

Lenkprotokoll-Verordnung – Umsetzung in den Betrieben

Ein regionaler Schwerpunkt der Arbeitsinspektorate
NÖ Industrieviertel und Steiermark



Impressum

MedieninhaberIn, VerlegerIn und HerausgeberIn:
Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft (BMAW)
Sektion II - Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat
Titelbild: © unsplash.com
Favoritenstraße 7, 1040 Wien
arbeitsinspektion.gv.at
Wien Februar 2024

Inhalt:

A. Rechtliche Grundlagen zur LP-VO	5
B. Gefährdung der Lenkerinnen und Lenker bei der Teilnahme am Verkehr	7
C. Vorarbeiten zur Schwerpunktaktion	9
D. Ablauf der Schwerpunktaktion	10
E. Erkenntnisse und Ergebnisse der Schwerpunktaktion	11
F. Nachbereitung	13
Statistische Erhebungsergebnisse	14
Grundlagen Lenkprotokollführung	17
Umsetzung der Verpflichtungen der Lenkprotokoll-Verordnung	19
a. Gemeinsame Bestimmungen	19
b. Lenkprotokoll in Papierform	21
c. Elektronisches Lenkprotokoll	22
Kontrolle der Lenkerarbeitszeitgrenzen	24
Beilage 1: Erhebungsblatt Lenkprotoll	25
Beilage 2: Prüfschema sonstiges Fahrzeug oder VO-Fahrzeug	27
Beilage 3: Prüfschema Ausnahme von der Führung eines Lenkprotokolls	29

Die wesentlichen Erkenntnisse der Schwerpunkttaktion zur Umsetzung der LP-VO in den Betrieben

- In fast der Hälfte der kontrollierten Betriebe wurde trotz Verpflichtung kein Lenkprotokoll geführt.
 - In nur rund 1/10 der kontrollierten Betriebe wurde ein elektronisches Lenkprotokoll verwendet. Daher bleibt dessen Einsatz weit hinter den Erwartungen des Gesetzgebers/der Sozialpartner sowie der Anbieterinnen und Anbieter entsprechender Software.
 - Die einzelnen Verpflichtungen in Verbindung mit der Führung von Lenkprotokollen wurden im Durchschnitt von 4/5 der kontrollierten Betrieben nicht eingehalten.
 - Dort wo Lenkprotolle geführt und vorgelegt wurden ergab die Kontrolle, dass die Bestimmungen hinsichtlich der Lenkerinnen- bzw. Lenkerarbeitszeitgrenzen im Wesentlichen eingehalten wurden.
-
- Sowohl die zur Prüfung der Lenkprotokollpflicht erstellten Prüfschemata als auch das adaptierte Erhebungsblatt liegen diesem Projektbericht bei. Das Erhebungsblatt wurde so gestaltet, dass es wie ein roter Faden durch die gesetzlichen Bestimmungen führt.

A. Rechtliche Grundlagen zur LP-VO

Die europarechtliche Grundlage für die Verpflichtung zur Aufzeichnung der Arbeitszeiten der Lenkerinnen und Lenker, so auch die der Lenkerinnen und Lenker der sonstigen Fahrzeuge gemäß

§ 13 Abs. 1 Z 3 AZG, findet sich in Art. 9 lit b der Richtlinie 2002/15/EG („Lenker-Arbeitszeitrichtlinie“). Die innerstaatliche Umsetzung dazu findet sich in § 17 Abs. 3 des Arbeitszeitgesetzes (AZG), in der die Führung von Lenkprotokollen für diese Fahrzeuge vorgegeben wird. § 17 Abs. 5 AZG enthält schließlich eine Verordnungsermächtigung für die Lenkprotokoll-Verordnung (LP-VO), gemäß der Vorgaben hinsichtlich Inhalte und Führung der Lenkprotokolle festzulegen sind sowie Ausnahmen und Erleichterungen bei der Führung der Lenkprotokolle ermöglicht werden.

Die LP-VO hat mit ihrer Wirksamkeit ab dem 01. Jänner 2018 die davor geltende Fahrtenbuchverordnung (Fahrtbv) abgelöst. Das bis dahin geltende arbeitszeitrechtliche Fahrtenbuch (nicht zu verwechseln mit dem Fahrtenbuch auf Grundlage finanzrechtlicher Vorgaben) war insbesondere aufgrund der starren Formvorschriften für die Aufzeichnung und der umständlichen Handhabung nicht mehr zeitgemäß und war deshalb in den

Betrieben in Vergessenheit geraten. Auch hat sich der Schwerpunkt der Kontrollen der Arbeitsinspektion auf Grund der verbindlichen Kontrollvorgaben der EU ab dem Jahr 2006 deutlich hin zu den Verordnungsfahrzeugen gewandt. Dadurch wurden Betriebe, die der FahrtbV bzw. dann der LP-VO unterlagen bzw. unterliegen, leider etwas vernachlässigt.

In der mit BGBl. II 2017/313 veröffentlichten LP-VO wurden wesentliche Erleichterungen bezüglich des Inhalts und der Handhabung der Lenkprotokolle umgesetzt. So ist z.B. nur noch der Inhalt der Lenkprotokolle definiert und nicht deren Form. Weiters wurde auf die zwischenzeitlich gegebenen technischen Möglichkeiten Rücksicht genommen und wurde – wohl als erstes Land in Europa - die Möglichkeit zur elektronischen Aufzeichnungen der Lenkerarbeitszeiten geschaffen. Diese wurden in der ersten Novelle der LP-VO mit BGBl. II Nr. 2022/166 noch erweitert und noch praxisorientierter gestaltet.

Das Lenkprotokoll findet sich neben dem AZG auch in § 102 Abs. 5 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG). Gemäß dieser Bestimmung haben die Straßenaufsichtsorgane jedoch ausschließlich die Mitführverpflichtung des Lenkprotokolls zu prüfen. Mit Rücksicht auf die Ausnahmen von der Lenkprotokollpflicht in § 2 Abs. 2 LP-VO ist für die Exekutivorgane im Rahmen einer Straßenkontrolle eine abschließende Beurteilung der Ausnahmen äußerst schwierig.

Soweit bekannt, werden diesbezügliche Kontrollen seitens der Polizei, außer durch einzelne Exekutivorgane, nicht durchgeführt. Es erfolgte durch das BMI diesbezüglich auch keine Schulung.

Die fehlende Kontrolle der Lenkeraufzeichnungen auf der Straße unterscheidet Österreich z.B. von unserem Nachbarland Deutschland. Dort sind ähnliche Aufzeichnungen, wie das Lenkprotokoll, zu führen, nämlich das sogenannte Tageskontrollblatt gemäß der deutschen Fahrpersonalverordnung. Diese Verordnung ist, im Unterschied zu Österreich, gleichzeitig Arbeitsschutz- und Verkehrsrecht. Daher werden die Tageskontrollblätter von den Arbeitsaufsichtsbehörden, also auch von deutschen Straßenkontrollorganen sowie von den Kontrollorganen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (ehemaliges Bundesamt für Güterverkehr) kontrolliert. Aufgrund des Umstandes, dass es sich hierbei auch um Verkehrsrecht handelt, ist das Tageskontrollblatt auch z.B. von österreichischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu führen, wenn sie beruflich in Deutschland ein Fahrzeug mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 2,8 bis 3,5 t lenken¹.

Die nächste wesentliche Änderung der Aufzeichnungsverpflichtung der Lenkerarbeitszeiten steht für die gegenständlichen Fahrzeuge am 1. Juli 2026 am Programm. Aufgrund des Mobilitätspaketes I, Verordnung (EU) 2020/1054, werden Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bereits ab 2,5 t (bisher 3,5 t) zu Verordnungsfahrzeugen. Damit verbunden sind die Verpflichtungen zum Einbau und

¹ Da der Inhalt des Tageskontrollblattes ähnlich dem Lenkprotokoll ist und bürokratischer Aufwand für die Betriebe vermieden werden soll, werden seitens der Arbeitsinspektion Tageskontrollblätter anstelle von Lenkprotokollen für Tage akzeptiert, an denen auch in Deutschland gefahren wird. So wird eine doppelte Führung vermieden.

der Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes sowie die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitgrenzen gemäß der Verordnung (EG) 561/2014. Es ist dies jedoch auf Fahrzeuge beschränkt, die grenzüberschreitend eingesetzt werden bzw. die Kabotage-beförderungen durchführen. Aus diesem Grund werden die Regelungen der LP-VO für die meisten sonstigen Fahrzeuge auch ab dem 1. Juli 2026 unverändert aufrecht bleiben.

Aus Sicht der Arbeitsinspektion wäre es sinnvoll, wenn der Gesetzgeber ab diesem Zeitpunkt auch eine innerstaatliche, inzwischen technisch mögliche, Kontrollgerätepflicht für diese Fahrzeuge generell vorsehen würde.

B. Gefährdung der Lenkerinnen und Lenker bei der Teilnahme am Verkehr

Die wesentliche Aufgabe der Aufzeichnungspflicht der Lenkerarbeitszeiten im Lenkprotokoll besteht darin, die Lenkerinnen- und Lenkerarbeitszeiten zu dokumentieren. Dadurch werden übermäßige Belastungen der Lenkerinnen und Lenker durch überlange Tagesarbeitszeiten (Einsatzzeiten), fehlende Erholungs- und Ruhezeiten sowie zulange ununterbrochene Lenkzeiten sichtbar und kontrollierbar. So kann einer Übermüdung des Lenkers bzw. der Lenkerin und damit sinkender Konzentration, z.B. bei Teilnahme am Straßenverkehr, vorgebeugt werden.

Daneben bestehen für die Lenkerinnen und Lenker in einigen Branchen, z.B. bei der Paketzustellung, zusätzliche Belastungen durch Zeitdruck und übermäßige Arbeitsvorgaben. Dies führt zu Stress und wirkt dieser begünstigend auf den Eintritt von (Arbeits-)Unfällen.

