

11 Rechtsentwicklung (Stand: Mai 2006)



11.1 Richtlinie 2002/15/EG vom 11.03.2002

Ab dem 23. März 2005 sollte die Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG für Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben in nationales Recht umgesetzt sein. Der Bundesrat hat hierzu jedoch die Bundesregierung gebeten, die Vorschriften der Richtlinie 2002/15/EG in das innerstaatliche Arbeitszeitgesetz aufzunehmen.

- **Tägliche Arbeitszeit:**
 - darf 10 Std. nicht überschreiten
- **Wöchentliche Arbeitszeit:**
 - die durchschnittliche Wochenarbeitszeit darf 48 Std. nicht überschreiten;
 - die wöchentliche Arbeitszeit kann bis zu 60 Std. betragen, allerdings nur, wenn die durchschnittliche Wochenarbeitszeit von 48 Stunden über einen Bezugszeitraum von vier Monaten gewährleistet ist;
 - Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern werden zusammengerechnet
- **Nachtarbeitszeit:**
 - Begrenzung der gesetzlichen Nachtarbeitszeit auf 10 Std.
- **Ruhepausen:**
 - Festlegung nach VO (EWG) Nr. 3820/85 bzw. VO (EG) Nr. 561/2006 sowie AETR;
 - nicht mehr als 6 Std. ohne Ruhepause;
 - Dauer der Ruhepause: bei einer Gesamtarbeitszeit von 6 Std. bis 9 Std.: mindestens 30 Minuten bzw. bei einer Gesamtarbeitszeit von mehr als 9 Std.: mindestens 45 Minuten

Als Arbeitszeiten zählen neben den Lenkzeiten z.B. auch das Be- und Entladen von Fahrzeugen, ihre Pflege und Wartung sowie berufsbedingte administrative Tätigkeiten (z.B. Erledigung von Zollformalitäten). Die EU-Richtlinie enthält zudem klare Vorgaben zu den Bereitschaftszeiten sowie zum Jahresurlaub.

Die Bestimmungen der EU-Richtlinie 2002/15/EG gelten vorerst nur für angestellte Kraftfahrer; für selbständige Fahrer sollen sie spätestens 2009 gelten. Durch Rechtsvorschriften und Tarifverträge kann von den Regelungen abgewichen werden.



11.2 Verordnung (EG) Nr. 561/2006

11.2.1 Einleitung

Mehr als zwanzig Jahre lang wurden in den folgenden beiden EG-Sozialvorschriften im Wesentlichen die Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer, die Einhaltung der entsprechenden Vorgaben durch Kontrollen sowie das EG-Kontrollgerät sachlich geregelt:

- VO (EWG) Nr. 3820/85 (Lenk- und Ruhezeiten)
- VO (EWG) Nr. 3821/85 (Kontrollgerät)

Nach mehrjährigem Tauziehen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Europäischen Rat wurde am 6. Dezember 2005 eine Einigung über die Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 sowie über die Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 (rechtliche Grundlagen für die Einführung des digitalen Kontrollgeräts) erzielt.

Am 11. April 2006 wurde die neue VO (EG) Nr. 561/2006 im Amtsblatt der Europäischen Union L 102 veröffentlicht.

Sie legt Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und –personenverkehr fest, um die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Ferner soll zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beigetragen werden.

Die VO (EG) Nr. 561/2006 ist in 6 Kapitel gegliedert:

Kapitel 1	Einleitungen und Definitionen (Artikel 1 bis 4)
Kapitel 2	Fahrer, Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen, Ruhezeiten, Fähr- und Eisenbahnüberfahrten (Artikel 5 bis 9)
Kapitel 3	Verantwortung der Unternehmer (Artikel 10)
Kapitel 4	Ausnahmen (Artikel 11 bis 15)
Kapitel 5	Überwachung und Sanktionen (Artikel 16 bis 25)
Kapitel 6	Schlussbestimmungen (Artikel 26 bis 29)

11.2.2 Geltungsbereich



Die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr (Ausnahmen sind in Art. 3 aufgelistet.):

- Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt oder
- Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als 9 Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.

Die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt unabhängig vom Land der Zulassung des Fahrzeugs für Beförderungen im Straßenverkehr ausschließlich innerhalb der Europäischen Gemeinschaft oder zwischen Staaten der Europäischen Gemeinschaft, der Schweiz sowie Liechtenstein, Norwegen und Island.

