, um Bußgelder im Rahmen des Lückenschlusses zu vermeiden bzw. abzuwenden. Sollten sich Anzeigen und Ordnungswidrigkeitenverfahren darauf stützen, dass die Nachvollziehbarkeit der geleisteten Arbeit und der eingelegten Erholungsphasen nicht gegeben sei, kann (nur?) mit einer betrieblichen Arbeitszeitaufzeichnung der Gegenbeweis erbracht werden.

### 3.1 Ist ein Lückenschluss per Papierbescheinigung ganz ohne einen manuellen Nachtrag möglich?

Dreh- und Angelpunkt dieser Fragestellung ist die gesetzliche Forderung (vgl. § 2 FPersV auf Basis Artikel 34 der VO (EU) Nr. 165/2014), dass ein lückenloser Nachweis vorliegen muss. In der Praxis ist fraglich, ob dies gelingt, wenn eine Lücke ausschließlich in Form einer Bescheinigung geschlossen werden soll. Hinzu kommt, dass, wie oben beschrieben und rechtlich verortet, grundsätzlich ein Nachtrag gefordert wird und die Bescheinigung ja nur in besonderen Fällen als probates Lückenschlussmedium anzusehen ist. Außerdem spielen Grundsatzüberlegungen oder, wenn der Begriff gestattet ist, Fragen der Unternehmensphilosophie eine Rolle.

Die weiteren Ausführungen sollen sich auf folgendes Szenario beziehen:

Entnahme der Fahrerkarte: Freitag 16:40 Uhr

Stecken der Fahrerkarte: Mittwoch 09:19 Uhr

Am Freitag wurde noch bis 17:15 Uhr gearbeitet, dann folgte eine Wochenruhezeit bis Montag früh, Montag und Dienstag wurde „aus anderen Gründen“ kein Fahrzeug gelenkt weil im Unternehmen anderweitig gearbeitet wurde, ebenso am Mittwoch ab Arbeitsbeginn um 07:30 Uhr.

Im § 20 FPersV finden sich keine Hinweise, dass es verboten wäre, diese Lücke in den Aufzeichnungen vollständig auf einer Papierbescheinigung zu schließen. Dass der Nachtrag „besonders aufwendig“ wäre, erscheint unseres Erachtens unstrittig zu sein. Wenn also sichergestellt werden kann, dass:

- eine gesonderte Arbeitszeitaufzeichnung nach § 21a ArbZG vorliegt (die zum Beispiel die Arbeitszeiten nach Entnahme und vor Stecken der Fahrerkarte wiedergibt),
- bei der Person, die die Papierbescheinigung erstellt, die Information vorliegt, dass die Karte am Freitag um 16:40 zuletzt entnommen wurde (es muss also zunächst die Fahrerkarte ausgelesen werden wenn sich der Fahrer bei Kartenentnahme keine Notiz gemacht hat?!) und
- diese Person bei der Erstellung der Bescheinigung am Dienstagabend oder Mittwochmorgen (mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit) weiß, dass die Karte wieder um 09:19 Uhr (oder lassen wir es 09:15 Uhr sein) gesteckt wird,

spricht grundsätzlich nichts dagegen, dass diese Lücke allein unter Zuhilfenahme einer einzigen Bescheinigung geschlossen wird.