Mangels entsprechender Datensammlung kann kein direkter Zusammenhang zwischen den angeführten Ermüdungs- und Stressfaktoren und den Verkehrsunfallzahlen von Klein-Lkws abgeleitet werden. Ein solcher ist jedoch grundsätzlich denkbar bzw. bei überlangen Lenkzeiten nachgewiesen. Daher soll auch das Unfallgeschehen im Straßenverkehr mit Klein-Lkws in diesem Bericht beleuchtet werden.

Die Statistik Austria führt dazu in ihrer Broschüre „Straßenverkehrsunfälle 2022 mit Personenschaden“ Folgendes aus:

2.4.6 Unfälle mit leichten Lkw (bis 3,5 t)

33 Personen kamen bei Unfällen, an welchen ein Leicht-Lkw beteiligt war, ums Leben. Dies sind um 21% weniger als noch 2021, wobei mehr als die Hälfte davon (18) Fahrer:innen des jeweiligen leichten Lkw war. Weitere fünf Radfahrer:innen, sowie je vier Pkw-Insass:innen und Fußgänger:innen waren unter den tödlich Verunglückten bei Unfällen mit leichten Lkw.

Im Gegensatz dazu erreichte die Zahl der verletzten Leicht-Lkw-Fahrer:innen 2022 den 30-Jahres-Höchstwert. 1 118 Personen, die mit einem Leicht-Lkw fahren, wurden verletzt. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der verletzten Leicht-Lkw-Fahrer:innen um 14% (2021: 984 Personen).

7,8% aller Unfälle waren somit 2022 Unfälle mit Beteiligung eines leichten Lkw. Dieser Wert setzte den steigenden Trend seit 2017 weiter fort (Grafik 9) und entsprach einem neuen Höchstwert seit 1992. Doch nicht nur der Anteil, auch die Absolutzahl an Unfällen mit Beteiligung eines leichten Lkw stieg im Vorjahresvergleich um 9%. Besonders hoch war die Zunahme mit 15% in Salzburg, gefolgt von Niederösterreich (+13%). Kärnten war das einzige Bundesland mit einem leichten Rückgang im Vergleich zu 2021 (-2%).

90% aller Unfälle mit leichten Lkw ereigneten sich an den Wochentagen von Montag bis Freitag. Im Jahresverlauf wurden die Höchstwerte im Mai, Juni und September verzeichnet. Die Hauptunfallursache bei Unfällen mit leichten Lkw war zu 28% Vorrangverletzung, bei 59% der Unfälle lag das Tempolimit unter 50 km/h.

Grafik 9: Unfälle mit leichten Lkw (bis 3,5 t), dabei Verletzte und Getötete 2013 bis 2022



Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Auszug aus „Straßenverkehrsunfälle 2022 mit Personenschaden“

Ergänzend wird angemerkt, dass im Zeitraum 2012 bis 2021 die Unfallzahlen der leichten Lkw mit Personenschaden auf öffentlichen Straßen um 12 % gestiegen sind. Bei den schweren Lkw hat sich die Unfallzahl im gleichen Zeitraum hingegen um 1 % reduziert. Es zeigt sich auch, dass Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen unter 3,5 t, zumeist eingesetzt zur Kleingüterbeförderung, weitaus häufiger in Unfälle verwickelt sind als die Lenkerinnen und Lenker von schweren Lkws.

Effektive und flächendeckende Kontrollen der Lenkeraufzeichnungen können dazu beitragen, die Verkehrsunfallzahlen mit leichten Lkws, und somit Arbeitsunfälle der Lenkerinnen und Lenker, zu senken. Dabei sind seitens der Arbeitsinspektion als zuständige Kontrollbehörde erforderlichenfalls Maßnahmen vom Arbeitgeber bzw. von der Arbeitgeberin zur Einhaltung der Lenkerarbeitszeitgrenzen einzufordern.

Voraussetzung für wirksame Kontrollen ist jedoch, dass die Eintragungen in das Lenkprotokoll die tatsächlichen Arbeitszeiten der Lenkerinnen und Lenker wiedergeben. Leider ist dies - als Ergebnis von mehreren Gesprächen mit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern - in Frage zu stellen.

C. Vorarbeiten zur Schwerpunktaktion

Von den Arbeitsinspektoraten NÖ Industrieviertel und Steiermark wurde der Entschluss gefasst, gemeinsam im Rahmen einer Schwerpunktaktion die Lenkprotokollführung in den Betrieben, insbesondere im Bereich der Kleingüterbeförderung, intensiver zu betrachten. Geplant war als Beginn das vierte Quartal 2020. Bedingt durch das Auftreten des Coronavirus (SARS-CoV-2) verzögerte sich jedoch die ganze Abwicklung der Schwerpunktaktion bis ins erste Quartal 2023.

Um im Rahmen der Schwerpunktaktion eine größtmögliche Wirksamkeit in den Betrieben zu erreichen, wurde im Vorfeld Kontakt mit den Wirtschaftskammern in den Bundesländern Niederösterreich und Steiermark aufgenommen. Diese wurden über die geplante Schwerpunktaktion und deren Ablauf informiert. Dabei wurde gemeinsam vereinbart, dass die Schwerpunktaktion mit zwei Informationsveranstaltungen für die Gewerbetreibenden in den beiden Bundesländern starten sollte. Diese in Präsenz geplanten Veranstaltungen mussten allerdings bedingt durch die Corona-Schutzvorgaben als Webinare abgehalten werden. In diesen wurde sowohl über das Lenkprotokoll inhaltlich informiert sowie auch über die geplante Schwerpunktaktion. Weiters wurde auch der Ablauf eines Besuches durch die Arbeitsinspektion dargelegt. Hier wurde seitens der Vortragenden auch angeführt, dass die Betriebsbesuche im Rahmen der Schwerpunktaktion ausschließlich der Beratung dienen werden. Die Erstattung von Strafanzeigen hinsichtlich Verletzung der Lenkprotokollpflicht war für diese Aktion nicht vorgesehen.

Ergänzend dazu bot die Wirtschaftskammer, auf Vermittlung durch die Arbeitsinspektion, auch allen Anbietern von geeigneten elektronischen Lenkprotokollen die Möglichkeit, ihre Produkte den interessierten Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu präsentieren.

An den Webinaren haben ca. 120 Unternehmerinnen und Unternehmer bis zum Ende der Präsentationen teilgenommen. Für die ursprünglich geplanten Präsenzveranstaltungen hätte es sogar mehr als 300 Interessierte gegeben.

Im Rahmen der Webinar-Vorträge wurde von den Zuhörerinnen und Zuhörern die Gelegenheit zum Informationsaustausch sehr rege wahrgenommen. Vor allem waren es Fragen zur Verpflichtung und zur Führung des Lenkprotokolls für bestimmte Betriebsarten, die von den Referenten zu beantworten waren.

Die Aufzeichnungen der Webinare sowie die ergänzenden Informationsmaterialien sind noch immer online abrufbar:

- [Informationen zum Lenkprotokoll - WKO.at](https://www.wko.at/branchen/stmk/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/Informationen-zum-Lenkprotokoll.html)
(<https://www.wko.at/branchen/stmk/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/Informationen-zum-Lenkprotokoll.html>)
- [Lenkprotokoll/verpflichtende Aufzeichnung von Lenkerarbeitszeiten - WKO.at](https://www.wko.at/branchen/noe/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/Lenkprotokoll-verpflichtende-Aufzeichnung-von-Lenkerarbei.html)
(<https://www.wko.at/branchen/noe/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/Lenkprotokoll-verpflichtende-Aufzeichnung-von-Lenkerarbei.html>)

Angemerkt wird noch, dass bereits die Einladungen zu den Veranstaltungen seitens der Wirtschaftskammern dazu verwendet wurden, um wiederholt Informationsmaterial über die LP-VO an die Unternehmen zu versenden.

D. Ablauf der Schwerpunktaktion

Im Vorfeld der Schwerpunktaktion wurde von der Projektleitung (Günter Reisner, Michael Orel und Ewald Grof) die Durchführung geplant sowie die für die Kontrollen notwendige Unterlagen erarbeitet. So wurde für die Erhebungen vor Ort ein eigenes Erhebungsblatt entworfen, dessen Inhalt in dankenswerter Weise in einer Eingabemaske im Intranet der Arbeitsinspektion umgesetzt wurde. Prüfschemata zur leichteren Abklärung von anzuwendenden Ausnahmen sowie eine Zusammenfassung der Lenkerarbeitszeitgrenzen, unter Berücksichtigung der wichtigsten Kollektivverträge, wurden ebenfalls zur Verfügung gestellt.

Auf Grundlage dieser Unterlagen wurden Vorträge vor den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der beiden Arbeitsinspektorate, die an der Schwerpunktaktion mitarbeiteten (Projektteam), gehalten. Dabei wurde der Inhalt der LP-VO wiederholt und die zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die EDV-Eingabemaske besprochen. Dies mit dem Ziel, eine einheitliche Vorgehensweise zu garantieren.

Wie schon angeführt, konnten die Erhebungen in den Betrieben erst nach Aufhebung der Covid-19-Maßnahmen erfolgen. Daraus ergab sich eine schlussendliche Laufzeit der Schwerpunktaktion vom 3. Februar 2022 bis zum 20. Februar 2023. An den Erhebungen waren aus den beiden Dienststellen drei Arbeitsinspektorinnen und fünf Arbeitsinspektoren beteiligt.

Insgesamt wurden im Rahmen der Schwerpunktaktion 62 Betriebe besucht, wovon 18 auf das AI NÖ Industrieviertel und 44 auf das AI Steiermark entfielen. Diese Aufteilung entspricht auch der Größe der jeweiligen Aufsichtsbezirke.

