



Galerie Agora,  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11  
B-1000 Brussels  
Telephone +32 2 285 46 60  
Fax +32 2 280 08 17  
Email: [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)  
[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

European Transport Workers' Federation  
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports  
Europäische Transportarbeiter-Föderation  
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

ETF-Straßentransport

## Mobilitätspaket der Europäischen Kommission

ETF-Informationsnotiz

Lenk- und Ruhezeit

Vor zwei Jahren hat die Europäische Kommission ein Unterfangen in Angriff genommen, mit dem die Durchsetzbarkeit der EU-Rechtsvorschriften im Kraftverkehr verdeutlicht, vereinfacht und verbessert werden soll. Die erklärten Ziele: Gegen Sozialdumping vorgehen und ein Klima von lauterem Wettbewerb in dem Sektor wiederherstellen.

Mit Blick auf die Lenk- und Ruhezeit erwartete man von der Europäischen Kommission im Kontext des Mobilitätspaketes:

- Eine Verdeutlichung der Bedingungen der wöchentlichen Ruhezeit;
- Abschaffung der leistungsbasierten Bezahlung, d.h. Bezahlung pro Kilometer oder Lieferung.

Daher war die Abänderung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften in ihrem Kern überraschend. Die ETF betont, dass es in dem dreijährigen Konsultationsprozess keine Konsultation der betroffenen Interessenträger über die Ausweitung des Bezugszeitraums für Lenk- und Ruhezeit und auch keine Konsultation über die Neuverteilung der wöchentlichen Ruhezeit über den Zeitraum eines Monats gegeben hat.

Das erklärt auch den durch diese Vorschläge ausgelösten Aufruhr unter den Berufskraftfahrern in ganz Europa, deren Vergütung, Arbeitspensum und Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben dadurch ernsthaft bedroht wird.

Die Abänderungen der Lenk- und Ruhezeitvorschriften sind in folgendem Kontext noch überraschender:

- Eine von der Europäischen Kommission als Teil des Mobilitätspaket-Prozesses durchgeführte Evaluierungsstudie zeigt, dass die Lenk- und Ruhezeitvorschriften den Berufskraftfahrern und Transportunternehmen bestens bekannt sind und gut funktionieren, sieht man einmal von ihrer schlechten Durchsetzung ab;
- Die Abänderung der Vorschriften wird mit erheblichen Durchsetzungskosten einhergehen.



**President** Frank Moreels

1

**Vice Presidents** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas



# ABÄNDERUNGEN DER LENK- UND RUHEZEITVORSCHRIFTEN (VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006) / Personen- und Güterverkehr

## NEUE VORSCHLÄGE BEEINTRÄCHTIGEN BUS-, REISEBUS- UND LKW-FAHRER

### Lenk- und Ruhezeiten

In ihrem Mobilitätspaket schlägt die Europäische Kommission die Verlängerung des Bezugszeitraums für die Berechnung der Lenk- und Ruhezeit von zwei auf vier Wochen vor. Im Verlauf eines Monats müssen Berufskraftfahrer zwei Ruhezeiten von 24 und zwei von 45 Stunden einlegen. Praktisch führt das zu einer Konzentration der Lenkzeit in den ersten drei Wochen des Monats, und der wöchentlichen Ruhezeit am Monatsende. Das führt darüber hinaus dazu, dass die Fahrer nur noch zwei Ruhetage in einem 18-tägigen Lenkzeitraum haben! Die ETF vertritt die Auffassung, dass sich der obige Vorschlag maßgeblich auf die Sicherheit des Straßenverkehrs, der Fahrgäste und Kraftfahrer auswirken wird. Die kürzlich gemeinsam durch die Europäische Transportarbeiter-Föderation und den Europäischen Verband der Straßenverkehrsofoper geleistete Arbeit offenbart die weit verbreitete Sorge, die angesichts der Kommissionsvorschläge unter Kraftfahrern und Fahrgästen gleichermaßen aufkeimt. Es ist schwer, die Fahrgastsicherheit zu gewährleisten, wenn ein Schulbus mit einem Fahrer besetzt wird, der in einem Zeitraum von 18 Lenktagen nur zwei Ruhetage hatte!

Die Abänderungsvorschläge hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeitvorschriften werden sich auf alle Berufskraftfahrer negativ auswirken, und zwar ungeachtet der Tatsache, aus welchem Teil Europas sie stammen. Die Auswirkungen betreffen Übermüdung, Ausgleich zwischen Beruf und Privatleben sowie das Einkommen der Kraftfahrer! Tarifvertraglich abgedeckte Kraftfahrer werden sicherlich Einschnitte bei ihren Rechten und Zulagen bezüglich Wochenendarbeit erleben, denen im Grunde genommen jahrzehntelange Sozialpartner-Verhandlungen vorausgegangen sind. Dies wurde bereits in Schreiben von 12 Gewerkschaften aus neun EU-Mitgliedstaaten und Arbeitnehmervertretern aus vier multinationalen im Bus-, Reisebus- und Güterverkehrssektor tätigen Unternehmen an vier EU-Kommissare hervorgehoben. Der unlängst von drei Gewerkschaften in Italien organisierte Streik bringt genau diese riesigen Bedenken zum Ausdruck.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Europäische Kommission zwar behauptet, diese Abänderungsvorschläge brächten keine Veränderungen für die wöchentliche Lenkzeit, doch fällt es schwer, das zu glauben. Nach Maßgabe der aktuellen Vorschriften, wonach alles sorgfältig auf der Grundlage eines zweiwöchigen Zeitraums berechnet wird, kann ein Kraftfahrer nicht mehr als 90 Stunden in einem zweiwöchigen Zeitraum fahren, wobei die Obergrenze in *Woche 1* bei 56 Stunden und in *Woche 2* bei 34 Stunden liegt. Unter Berücksichtigung des Vorschlags der Europäischen Kommission macht eine *Woche 2* von 34 Lenkstunden mit einer reduzierten wöchentlichen Ruhezeit von 24 Stunden am Ende von *Woche 2* keinen Sinn mehr, da diese dazu führen würde, dass der Fahrer eineinhalb Tage lang untätig wäre. Daher hat die ETF gute Gründe zu der Annahme, dass der Kommissionsvorschlag zu einer Verlängerung der Lenkzeit führen wird, d.h. 56 Stunden für zwei oder drei aufeinander folgende Wochen.