Die Bestimmungen des AETR und die neue Verordnung sollen – so wünscht es die EU-Kommission – innerhalb von zwei Jahren harmonisiert werden.

11.2.3 In Kraft treten

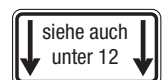
Die neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 tritt am 11. April 2007 in Kraft.

Davon ausgenommen sind einige wenige Regelungen (Artikel 10 Abs. 5, Artikel 26 Abs. 3 und 4 und Artikel 27), die bereits am 1. Mai 2006 in Kraft getreten sind. Diese beziehen sich auf das digitale Kontrollgerät sowie auf Mitführungspflichten.

11.2.4 Stichtag: 1. Mai 2006

11.2.4.1 Einführungstermin des digitalen Kontrollgerätes

Die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006, die sich auf Art. 10, Abs. 5, Art. 26 Abs. 3 und 4 sowie Art. 27 beziehen (digitales Kontrollgerät) sind am 1. Mai 2006 in Kraft getreten.





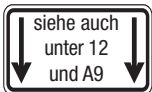
11.2.4.2 Vom Fahrer mitzuführende Unterlagen

Seit 1. Mai 2006 muss der Fahrer eines Fahrzeugs, das mit einem Kontrollgerät nach Anhang I (analoges Kontrollgerät) ausgerüstet ist, jederzeit den Kontrollbeamten auf Verlangen Folgendes vorlegen können (Änderung der VO (EWG) Nr. 3821/85 Art. 15 Abs. 7 durch VO (EG) Nr. 561/2006, Art. 26 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 29):

- Die Schaublätter für die laufende Woche und die vom Fahrer in den vorausgehenden 15 Tagen verwendeten Schaublätter
- Die Fahrerkarte (falls er Inhaber einer Fahrerkarte ist)
- Alle während der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der VO (EWG) Nr. 3821/85 und der VO (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.

Seit 1. Mai 2006 muss der Fahrer eines Fahrzeugs, das mit einem Kontrollgerät nach Anhang I B (digitales Kontrollgerät) ausgerüstet ist, jederzeit den Kontrollbeamten auf Verlangen Folgendes vorlegen können (Änderung der VO (EWG) Nr. 3821/85 Art. 15 Abs. 7 durch VO (EG) Nr. 561/2006, Art. 26 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 29):

- Die Fahrerkarte (falls er Inhaber einer Fahrerkarte ist)
- Alle während der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der VO (EWG) Nr. 3821/85 und der VO (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind
- Die Schaublätter für die laufende Woche und die vom Fahrer in den vorausgehenden 15 Tagen verwendeten Schaublätter, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I (analoges Kontrollgerät) ausgerüstet ist.



Nach dem 1. Januar 2008 sind diese Unterlagen für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage mitzuführen.

11.2.4.3 Aufbewahrungs- und Vorlagepflichten der Unternehmen

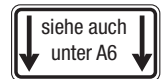
Seit 1. Mai 2006 müssen Unternehmen die Schaublätter und – sofern Ausdrücke gemäß Art. 15 Abs. 1 erstellt wurden – diese in chronologischer Reihenfolge und in lesbarer Form nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang aufbewahren und den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aushändigen.



Unternehmen müssen den betreffenden Fahrern ferner auf Verlangen eine Kopie der von den Fahrerkarten herunter geladenen Daten sowie Ausdrücke davon aushändigen.

Die Schaubblätter, die Ausdrücke und die herunter geladenen Daten sind jedem befugten Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.

Achtung: Die Fahrpersonalverordnung und das Fahrpersonalgesetz schreiben darüber hinaus vor, dass in Deutschland der Unternehmer alle sowohl von den digitalen Kontrollgeräten als auch von den Fahrerkarten kopierten Daten zwei Jahre lang zu speichern hat. Ebenso sind Ausdrücke, die aus dem digitalen Kontrollgerät erstellt worden sind, zwei Jahre lang aufzubewahren.



11.2.5 Stichtag: 11. April 2007

11.2.5.1 Neue Lenk- und Ruhezeitenregelungen

Die neuen Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten treten ein Jahr nach Veröffentlichung der Verordnung Nr. 561/2006, also am 11.04.2007, in Kraft.