Von den Betriebsbesuchen waren in Summe 702 unselbstständig Beschäftigte, davon 633 Lenker und 69 Lenkerinnen, betroffen. Aufgrund von fehlenden Aufzeichnungen konnten Kontrollen hinsichtlich der Lenkerarbeitszeiten nur in 27 Betrieben durchgeführt werden. Dabei wurde in die Lenkeraufzeichnungen von 209 Beschäftigten, davon 196 Lenker und 13 Lenkerinnen, Einsicht genommen.

Ursprünglich waren im Projektauftrag neben den Betriebskontrollen auch ergänzende Straßenkontrollen und Kontrollen auf auswärtigen Arbeitsstellen vorgesehen. Dies deshalb, weil auch geprüft werden sollte, in welchem Ausmaß die Lenkprotokoll-Vorschriften bei den betroffenen Lenkerinnen und Lenkern tatsächlich angekommen sind. Letztendlich wurden aber nur Betriebskontrollen durchgeführt.

E. Erkenntnisse und Ergebnisse der Schwerpunktaktion

Bereits im Rahmen der Projektbesprechungen wurden die Befürchtungen geäußert, dass die gesetzlichen Bestimmungen zur Lenkprotokollführung sich in den Unternehmen noch nicht etabliert haben. Vielmehr ist man sogar davon ausgegangen, dass seit Einführung des Kontrollgerätes für EU-Fahrzeuge nicht nur die Aufzeichnungsverpflichtungen zum Fahrtenbuch bzw. nun zum Lenkprotokoll im großen Umfang in Vergessenheit geraten sind, sondern überhaupt keine Aufzeichnungen der Arbeitszeiten geführt werden.

Diese im Vorfeld getroffenen Annahmen haben sich leider bestätigt. Auch deckten sich die Ergebnisse mit einer ähnlichen Schwerpunktaktion des AI-Wien Zentrum aus dem Jahr 2021.

1. Neben den Betrieben in der Güter- und Kleingüterbeförderungs-Branche wurde die Pflicht zur Führung von Lenkprotokollen auch in anderen Branchen festgestellt, z.B. Handel, Metall- und Elektrotechnik sowie Autoindustrie. Dadurch wird die Annahme bestätigt, dass im Rahmen der Kontrolltätigkeit jeder Arbeitsinspektor und jede Arbeitsinspektorin in Betriebe kommen kann, in denen einzelne Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zur Führung eines Lenkprotokolls verpflichtet sind.

2. In mehr als der Hälfte der besuchten Betriebe, nämlich in 34, wurden sonstige Fahrzeuge < 3,5 t eingesetzt, die mit keinem Kontrollgerät ausgestattet waren oder auf dessen Verwendung verzichtet wurde. Nur in 2 Betrieben wurden die in sonstigen Fahrzeugen < 3,5 t eingebauten Kontrollgeräte, anstelle des Lenkprotokolls, freiwillig verwendet.
Sonstige Fahrzeuge > 3,5 t wurden in 6 Betrieben angetroffen. Bei diesen wurde in einer Hälfte das Kontrollgerät verwendet und in der anderen Hälfte das Lenkprotokoll geführt.
3. Die überwiegende Anzahl der besuchten Betriebe, nämlich 26, hatten zwischen 1 und 10 Fahrzeuge in Verwendung. Die kleinsten Betriebe hatten jeweils 1 Fahrzeug und der größte Betrieb hatte 89 Fahrzeuge im Einsatz.
4. Da im Vorfeld die Annahme getroffen wurde, dass eine Vielzahl der in den kontrollierten Branchen Beschäftigten nicht die deutsche Sprache als Muttersprache haben, wurden im Rahmen der Schwerpunktaktion auch die Herkunftsländer der Lenkerinnen und Lenker erhoben. Dabei ergab sich, dass in 58 % der kontrollierten Betriebe österreichische und in 42 % zusätzlich bzw. ausschließlich ausländische Lenkerinnen und Lenker tätig waren. Die höchste Anzahl entfiel dabei auf Ungarinnen und Ungarn sowie Türkinnen und Türken.
Es wäre daher zu überlegen, vor allem, weil auch vielfach die Unternehmerinnen und Unternehmer selbst nicht ausreichend der deutschen Sprache mächtig sind, die Informationen zum Lenkprotokoll und zu den Lenker- und Lenkerinnenarbeitszeitgrenzen auch in mehreren Fremdsprachen zu veröffentlichen. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass diese Informationen auch als Unterweisungsunterlagen für die Lenkerinnen und Lenker dienen.
5. In 8 der kontrollierten Betriebe (17 %) war eine Ausnahme von der Pflicht zur Führung von Lenkprotokollen gemäß § 2 Abs. 2 LP-VO anzuwenden. In diesen Fällen sind nur Aufzeichnungen gemäß § 26 AZG zu führen. Lenkzeiten und Lenkpausen sind darin nicht aufzuzeichnen.
6. In fast der Hälfte der Betriebe (27 Betriebe von 58) wurden keine Lenkprotokolle geführt, obwohl eine Verpflichtung dazu bestanden hätte.
7. In 72 % der Betriebe, die ein Lenkprotokoll verpflichtend führen mussten, bestand die Möglichkeit das vereinfachte Lenkprotokoll gemäß § 5 Abs. 2 LP-VO zu führen.
8. In nur 13 % der besuchten Betriebe (4 Betriebe) die ein Lenkprotokoll führten, wurde ein elektronisches Lenkprotokoll geführt. Dies war eine überraschende Erkenntnis und bleibt dessen Einsatz somit weit hinter den anfänglichen Erwartungen des Gesetzgebers/der Sozialpartner sowie der Anbieterinnen und Anbieter

entsprechender Software zurück.

Ein Grund hierfür könnte sein, dass der Einsatz entsprechender Software mit laufenden Kosten verbunden ist.

9. Hinsichtlich der Ergebnisse der Kontrolle der gemeinsamen Bestimmungen des elektronischen Lenkprotokolls sowie des Lenkprotokolls in Papierform wird auf die, in diesem Projektbericht enthaltenen Diagramme, verwiesen. Diese Bestimmungen wurden von 68 % bis zu 87 % der Betriebe nicht eingehalten.
10. Beim Lenkprotokoll in Papierform hat in 83 % der Betriebe der Inhalt der Aufzeichnungen nicht den Vorgaben der LP-VO entsprochen und wurden in mehr als der Hälfte der Betriebe die Bestimmungen hinsichtlich der Fehlerberichtigung nicht eingehalten.
11. Bei den in 4 Betrieben angetroffenen Softwareprodukten für das elektronische Lenkprotokoll musste bei 2 Produkten festgestellt werden, dass diese nicht den Vorgaben der LP-VO entsprachen.
12. Die Kontrolle der in den Lenkprotokollen aufgezeichneten Arbeitszeiten zeigte, dass in den kontrollierten Lenkprotokollen die Lenkerinnen- und Lenkerarbeitszeitgrenzen eingehalten wurden.

F. Nachbereitung

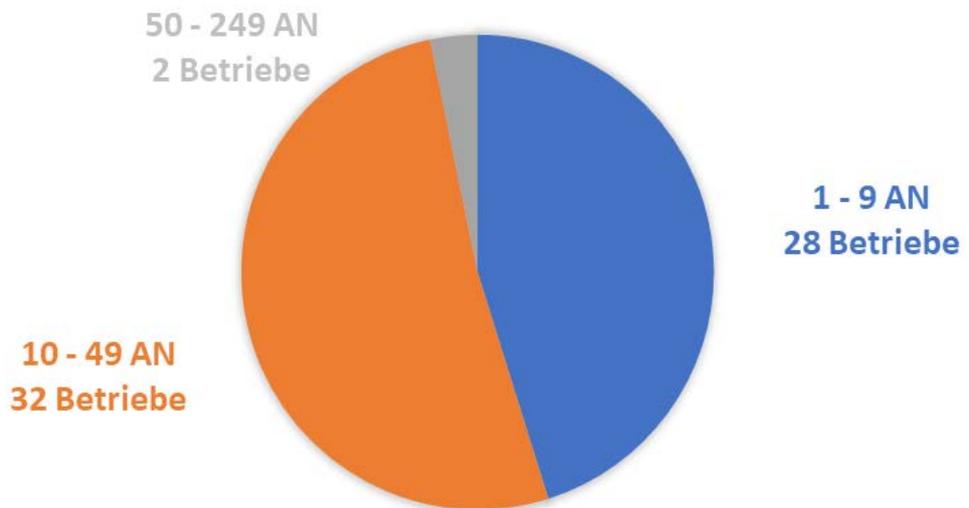
Auf Grundlage der erhobenen Daten und Erkenntnissen wurde dieser hier vorliegende Projektbericht erstellt.

Um aus der für die Vorbereitung und Durchführung der gegenständlichen Schwerpunktaktion aufgewendeten Zeit auch einen Nachnutzen zu generieren, wurden die erstellten Prüfungsschemata hinsichtlich Anwendung von Ausnahmen von der Lenkprotokollpflicht sowie zur Unterscheidung zwischen sonstigen Fahrzeugen und VO-Fahrzeug aktualisiert und diesem Bericht angeschlossen.

Weiters liegt auch das erstellte Erhebungsblatt bei. Dieses wurde so gestaltet, dass es wie ein roter Faden durch die gesetzlichen Bestimmungen führt.

Statistische Erhebungsergebnisse

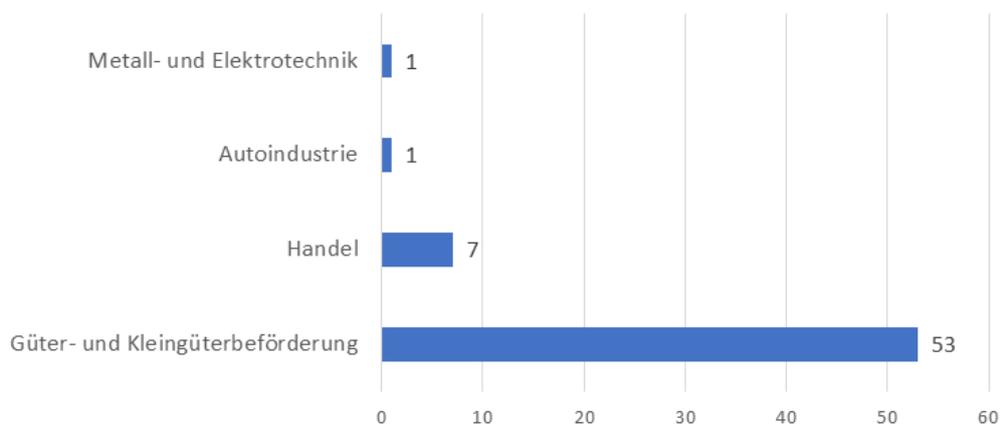
1. Anzahl der besuchten Betriebe nach beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern



Insgesamt wurden bei den Erhebungen im Rahmen der Schwerpunktaktion 702 unselbstständig Erwerbstätige kontrolliert, davon 633 Arbeitnehmer und 69 Arbeitnehmerinnen.

Der Großteil der kontrollierten Lenkerinnen und Lenker waren in Klein- und Mittelbetrieben beschäftigt.

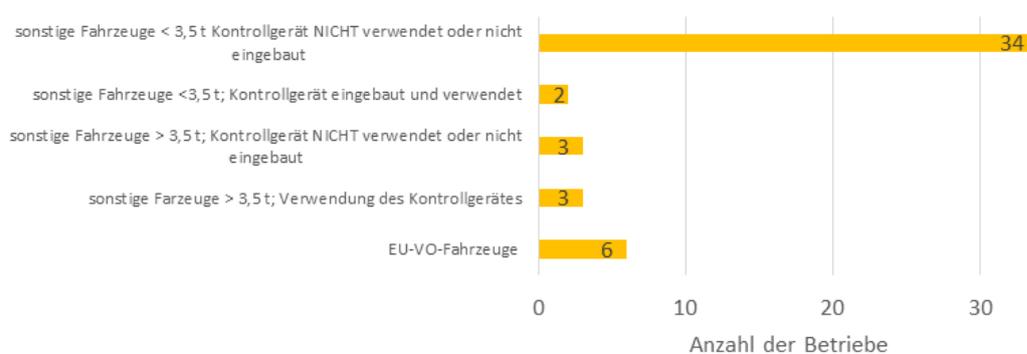
2. Kontrollierte Betriebe nach Branchen



Der überwiegende Anteil der kontrollierten Betriebe stammte aus den Branchen Güter- und Kleingüterbeförderung. Dies deshalb, da hier grundsätzlich von einer Pflicht zur Lenkprotokollführung auszugehen war.

Die anderen hier angeführten Branchen sind aber ein gutes Beispiel dafür, dass die Lenkprotokollpflicht auch in sehr vielen anderen Branchen gegeben ist. Daher sollten alle Arbeitsinspektorinnen und Arbeitsinspektoren in der Lage sein, bei Betriebskontrollen auch das Thema Lenkprotokoll zu behandeln.

3. Fahrzeugarten in den besuchten Betrieben



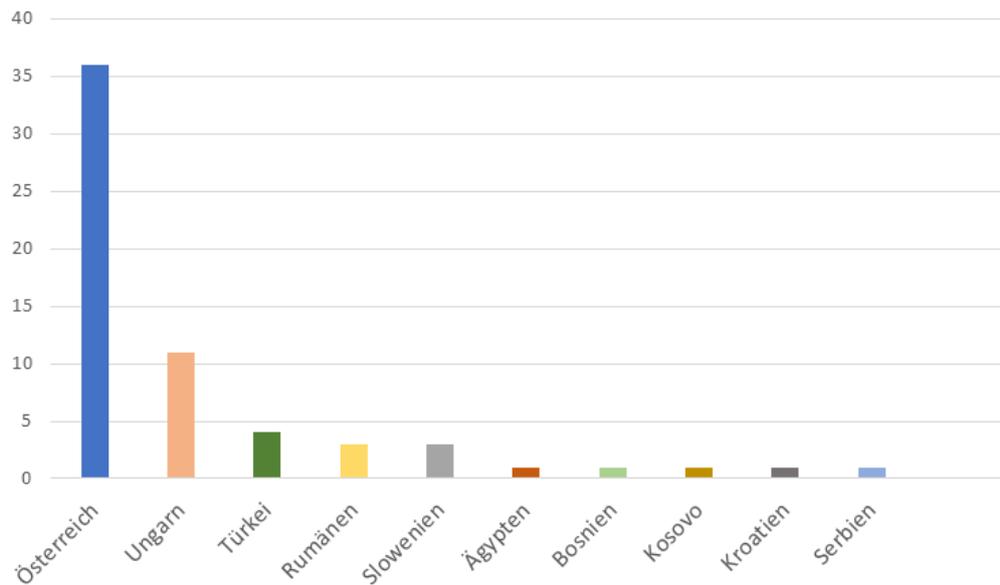
Die Pflicht zur Führung von Lenkprotokollen trifft ausschließlich sogenannte „sonstige Fahrzeuge“ im Sinne des § 13 Abs. 1 Z 3 AZG. Das sind vorwiegend Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von weniger als 3,5 t. Dies können aber auch Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t sein, wenn eine entsprechende Ausnahme aus der Verordnung (EG) 561/2006 bzw. der Lenker/innen-Ausnahmereverordnung (L-AVO) angewendet werden kann. Solche Fahrzeuge können mit einem Kontrollgerät ausgestattet sein oder auch nicht. Und selbst wenn diese mit einem Kontrollgerät ausgestattet sind, so besteht keine Verpflichtung dieses zu verwenden.

4. Anzahl der Fahrzeuge in den besuchten Betrieb

Anzahl Fahrzeuge < 3,5 t	Anzahl Betriebe
1 bis 5 Fahrzeuge	15
6 bis 10 Fahrzeuge	11
11 bis 25 Fahrzeuge	6
über 25 Fahrzeuge	2

Bei den besuchten Betrieben in den Branchen Güter- und Kleingüterbeförderung hatte die überwiegende Anzahl bis zu 10 Fahrzeuge in Verwendung. Der größte Betrieb hatte einen Fuhrpark von 89 Fahrzeugen

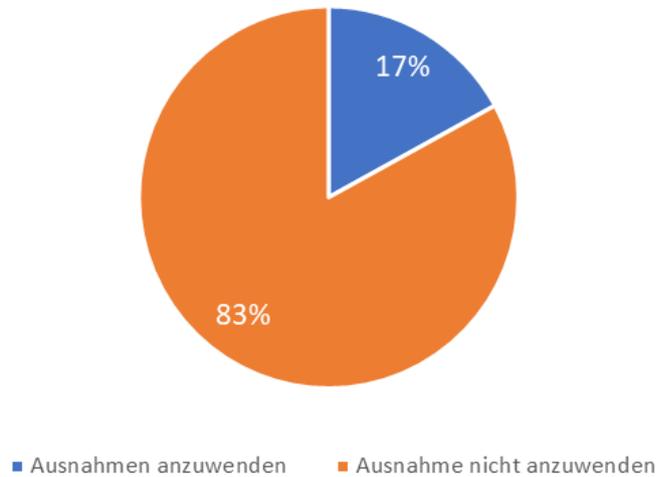
5. Herkunftsländer der Lenkerinnen und Lenker



In 36 Betrieben (58 %) wurde erhoben, dass die Klein-Lkws von österreichischen Lenkerinnen und Lenker gelenkt wurden. In 26 Betrieben (42 %) wurden zusätzlich oder ausschließlich ausländische Lenkerinnen und Lenker mit diesen Fahrzeugen beschäftigt. Der größte Anteil dabei entfiel auf Ungarinnen und Ungarn sowie Türkinnen und Türken.

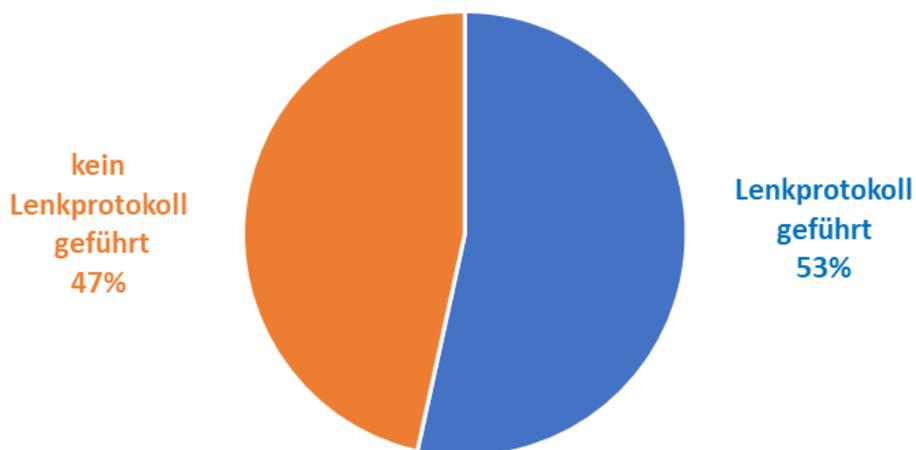
Grundlagen Lenkprotokollführung

6. Ausnahmen von der LP-VO

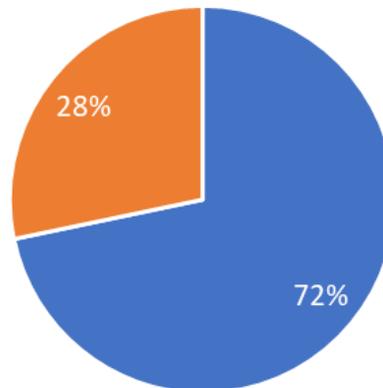


§ 2 Abs. 2 LP-VO sieht für bestimmte Fahrzeugarten sowie für bestimmte Fahrzeuge in Verbindung mit Tätigkeiten Ausnahmen von der Pflicht zur Führung von Lenkprotokollen vor. Nur in 8 kontrollierten Betrieben (17 %) war eine solche Ausnahme anzuwenden.