### Bedingungen der wöchentlichen Ruhezeit – betrifft hauptsächlich den Güterkraftverkehr

Mit ihrem Vorschlag versäumt es die Europäische Kommission einmal mehr, das echte Problem des Sektors aufzugreifen, und zwar das derzeit von Kraftverkehrsunternehmen europaweit organisierte massive Schleusen von Arbeitskräften. Bedauerlicherweise haben letztere ihr Geschäftsmodell darauf aufgebaut, billige Arbeitskräfte in Mitgliedstaaten mit hohen Standards und Arbeitsbedingungen zu



‘importieren’ und monatelang zu minderwertigen Arbeits- und Lebensbedingungen über diesen Kraftfahrer-Pool zu verfügen. In diesem Kontext zieht der Vorschlag der Europäischen Kommission Unternehmen nur für eine einzige Sache zur Rechenschaft: Die Dienstpläne der Kraftfahrer dergestalt organisieren, dass sie für die wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden oder mehr nach Hause zurückkehren können. Keinerlei Verpflichtung, eine Unterkunft bereitzustellen und zu bezahlen, und keinerlei Verpflichtung zur Übernahme der Ausgaben für die Heimreise. Ganz im Gegenteil, die Anhäufung des Großteils der Ruhezeit zum Monatsende hin wird es dem Arbeitgeber leicht machen, die Kraftfahrer nach drei Arbeitswochen vorübergehend loszuwerden. Bei ihren regelmäßigen Kontakten mit nicht-gebietsansässigen Fahrern (Kraftfahrer, die dauerhaft außerhalb ihres Herkunftslandes arbeiten) zeigt sich für die ETF, dass diese zwei Hauptbedenken bezüglich des Kommissionsvorschlags äußern:

- 1) In Ermangelung irgendeiner eindeutigen rechtlichen Verpflichtung für den Arbeitgeber, eine Unterkunft bereitzustellen und zu bezahlen und für die Heimreise des Fahrers aufzukommen, wird der jeweilige Kraftfahrer bis zu einer Woche lang in dem Land der Ausübung seiner Tätigkeit feststecken (die kumulierte Ruhezeit), wo die Lebensstandards seine Verpflegungsmöglichkeiten bei weitem überschreiten. Leider lässt ihnen der Kommissionsvorschlag keine Möglichkeit, die wöchentliche Ruhezeit unter angemessenen Voraussetzungen zu verbringen;
- 2) Für die am Monatsende eingelegte kumulierte Ruhezeit erhalten sie kein Tagegeld, sondern verdienen stattdessen nur den monatlichen Mindestlohn ihres Herkunftslandes (in einigen Mitgliedstaaten gerade einmal 300 €)

## DAS PROBLEM MIT DEM VORSCHLAG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

Die vorgeschlagenen Abänderungen der Lenk- und Ruhezeit haben eine Auswirkung auf das feine Gleichgewicht zwischen den zentralen Zielen der aktuellen Verordnung aus, vor allem:

- Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer;
- Straßenverkehrssicherheit;
- Lauterer Wettbewerb.

Das gilt insofern, als diese den Kraftverkehrsunternehmen nun vollständige Flexibilität zur Maximierung der Fahrerproduktivität einräumen, leider aber auf Kosten von Straßenverkehrssicherheit sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

In der Praxis spielen die Absichten des EU-Gesetzgebers keine Rolle, die Abänderungsvorschläge werden:

- Zu einer unausgewogenen Verteilung der Lenk- und Ruhezeit im Zeitraum eines Monats führen, was ernste Gesundheits- und Sicherheitsrisiken für die Fahrer, Verkehrsteilnehmer und Fahrgäste bedeutet;
- Es versäumen, eine tragfähige Lösung für die Ruhezeit des Fahrers außerhalb des Fahrzeugs anzubieten;
- In der ganzen EU auf das Fahrereinkommen auswirken;
- In dem spezifischen Fall der Berufskraftfahrer in regelmäßigen Beschäftigungsverhältnissen (Westeuropa) stellen sie ein echtes Problem bezüglich Zulagen und Vergütungen bezüglich Wochenendarbeit dar sowie auch im Hinblick auf Übermüdung und Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.

## ETF-VORSCHLÄGE

- Keine Abänderung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften. Die Lenk- und Ruhezeitvorschriften sind klar, funktionieren gut und sind Berufskraftfahrern und Transportunternehmen bestens bekannt;



- Klarstellen, dass Kraftfahrer die wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden oder mehr unter angemessenen Bedingungen außerhalb des Fahrerhauses, in einer passenden Unterkunft mit angemessenen Schlafmöglichkeiten und Sanitäreinrichtungen auf Kosten des Arbeitgebers verbringen müssen. Sollten sich die Kraftfahrer entscheiden, die wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden oder mehr in ihrem Herkunftsland zu verbringen, ist der Arbeitgeber für die Übernahme der Reisekosten verantwortlich, und die Reisezeit wird als Arbeitszeit betrachtet.

*Brüssel, 6. Juni 2017*



---

**President** Frank Moreels

4

**Vice Presidents** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas