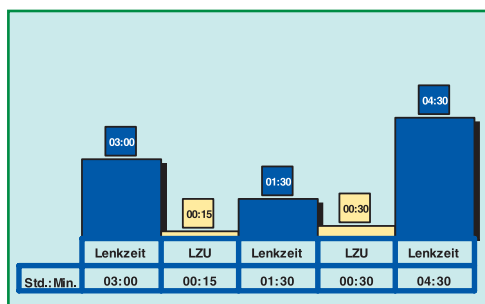
- **Tägliche Lenkzeit**

Die tägliche Lenkzeit darf – wie bisher – 9 Stunden nicht überschreiten. Höchstens zweimal pro Woche darf sie auf 10 Stunden ausgedehnt werden.

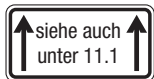
Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat der Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, falls er keine Ruhezeit einlegt.

Neu ist hierbei die Regelung, dass Teilunterbrechungen nur noch nach folgendem Schema möglich sind:

Die erste Lenkzeitunterbrechung muss 15 Minuten, die zweite muss 30 Minuten betragen.



Andere Splitting-Möglichkeiten sind nicht mehr zulässig.



- **Wöchentliche Lenkzeit**

Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit (60 Stunden) überschritten wird.

Die Gesamtlengkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So		
z. B.															
45 Std.							+	45 Std.							90 Std.
50 Std.							+	40 Std.							
max. 56 Std.							+	34 Std.							

Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.

- **Tägliche Ruhezeit**

Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.

Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben.

Die tägliche Ruhezeit beträgt grundsätzlich mindestens 11 Stunden.

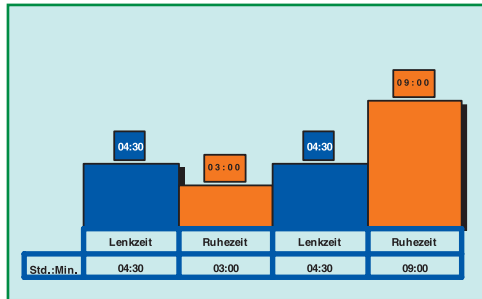
Eine reduzierte tägliche Ruhezeit, die jedoch mindestens 9 Stunden betragen muss, ist maximal drei Mal zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten möglich.

Der bisher vorgeschriebene Ausgleich für eine Verkürzung wird nicht mehr gefordert.



Die regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden.

Dann ist allerdings zwingend vorgeschrieben, dass der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens drei Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens neuen Stunden umfassen muss.



Im Mehrfahrerbetrieb ist eine Besonderheit zu beachten: Innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben. Ein Mehrfahrerbetrieb liegt vor, wenn während der gesamten Lenkzeit zwischen zwei aufeinander folgenden Ruhezeiten mindestens ein weiterer Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt ist; lediglich während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers nicht zwingend vorgeschrieben.

Tägliche – und auch wöchentliche – Ruhezeiten, die nicht am Standort verbracht werden, können im stehenden Fahrzeug verbracht werden, falls das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt.

• **Wöchentliche Ruhezeiten**

In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer entweder

- mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten (je 45 Stunden) oder
- eine regelmäßige (45 Stunden) und eine reduzierte (24 Stunden) wöchentliche Ruhezeit mit Ausgleich vor Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche einzulegen. Der Ausgleich ist zusammenhängend zu nehmen und an eine mindestens neunstündige Ruhezeit anzuhängen.



- **Personenverkehr: Keine 12-Tage Regelung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr**

Die Möglichkeit erst nach 12 täglichen Lenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit einhalten zu müssen, fällt ersatzlos weg. Ab 11. April 2007 muss der Fahrer auch im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr nach spätestens sechs 24-Stunden-Zeiträumen (144 Stunden) eine Wochenruhezeit von mindestens 24 Stunden einhalten. (VO (EG) Nr. 561 Art. 8 Abs. 6)

- **Beförderung auf einer Fähre oder mit der Eisenbahn**

Auch Fahrer, die ein Fahrzeug begleiten, das auf einer Fähre oder mit der Eisenbahn befördert wird, sind zur Einlegung einer regelmäßigen täglichen Ruhezeit verpflichtet. Diese Ruhezeit kann - jedoch höchstens zwei Mal - durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

- **Anfahrtszeit zur Arbeit**

Bei Beförderungen auf einer Fähre oder mit der Eisenbahn ist die Zeit zur Übernahme eines Fahrzeugs, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindet, nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Koje oder einem Liegewagen hat. Für die Rückreise gilt das gleiche.

Die Zeit, die der Fahrer in einem Fahrzeug verbringt, das nicht unter die Bestimmungen dieser Verordnung fällt, um zum Dienst auf einem Fahrzeug anzureisen, das in den Geltungsbereich der Verordnung fällt, sind dann als Arbeitszeit („andere Arbeiten“) aufzuzeichnen, wenn der Fahrer das Fahrzeug nicht an seinem Wohnsitz oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers übernimmt. Das gleich gilt auch für die Rückreise.

- **Weitere Zeiten**

Der Fahrer muss „andere Arbeiten“ sowie „Bereitschaftszeiten“ entweder handschriftlich oder auf einem Schaublatt festhalten oder manuell in das digitale Kontrollgerät eingeben.

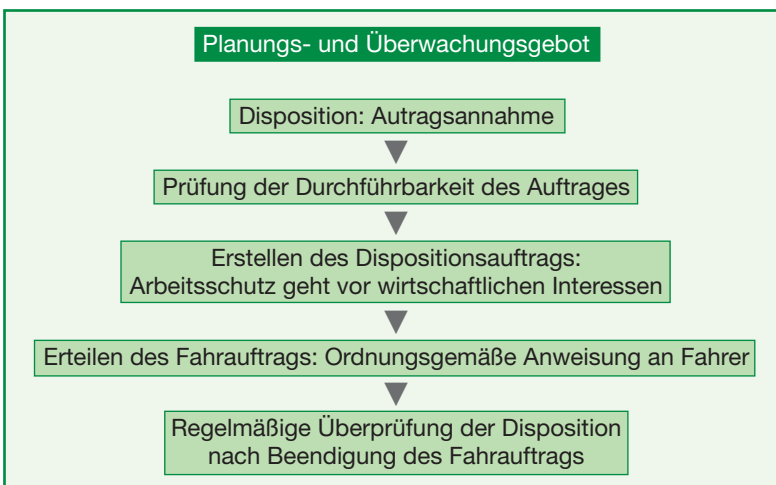
11.2.5.3 Haftung von Verkehrsunternehmen



Ab 11.4.2007 treten neue Regelungen in Kraft, die die Haftung von Verkehrsunternehmen (Unternehmen, das mit einem Fahrzeug, das unter die VO fällt, am Straßenverkehr teilnimmt) betreffen (Art. 10 der VO (EG) Nr. 561/2006).

Haftung von Verkehrsunternehmen (Art. 10 der VO (EG) Nr. 561/2006)

- An angestellte oder zur Verfügung gestellte Fahrer dürfen keine Zahlungen, Prämien oder Lohnzuschläge in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke und / oder der Menge der beförderten Güter erfolgen.
- Die Arbeit der o.g. Fahrer muss so organisiert werden, dass sie die gesetzlichen Bestimmungen einhalten können.
- Die Fahrer sind ordnungsgemäß anzuweisen und die Einhaltung der Vorschriften ist regelmäßig zu überprüfen (mindestens einmal wöchentlich).
- Das Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße von Fahrern ihres Unternehmens, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen EU-Staates oder eines Drittstaates begangen wurde.
- Die Haftung kann davon abhängig gemacht werden, inwieweit das Unternehmen seiner Organisationspflicht nachgekommen ist. Die Behörden können alle Beweise prüfen, die belegen können, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann.





Mitverantwortung:

Unternehmer, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftraggeber, Unterauftraggeber und Fahrervermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006 verstoßen.

11.3 Richtlinie 2006/22/EG

Ziel der Richtlinie 2006/22/EG ist die Festlegung eindeutiger gemeinsamer Regeln mit Mindestbedingungen für die Kontrolle der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung der VO (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 sowie der VO (EG) Nr. 561/2006. Sie hebt die Richtlinie 88/599/EWG auf.

Diese Richtlinie ist am 1.5.2006 in Kraft getreten. Sie ist in den EU-Mitgliedstaaten durch nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften umzusetzen, die bis zum 1.4.2007 in Kraft zu setzen sind.

Kontrollsysteme

Die EU-Staaten errichten ein System angemessener und regelmäßiger Kontrollen der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung der o.g. Verordnungen sowohl auf der Straße als auch auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen jeder Beförderungsart.

Die Kontrollen sind so durchzuführen, dass seit dem 1.5.2006 1 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der VO (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 fallenden Fahrzeugen arbeiten. Dieser Prozentsatz wird ab dem 1.1.2008 auf mindestens 2 % und ab dem 1.1.2010 auf mindestens 3 % erhöht. Ab dem 1.1.2012 kann – unter bestimmten Bedingungen – eine Anhebung des Prozentsatzes auf 4 % erfolgen.

Mindestens 15 % aller überprüften Arbeitstage werden bei Straßenkontrollen und mindestens 30 % bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüft. Ab dem 1.1.2008 erhöhen sich diese Prozentsätze auf 30% (Straßenkontrollen) bzw. 50 % (Betriebskontrollen).

Straßenkontrollen

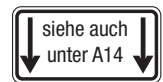


Straßenkontrollen werden an verschiedenen Orten zu beliebigen Zeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt, der so groß ist, dass eine Umgehung der Kontrollposten schwierig ist.

Es ist sicherzustellen, dass auf oder in der Nähe von bestehenden und geplanten Straßen Kontrollposten in ausreichender Zahl vorgesehen werden und dass – soweit erforderlich – insbesondere Tankstellen und andere sichere Plätze auf Autobahnen sowie Autohöfe als Kontrollposten dienen können.

Bei Straßenkontrollen ist ein System der Zufallsrotation anzuwenden und es dürfen keine Diskriminierungen stattfinden.

Die Prüfpunkte sind im Anhang I, Teil A dieser Richtlinie aufgelistet.

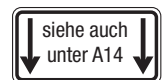


Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen

Bei der Planung von Kontrollen auf dem Betriebsgelände werden die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten und Unternehmenstypen berücksichtigt.

Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen werden auch durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Verstöße gegen die VO (EWG) Nr. 3820/85 oder 3821/85 festgestellt wurden.

Die Prüfpunkte sind im Anhang I, Teil A und B dieser Richtlinie aufgelistet.



Risikoeinstufungssystem

Die EU-Staaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen nach der Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße.

Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung werden strenger und häufiger geprüft.



Verstöße

Verstöße (Liste nach Anhang III - nicht abschließend)

- Überschreitung der maximalen Tages-, Wochen- oder 14-Tages-Lenkzeit
- Unterschreitung der täglichen oder wöchentlichen Mindestruhezeiten
- Unterschreitung der Mindestfahrtunterbrechung
- Nichteinhalten der Anforderungen gemäß der VO (EWG) Nr. 3821 beim Einbau eines Fahrtenschreibers

Schwere Verstöße

Schwere Verstöße (nach Auffassung der EU-Kommission)

- Überschreitung der täglichen, 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um mind. 20 %
- Unterschreitung der täglichen oder wöchentlichen Mindestruhezeiten um mind. 20 %
- Unterschreitungen der Mindestunterbrechung um mind. 33 %
- Ein nicht gemäß den Anforderungen der VO (EWG) Nr. 3821/85 eingebautes Kontrollgerät

11.4 AETR

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und das EU-Recht sind noch nicht harmonisiert.

In einer Erklärung bekunden die EU-Kommission und die Unionsstaaten ihren Willen, ihr Möglichstes zu tun, damit das AETR-Abkommen zur internationalen Tätigkeit der Fahrer innerhalb von zwei Jahren an die Bestimmungen der neuen Sozialverordnung angepasst wird. Damit würde sie auch für Fahrer aus Drittstaaten obligatorisch. Auch das digitale Kontrollgerät für neu zugelassene Fahrzeuge, die unter diese Verordnung fallen, wäre dann in allen AETR-Vertragsstaaten Pflicht.

Sollte dies nicht gelingen, werde die Kommission „angemessene Maßnahmen vorschlagen, um dieser Situation Rechnung zu tragen“, heißt es in der Erklärung, die der Verordnung beigefügt ist.