7. Führung von Lenkprotokollen in den Betrieben



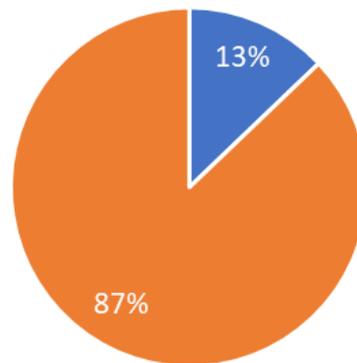
8. Verwendung eines Lenkprotokoll ohne Ausnahmen oder eines vereinfachten Lenkprotokolls (Ausnahmen anzuwenden)



■ Ausnahmen anzuwenden ■ Ausnahme nicht anzuwenden

Hierzu wird angemerkt, dass im Zuge der Schwerpunktkontrollen die Gesetzeslage in § 5 Abs. 3 LP-VO mit BGBl. II Nr. 166/2022 geändert wurde. Die Festlegung, ob Ausnahmen vom Inhalt des Lenkprotokolls (vereinfachtes Lenkprotokoll) zulässig sind oder nicht, obliegt nun nur noch dem anzuwendenden Kollektivvertrag. Daher sind die hier angeführten Werte nur zum Teil aussagekräftig.

9. Nutzung des elektronischen Lenkprotokolls bzw. des Lenkprotokolls in Papierform



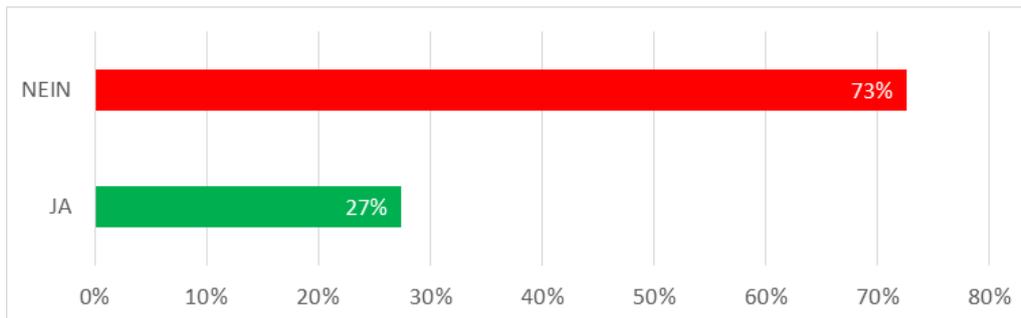
■ elektronisches Lenkprotokoll ■ Lenkprotokoll in Papierform

Dass von den Betrieben das elektronische Lenkprotokoll nur in einem verschwindenden Ausmaß genutzt wird, war eines der überraschenden Ergebnisse dieser Schwerpunktkontrolle. Trotz der wesentlich einfacheren Führung, des geringeren innerbetrieblichen Verwaltungsaufwandes und der Möglichkeit, die aufgezeichneten Daten auch z.B. für die Lohnverrechnung oder für das Finanz-Fahrtenbuch zu verwenden, wurden diese Möglichkeiten nicht genutzt.

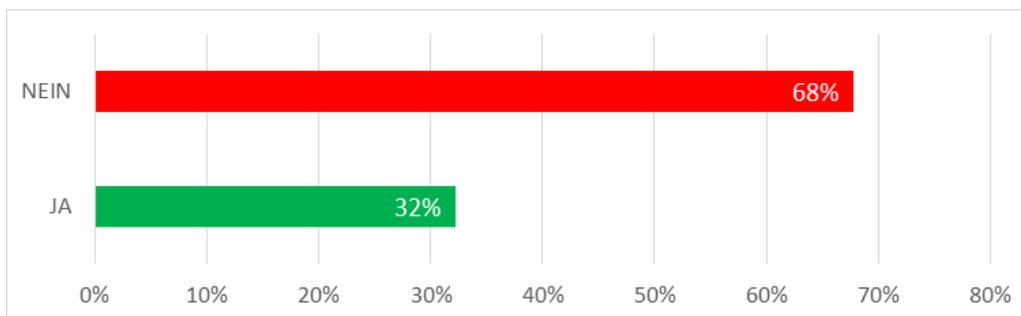
Umsetzung der Verpflichtungen der Lenkprotokoll-Verordnung

a. Gemeinsame Bestimmungen

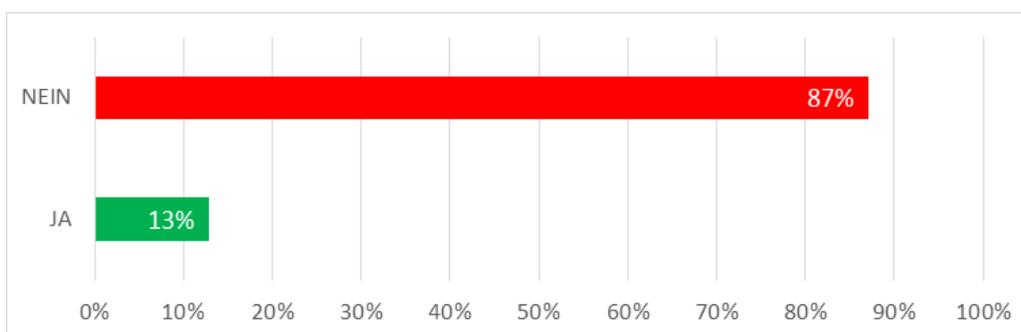
10. Wurden die Lenkprotolle auf Verlangen dem Arbeitsinspektorat vorgelegt oder übermittelt?



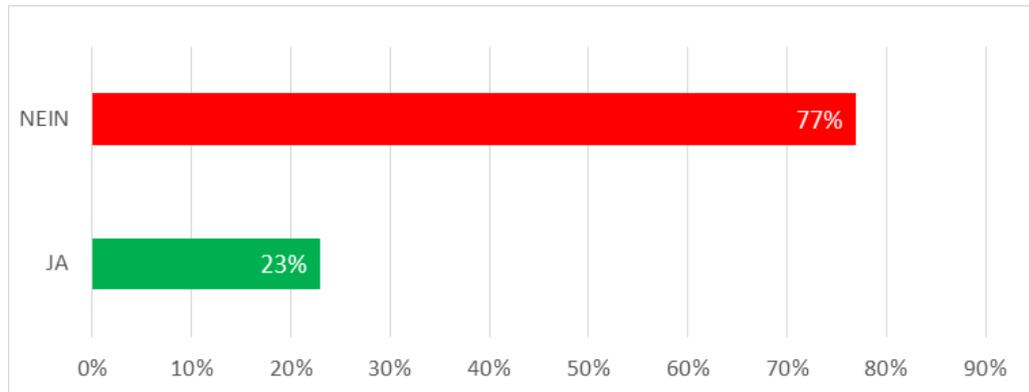
11. Wurde ein Verzeichnis der Lenkerinnen und Lenker im Betrieb geführt?



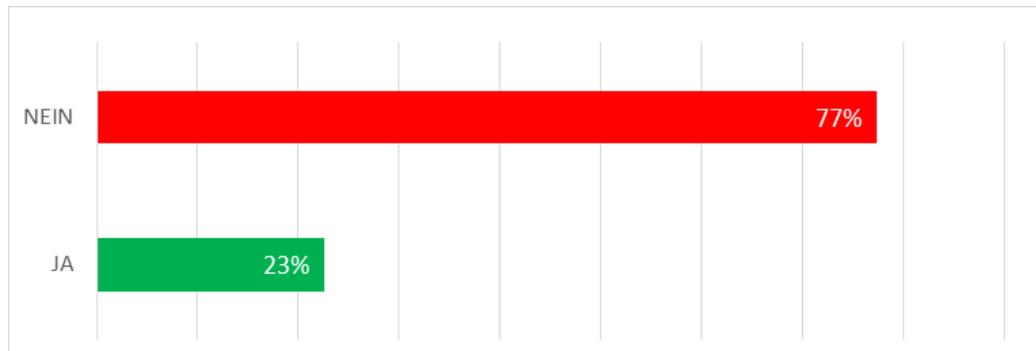
12. Erfolgte eine Anleitung zur ordnungsgemäßen Verwendung des Lenkprotokolls?



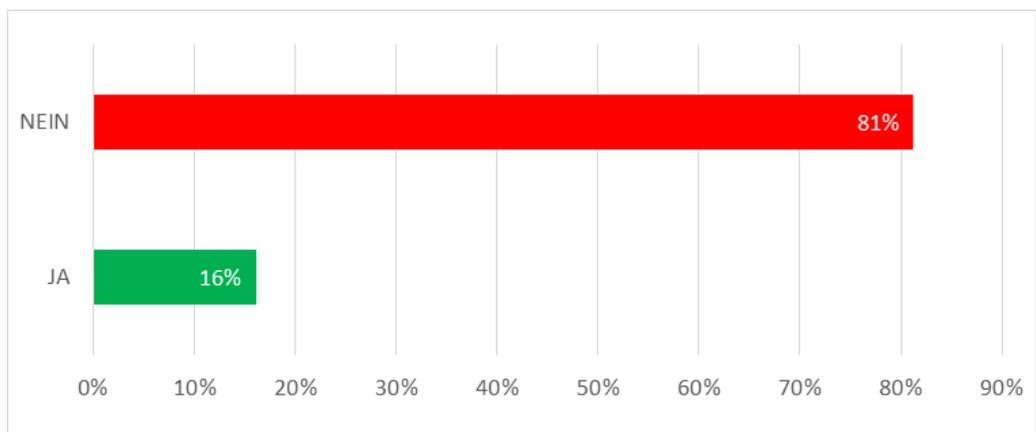
13. Erfolgte eine monatliche Überprüfung der Lenkprotokolle durch den Arbeitgeber/
die Arbeitgeberin?