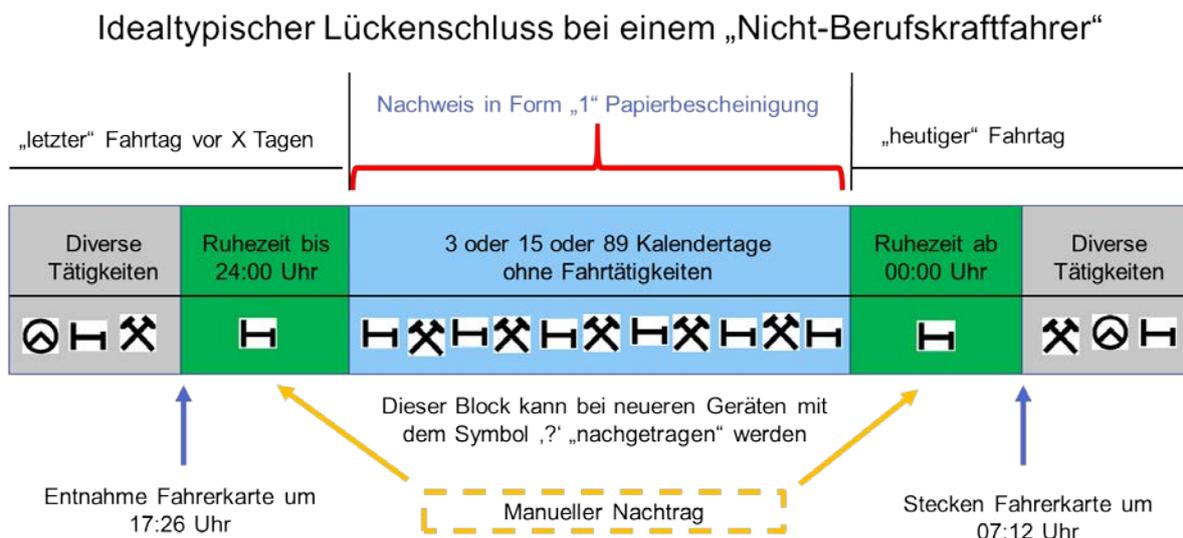
ABER: Wie wahrscheinlich ist es, dass diese Voraussetzungen im betrieblichen Alltag „immer“ vorliegen? Oder anders gefragt: Warum sollte man sich diesen komplexen Informationsprozess und die damit verbundenen Risiken im Unternehmen antun? In wie vielen Fällen oder zu welchem prozentualen Anteil werden Bescheinigungen erstellt, die nicht die Anforderung an die Lückenlosigkeit erfüllen können? Und was passiert, wenn der Fahrer aufgehalten wird und erst um 09:50 Uhr seine Fahrerkarte stecken kann? Oder er im anderen Fall 30 Minuten früher losfährt? Ist das eine Lappalie, die die Kontrollorgane durchgehen lassen? Wenn es ein gut zu begründender Einzelfall ist, höchstwahrscheinlich... Wenn es zwei Mal die Woche passiert, wahrscheinlich nicht.

Nun also zum „philosophischen“ Part dieser Ausführungen.

Wäre es nicht besser, wenn klare und eindeutige Regeln bestehen würden? Wenn die Abläufe „immer“ gleich wären? Wenn der Informationsfluss zwischen Fahrer und Bescheinigungsersteller zwar notwendig, aber deutlich resistenter gegen Fehler wäre?

Wie lässt sich dies erreichen? Alle bauartgenehmigten digitalen Fahrtsschreiber (also auch die, die einen manuellen Nachtrag über mehrere Kalendertage wie im 2. Abschnitt beschrieben nicht sicher auf der Fahrerkarte speichern können) sind in der Lage, im hiesigen Beispiel manuelle Nachträge für den Freitag vom Ziehen der Fahrerkarte bis 24:00 Uhr und für den Mittwoch ab 00:00 Uhr bis zum Zeitpunkt des erneuten Steckens der Fahrerkarte anzufertigen. Somit ist es also möglich, diese Zeiträume minutengenau auf der Fahrerkarte abzubilden und nur den Zeitraum von 00:00 Uhr am Samstag bis 24:00 Uhr am Dienstag über eine Bescheinigung abzubilden.

**Bild 2** verdeutlicht die Vorgehensweise (auch wenn die Zeitpunkte bzw. Zeiträume gegenüber dem obigen Beispiel abweichen). Zeiten ohne Fahrttätigkeiten können natürlich auch das Führen von Fahrzeugen umfassen, die vom Fahrpersonalrecht ausgenommen sind.



**Bild 2: Lückenschluss mit Papierbescheinigung und manuellem Nachtrag**

Erläuterung zum Symbol „?“: Dieses zusätzliche Symbol bieten unserer Kenntnis nach nur neuere Releaseversionen. Erfolgt ein manueller Nachtrag unter diesem Symbol, werden auf der Fahrerkarte keinerlei Informationen gespeichert. Für den Lückenschluss wie hier beschrieben ist dies eine große Erleichterung. Wenn der vorhandene Fahrtsschreiber diese Lösung nicht bietet, finden Sie Hinweise zur Bedienung des Fahrtsschreibers gegebenenfalls in den entsprechenden [Betriebsanleitungen](#) oder durch Ansprache eines Experten.

Welche Vorteile bietet diese Vorgehensweise?

- Der Kommunikationsfluss und -umfang wird vereinfacht und reduziert!  
 Fahrer: „Ich brauche eine Bescheinigung von Samstag bis Dienstag.“  
 Bescheinigungsersteller: „OK – wie immer von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr. Mache ich gleich. Sie können die Bescheinigung in zehn Minuten abholen.“
- Die Nachweise liegen immer lückenlos vor, egal ob der Fahrer das Fahrzeug früher oder später als geplant übernimmt.
- Das Erstellen der Bescheinigung geht einfacher und schneller von der Hand.

- Der Fahrer und das Unternehmen belegen, dass sie die fahrpersonalrechtlichen Vorschriften umsetzen und ihre Pflichten erfüllen (zum Beispiel die Pflicht des Unternehmens, die Fahrer in die Lage zu versetzen, den Fahrtenschreiber korrekt zu bedienen).
- Straßen- und Betriebskontrollen dürften (zumindest in puncto Lückenlosigkeit) zu keinerlei Beanstandungen führen.
- Die Qualität der Aufzeichnungen kann sich verbessern - zum Beispiel durch die Dokumentation der Arbeitszeiten nach dem Ziehen der Fahrerkarte oder vor dem Stecken auf der Fahrerkarte im Rahmen des Nachtrags.
- Wenn im Unternehmen bzw. vom Fahrer auch leichte Nutzfahrzeuge bis 3.500 kg zHM mit Tageskontrollblättern oder ältere Fahrzeuge mit analogen Fahrtenschreibern bewegt werden, laufen die Lücken in aller Regel dabei auch von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr. Somit wäre ein Systembruch vermieden.

FAZIT: Die oben gestellte Frage, ob zu einem Lückenschluss per Bescheinigung „immer“ ein manueller Nachtrag gehört oder ob dieser ausschließlich über die Bescheinigung stattfinden soll/muss/kann/darf, kann allein auf Basis der Rechtsgrundlagen nicht beantwortet werden. Wir empfehlen grundsätzlich einen „sauberen“ Lückenschluss und deshalb die beiden beschriebenen Nachträge, die die Bescheinigung „abrunden“. Die [„Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr“](#) mit Stand vom 20.2.2019 stützen unsere Empfehlung explizit. Im Punkt 8.3 zur „Bescheinigung des Unternehmers“ wird ausgeführt: **„Die Bescheinigung ist nur für volle Kalendertage auszustellen. Bei jedem digitalen Fahrtenschreiber ist der manuelle Nachtrag für den letzten Arbeitstag von Entnahme der Fahrerkarte bis 24:00 Uhr und am nächsten Tag des Steckens der Fahrerkarte ab 00:00 Uhr möglich“**. Außerdem – und dieser Effekt ist zumindest langfristig von nicht geringer Bedeutung – wird ein Kontrollbeamter ziemlich beeindruckt sein, wie schön bei den Fahrern vom Unternehmen XY die Lücken geschlossen sind.

Detailinformationen zur Art und Weise der Erstellung einer Papierbescheinigung finden Sie im Dokument [„Allgemeine und ergänzende Anmerkungen zum Lückenschluss“](#).

### **3.2 Grenzüberschreitende Fahrten und die Verwendung von Bescheinigungen (gegebenenfalls parallel zu manuellen Nachträgen)**

Wie bereits an anderer Stelle (insbesondere den Fußnoten 1 und 8) angedeutet, ergeben sich aufgrund der nationalen Regelungen im § 20 FPersV bei grenzüberschreitenden Fahrten, bei denen aus Sicht ausländischer Kontrollorgane ausschließlich die EU-Vorschriften anzuwenden sind, gegebenenfalls Probleme. Bei Auslegungsfragen können im Zweifel die [guidance note no 5 und die clarification note no 7](#) der EU-Kommission die Vorschriften aus den einschlägigen EU-Verordnungen und -Richtlinien dahingehend ergänzen, dass ein klareres Bild über „korrektes“ Handeln bezogen auf das ausländische Territorium entsteht. So gerne wir es täten, sind wir aber nicht in der Lage, hierzu klare Empfehlungen auszusprechen. Dies gilt insbesondere für die Frage, wie es im EU-Ausland (vom AETR-Raum ganz zu schweigen) rechtlich eingestuft wird, wenn zum Beispiel für einen zweiwöchigen Urlaub sowohl ein Nachtrag von Ruhezeit auf der Fahrerkarte als auch eine Bescheinigung über Urlaub vorgelegt wird (oder auch nur mitgeführt und im Fahrzeug aufgefunden werden kann). Bei einer engen Auslegung ergibt sich jedenfalls die Frage, ob ein und derselbe Zeitraum mit zwei unterschiedlichen „Tätigkeiten“ belegt bzw. dokumentiert werden kann. Ebenso kann

bemängelt werden, dass es für einen Nachtrag (oder auch die direkte Aufzeichnung) von Urlaubs- oder Krankheitstagen im EU-Recht gegenwärtig keine gesetzliche Grundlage gibt.

**Ansprechpartner für Anfragen aus der Region Stuttgart:**

Götz Bopp

Telefon 0711 2005-1240

goetz.bopp@stuttgart.ihk.de

Stand: 24. Mai 2019

[nach oben](#)