14. Wurden die Lenkprotokolle nach der Mitführverpflichtung im Betrieb aufbewahrt?

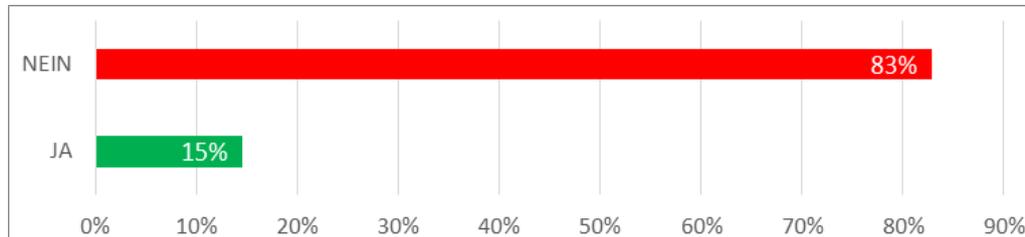


15. Wurde nur 1 Lenkprotokoll pro Tag verwendet?

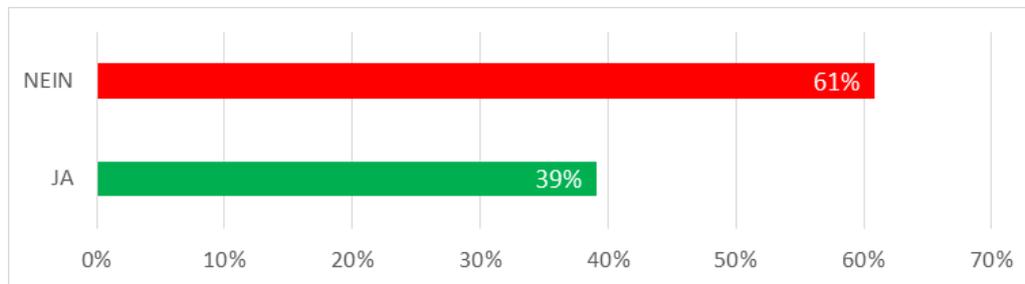


b. Lenkprotokoll in Papierform

16. Entspricht das Lenkprotokoll in Papierform den Vorgaben von § 5 LP-VO?



17. Wurden die Vorgaben zum Ausfüllen und zur Fehlerberichtigung beim Lenkprotokoll in Papierform eingehalten?

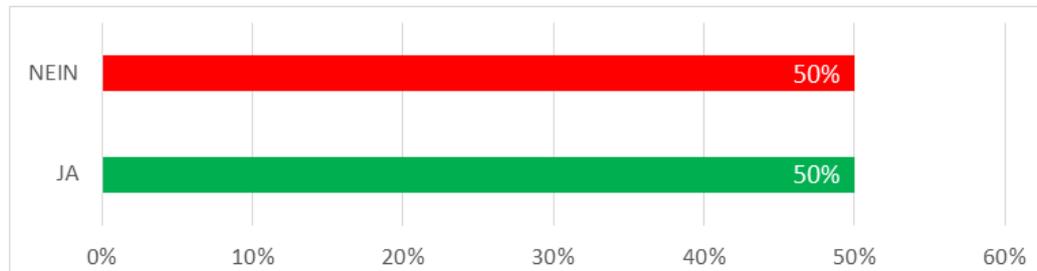


Anmerkung:

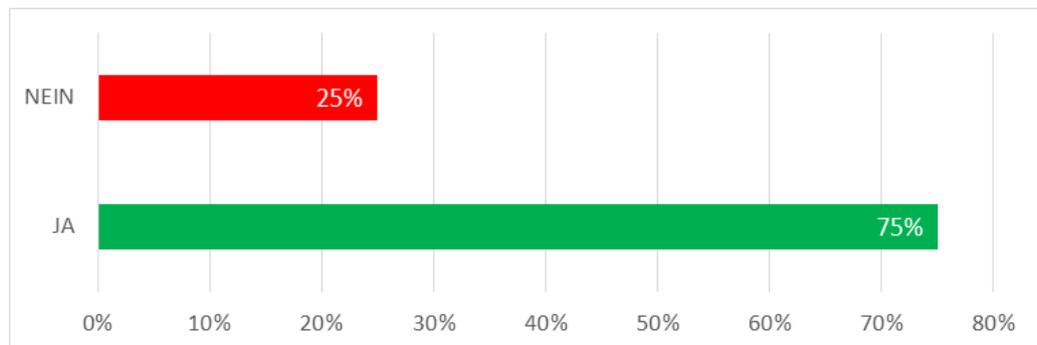
Im Zuge der Schwerpunktkontrollen hat sich die Gesetzeslage in § 4 Abs. 3 LP-VO mit BGBl. II Nr. 166/2022 geändert. Dabei wurden Erleichterungen für die Fehlerberichtigung festgelegt. Daher sind die hier angeführten Werte nur zum Teil aussagekräftig.

c. Elektronisches Lenkprotokoll

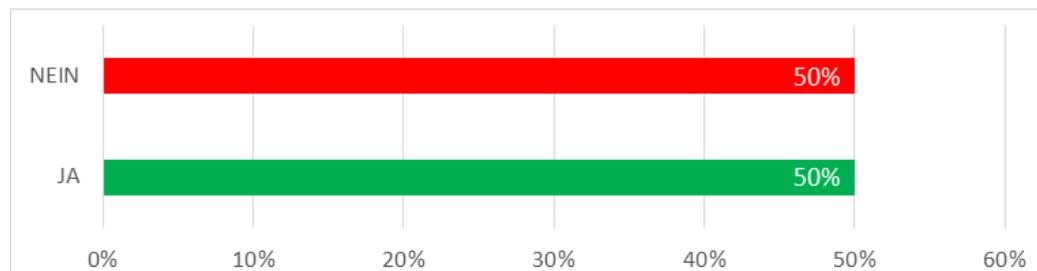
18. Entspricht die verwendete Software für das elektronische Lenkprotokoll den Vorgaben der LP-VO?



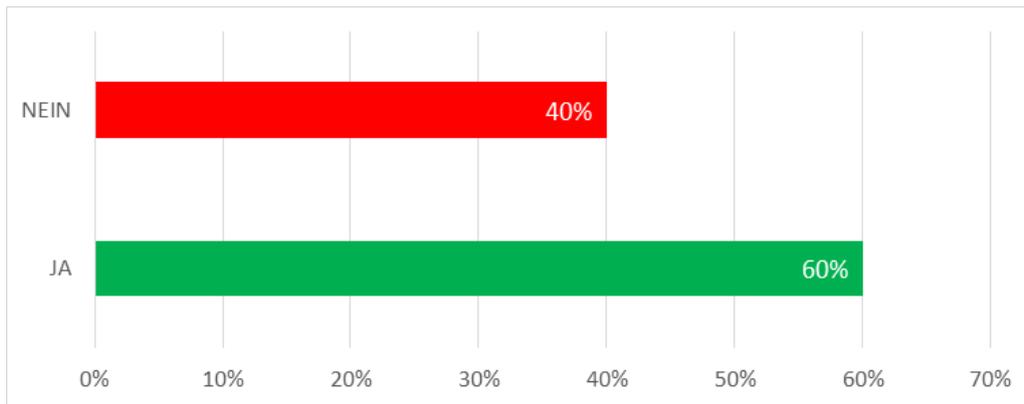
19. Wurden die Eingaben in das elektronische Lenkprotokoll vollständig vorgenommen?



20. Wurden die Ausdrücke bzw. die Daten in lesbarer Form dem Arbeitsinspektorat zur Verfügung gestellt?



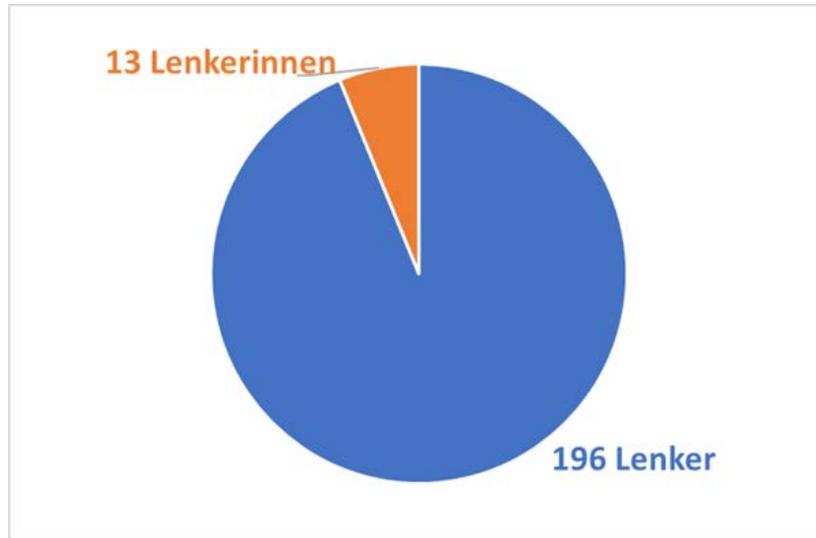
21. Wurde zumindest 1 Stück Lenkprotokoll in Papierform im Fahrzeug mitgeführt?



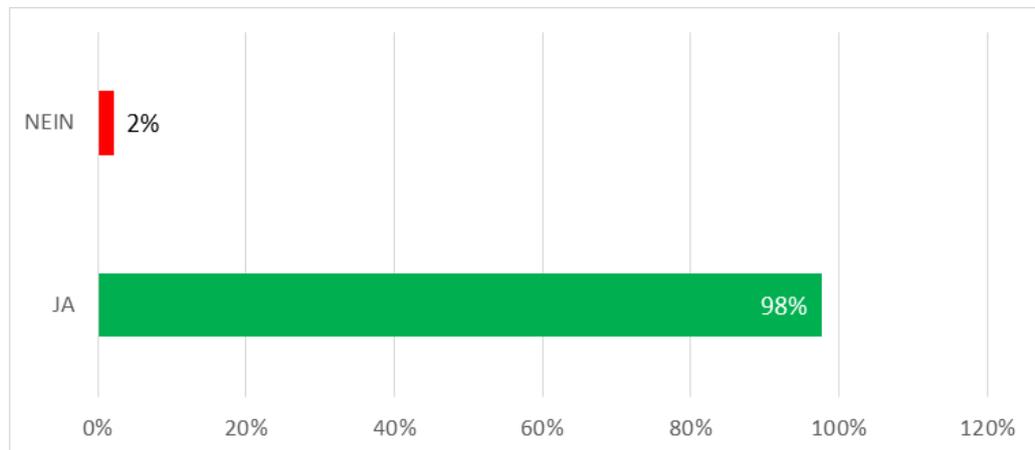
Diese Feststellungen beruhen auf den Aussagen der Vertreter und Vertreterinnen der Unternehmen.

Kontrolle der Lenkerarbeitszeitgrenzen

22. Geschlechterverteilung bei der Kontrolle der Lenkerarbeitszeitgrenzen



23. Wurden die Bestimmungen zu den Lenkerarbeitszeitgrenzen bei den Lenkerinnen und Lenkern eingehalten?



Beilage 1: Erhebungsblatt Lenkprotoll

I. Verwendete Fahrzeuge des Unternehmens:

➔ **Abklärung mit Prüfschema VO-Fahrzeug/sonstiges Fahrzeug**

VO-Fahrzeuge
Kfz zur Güterbeförderung > 3,5 t mit eingebauten Kontrollgeräten (analog/ digital/smart) und keine Ausnahme anzuwenden ➔ Verpflichtung zur Verwendung der eingebauten Kontrollgeräte
Sonstige Fahrzeuge
Kfz zur Güterbeförderung > 3,5 t mit eingebauten Kontrollgeräten und nutzt diese nicht bzw. sind keine Kontrollgeräte eingebaut ➔ Weiter mit II: Prüfung von Ausnahmen von der Lenkprotokollpflicht
Kfz zur Güterbeförderung ≤ 3,5 t ohne eingebaute Kontrollgeräte ➔ Weiter mit II: Prüfung von Ausnahmen von der Lenkprotokollpflicht
Kfz zur Güterbeförderung ≤ 3,5 t mit eingebauten Kontrollgeräten (analog/digital/ smart) und verwendet diese ➔ Verpflichtung zur Verwendung der eingebauten Kontrollgeräte

II. Prüfung von Ausnahmen von der Lenkprotokollpflicht:

➔ **Abklärung mit Prüfschema Lenkprotokollpflicht**

ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
Ist eine Ausnahme gem. § 2 Abs. 2 LP-VO anwendbar?

III. Prüfung, ob ein vereinfachtes Lenkprotokoll geführt werden kann:

➔ **Abklärung mit anzuwendendem Kollektivvertrag, ob eine diesbezügliche Bestimmung enthalten ist**

Kann ein vereinfachtes Lenkprotokoll gem. § 5 Abs. 3 LP-VO verwendet werden? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
--

IV. Gemeinsame Bestimmungen für Lenkprotokoll in Papierform sowie für elektronische Lenkprotokolle:

ja nein

Werden die Lenkprotokolle sowie das Verzeichnis auf Verlangen vorgelegt bzw. übermittelt (§ 3 Abs. 4 LP-VO)

Wird das Verzeichnis der beschäftigten Lenker/Lenkerinnen mit Geburtsdatum geführt? (§ 3 Abs. 2 Z. 3 LP-VO)

Kontrolliert der Arbeitgeber/die Arbeitgeberin 1 x pro Monat die Lenkprotokolle und bestätigt dieser/diese die Kontrolle mit Unterschrift im Verzeichnis? (§ 3 Abs. 3 LP-VO)

Werden die Lenkprotokolle nach der Mitführverpflichtung (28 Tage + 1 Woche Kulanz) im Betrieb geordnet nach Lenker/Lenkerin und Datum mind. 24 Monate aufbewahrt?
(§ 3 Abs. 4 LP-VO)

Wird pro ~~Lenker~~ nur ein Lenkprotokoll verwendet? (§ 4 Abs. 1 LP-VO)

V. Bestimmungen für Lenkprotokolle in Papierform:

Entspricht der Inhalt der Lenkprotokolle bzw. der vereinfachten Lenkprotokolle den Vorgaben der LP-VO? (§ 5 Abs. 1 bzw. § 5 Abs. 1 ~~1~~ Abs. 3 LP-VO)

Wurde eine Anleitung zur ordnungsgemäßen Verwendung der Lenkprotokolle geben?
(§ 3 Abs. 2 Z. 1 LP-VO)

Werden die Lenkprotokolle von den Lenkern/Lenkerinnen vollständig ausgefüllt?
(§ 4 Abs. 1 LP-VO)

Werden die Vorgaben zum Ausfüllen und zur Fehlerberichtigung der Lenkprotokolle durch den Lenker/die Lenkerin eingehalten? (§ 4 Abs. 3 LP-VO)

VI. Bestimmungen für elektronische Lenkprotokolle:

Erfüllt die Software für das elektronische Lenkprotokoll die Vorgaben der LP-VO?
(§ 3 Abs. 5 bzw. § 5 Abs. 4 LP-VO)

Wurden die Lenkerinnen und Lenker in der Arbeitszeit ausreichend und nachweislich in der Handhabung der Software unterwiesen oder die ausreichende Unterweisung nachweislich sichergestellt? (§ 5 Abs. 5 LP-VO)

Sind die Eingaben in das elektr. LP vollständig? (§ 4 Abs. 1 LP-VO)

Können Ausdrücke bzw. Daten in lesbarer Form der Arbeitsinspektion vorgelegt bzw. übermittelt werden? (§ 5 Abs. 4 Z. 4 LP-VO)

Wird zumindest 1 Stück Papier-Lenkprotokoll im Kfz mitgeführt (z.B. für Fehlfunktion der Software)? (§ 3 Abs. 5 Z. 4 LP-VO)

Erfolgt die elektronische Unterschrift der Lenkprotokolle ordnungsgemäß? (§ 5 Abs. 4 Z. 6 LP-VO)

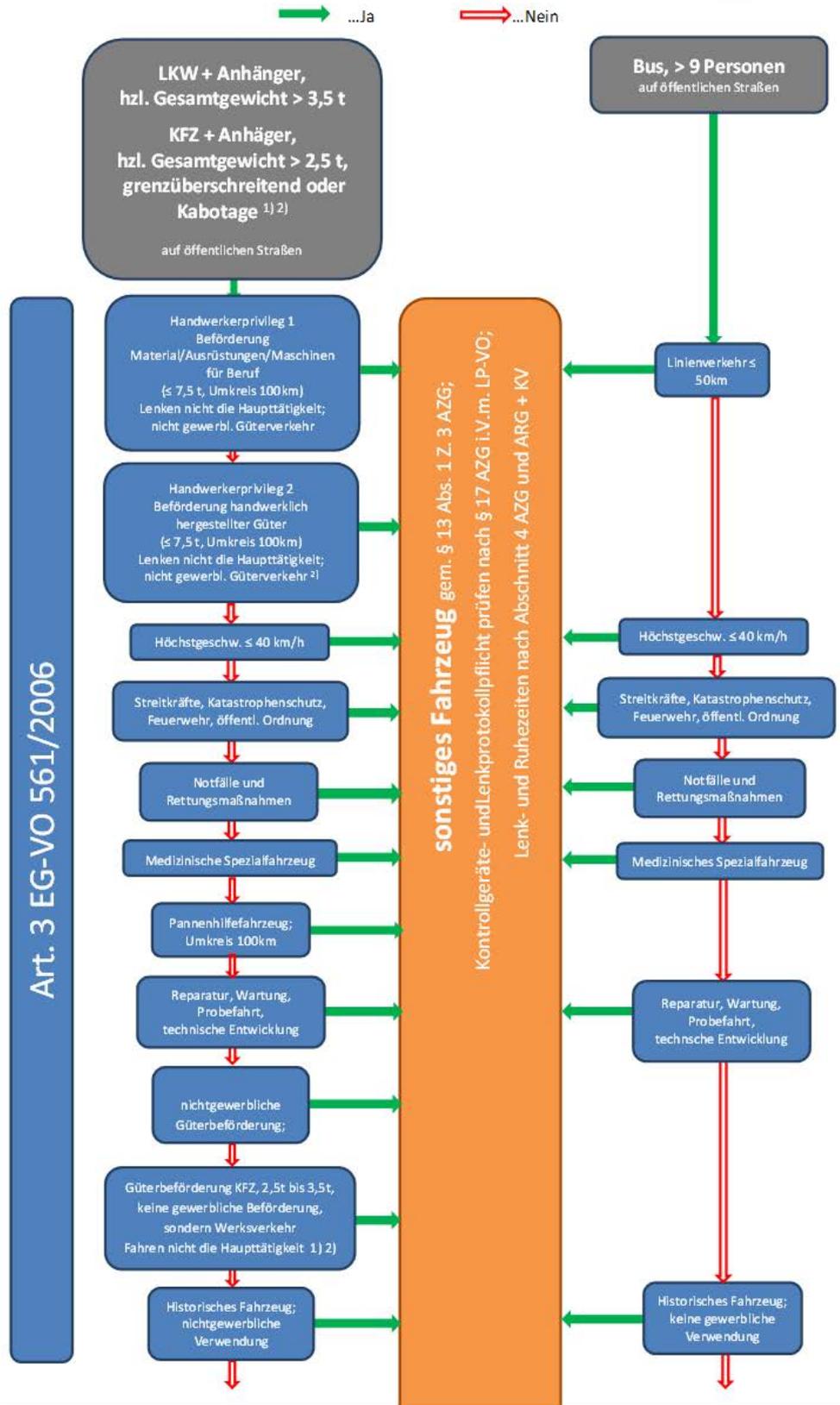
VII. Kontrolle der Lenkerinnen-/Lenker-Arbeitszeitgrenzen:

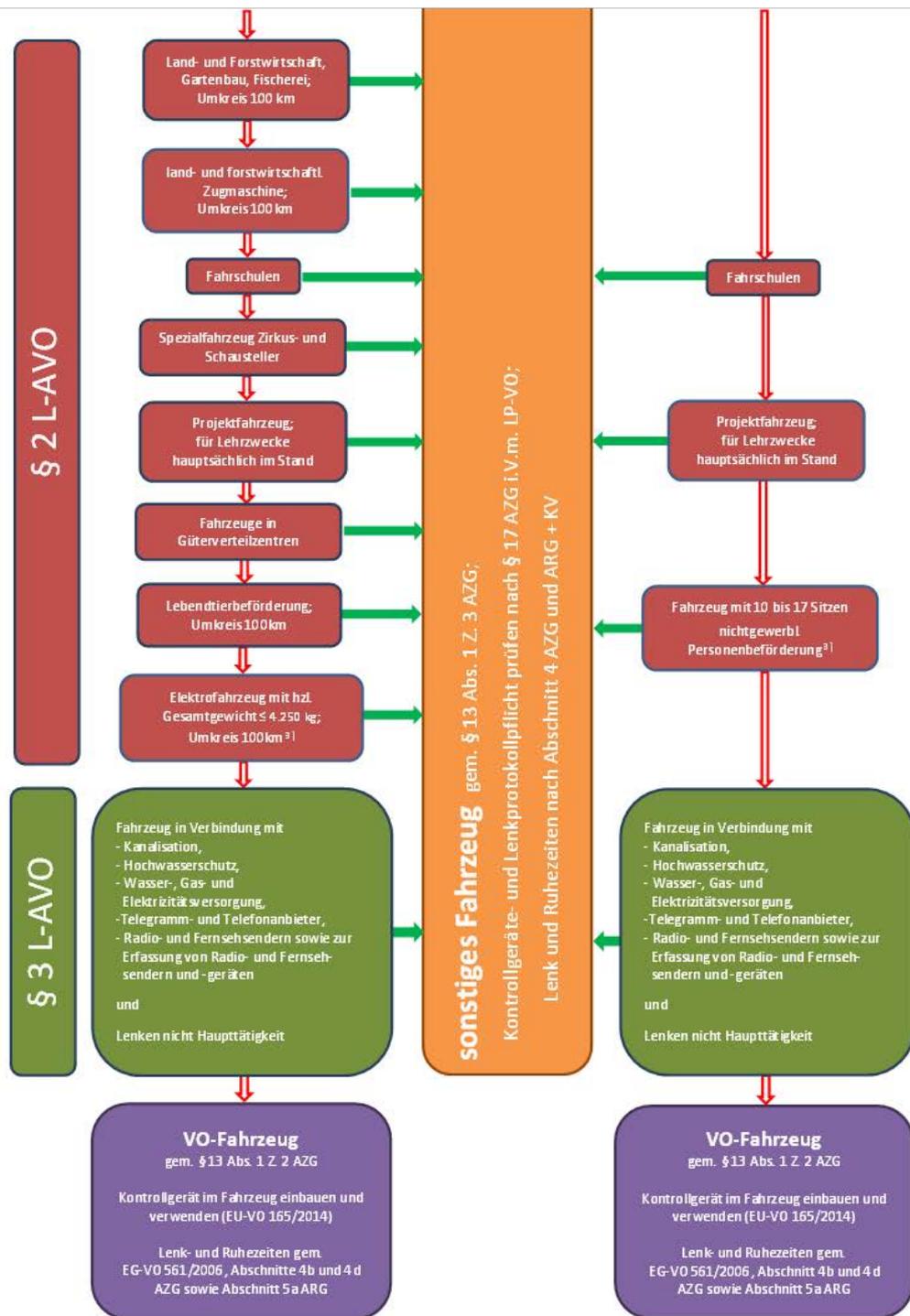
➔ Abklärung anhand 4. Abschnitt AZG unter Berücksichtigung des anzuwendenden Kollektivvertrags

Werden die Bestimmungen zu den Lenkerinnen-/Lenker-Arbeitszeiten eingehalten? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Beilage 2: Prüfschema sonstiges Fahrzeug oder VO-Fahrzeug

Prüfschema VO-Fahrzeug/sonstiges Fahrzeug





¹⁾ gilt ab 01.07.2026

²⁾ in Kraft seit 20.08.2020

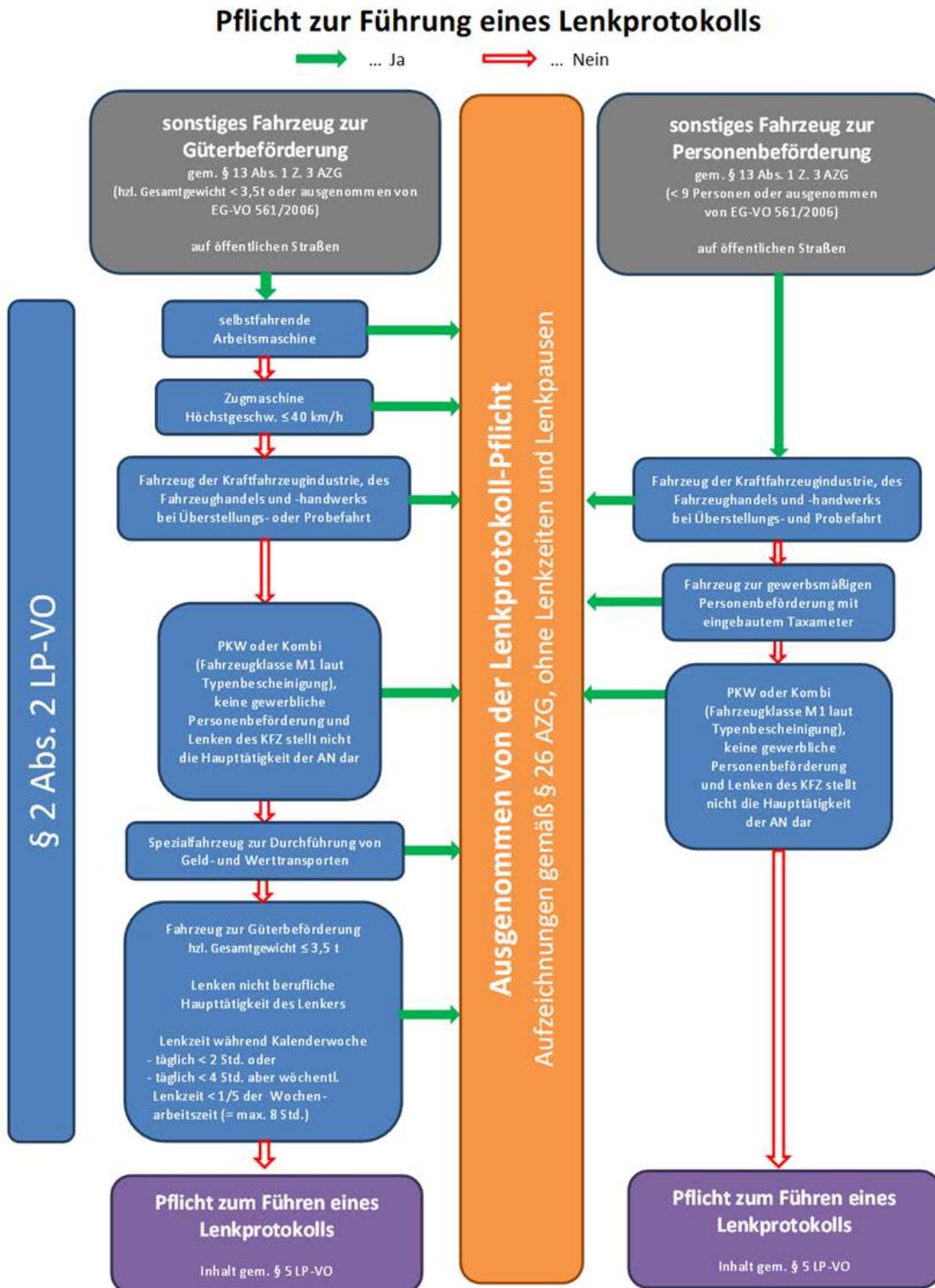
³⁾ in Kraft seit 19.12.2020

Abkürzungen:

- AZG - Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969
- ARG - Arbeitsruhegesetz, BGBl. Nr. 144/1983
- LP-VO - Lenkprotokoll-Verordnung, BGBl. II Nr. 313/2017
- L-AVO - Lenkerinnen-Ausnahmeverordnung, BGBl. II Nr. 10/2020
- EG-VO 561/2006 - Verordnung (EG) Nr. 561/2006 idF 2020/1054 (Mobilitätspaket I)
- EU-VO 165/2014 - Verordnung (EU) Nr. 165/2014 idF 2020/1054 (Mobilitätspaket I)

Stand: 04.10.2023

Beilage 3: Prüfschema Ausnahme von der Führung eines Lenkprotokolls



Abkürzungen:

AZG - Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969
 LP-VO - Lenkprotokoll-Verordnung, BGBl. II Nr. 313/2017
 EG-VO 561/2006 - Verordnung (EG) Nr. 561/2006 i.d.F. 2020/1054 (Mobilitätspaket I)

Stand: 04.10.2023

