

Brüssel, den 7. Dezember 2005

## **Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern : Europa verbessert die Sozialvorschriften im Kraftverkehr**

***Das Europäische Parlament und der Rat haben sich auf einen Entwurf europäischer Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern und zur Verstärkung der Kontrolle von Lastkraftwagen geeinigt. So werden den Fahrern alle zwei Wochen eine Ruhezeit von mindestens zwei vollen Tagen und eine längere tägliche Mindestruhezeit gewährt. Durch diese neuen Vorschriften werden die Praktiken der einzelnen europäischen Staaten einander angenähert und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht. « Die Marktöffnung muss einhergehen mit Vorschriften, die für alle gelten, damit gerechte Arbeitsbedingungen gewährleistet sind. Durch diese europäischen Sozialvorschriften werden neue Arbeitnehmerrechte und ein Schutz vor Sozialdumping geschaffen », erklärte der für Verkehr zuständige Kommissionsvizepräsident Jacques Barrot.***

Für die einzelnen Verkehrsträger bestehen bereits europäische Sozialvorschriften. So hat Europa in den letzten Jahren die Seeberufe durch Annahme von Vorschriften zur Ausbildung und zu den Arbeitsbedingungen aufgewertet. Auch die Vorschläge der Kommission zur Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und zur Zertifizierung von Flugbegleitern werden zur Harmonisierung der Sozialvorschriften beitragen.

Das gestern verabschiedete neue Paket<sup>1</sup> vervollständigt die Rechtsvorschriften zur Arbeitszeit und stärkt die Sozialvorschriften im Kraftverkehrssektor. Während es den Mitgliedstaaten stets freisteht, bei ausschließlich in ihrem Hoheitsgebiet durchgeführten Beförderungen noch strengere Vorschriften anzuwenden, dürfen die europäischen Mindestvorschriften nicht unterschritten werden. Dies stellt einen erheblichen sozialen Fortschritt in bestimmten Ländern dar und verhindert das Sozialdumping.

Mit dem Paket werden eine vorgeschriebene tägliche Mindestruhezeit für die Fahrer von 9 Stunden (derzeit 8 Stunden) und eine vorgeschriebene Ruhezeit von mindestens 45 Stunden alle zwei Wochen eingeführt. Dieses « Wochenende » der Berufskraftfahrer in Form einer echten Ruhezeit von zwei ganzen Tagen mindestens alle vierzehn Tage ist in den meisten Mitgliedstaaten unbekannt.

---

<sup>1</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (KOM/2001/573)  
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

Eine weitere Maßnahme ist die Verringerung der maximal zulässigen Lenkzeit der Berufskraftfahrer. Heute dürfen sie bis zu 74 Wochenstunden fahren. Nach Inkrafttreten dieser Rechtsvorschrift darf kein europäischer Berufskraftfahrer mehr als 56 Stunden pro Woche ein Fahrzeug lenken. Mehrere Mitgliedstaaten müssen ihre Rechtsvorschriften im Sinne des sozialen Fortschritts überarbeiten. Dadurch wird die bereits am 23. März in Kraft getretene Bestimmung ergänzt, wonach die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit innerhalb eines Bezugszeitraums von vier Monaten auf 48 Stunden begrenzt ist.

Der Entwurf für Rechtsvorschriften sieht vor, dass die Arbeitgeber (in gemeinsamer Verantwortung mit den Verladern) und nicht mehr die Arbeitnehmer für Verstöße zur Verantwortung gezogen werden. Der Fehler liegt nicht mehr bei den unter Druck stehenden Berufskraftfahrern. So sind alle Beteiligten verantwortlich.

Ein Mitgliedstaat kann in einem anderen Mitgliedstaat begangene Verstöße sanktionieren. Diese Extraterritorialität der Sanktionen und der Weiterverfolgung stellt eine erhebliche Innovation dar. Mit der Einführung des digitalen Tachografen<sup>2</sup>, der präziser arbeitet und besser gegen betrügerische Manipulation gesichert ist, können die Kontrollbeamten die Lenkzeit der Fahrer in den vergangenen 28 Tagen überprüfen und bei schwerwiegenden Verstößen das Fahrzeug unverzüglich stilllegen.

Diese neuen Vorschriften werden ergänzt durch eine Verstärkung der straßenseitigen Kontrollen; dabei wird die Zahl der kontrollierten Arbeitstage von Berufskraftfahrern schrittweise von mindestens 1% auf 3% der Arbeitstage angehoben, während die Zahl der von den Mitgliedstaaten gemeinsam durchgeführten Kontrollen sich verdreifacht. Anhand dieser Kontrollen lassen sich die Anwendung der Sozialvorschriften überprüfen und unlautere Unternehmer, die ihre Fahrer und die europäischen Bürger gefährden, bekämpfen. Durch sie kann ein gerechter Wettbewerb in Europa sichergestellt werden.

Zu diesem Zweck wird über die Mindestvorschriften für Ausbildung und Ausrüstung hinaus ein elektronisches System für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten eingerichtet, das die bessere Zusammenarbeit zwischen den für die Kontrollen zuständigen nationalen Behörden ermöglicht.

Das neue Legislativpaket muss nun noch von beiden Organen gebilligt werden, bevor es im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht bzw. in der gesamten EU anwendbar wird.

---

2. Ein Gerät in Nutzfahrzeugen, das Lenk- und Ruhezeiten aufzeichnet

## Background

### 1. Objective of the proposals of the Commission

- **Regulation:** the regulation aims to simplify, clarify and update the current 1985 Regulation on driving times and rest periods of professional drivers (goods and passengers) and render it more easily enforced.
- **Directive:** the directive updates the current 1988 Directive on minimum checks. It aims to increase the quantity and enhance quality of checks, promote greater cooperation between enforcement authorities and establish a common view of serious infringements.

### 2. Sensitivities and political importance

These two proposals, the Regulation dating from October 2001, the Directive from October 2003, have become a closely linked package and were discussed at the same time in the conciliation. The dossier is highly sensitive as the entry into force of both legislative instruments will have significant consequences for the transport sector, not only within the Union, but also outside the Union, where negotiations will now start to align the equivalent United Nations/Economic Council of Europe agreement, the AETR<sup>3</sup>. This agreement has been ratified by all Member States and most other European countries, including Russia and Turkey. The impact will therefore be extensive.

### 3. New Gains (see also attached table)

#### Regulation:

Some of the key gains of the new Regulation include:

- a) A clear weekly driving time limit of 56 hours – the current Regulation has an ambiguous wording which means that driving time could be up to 74 hours per week, if not more.
- b) Breaks will be more frequent: under the current system, the 45 minute break can be split into three periods of 15 minutes. It has been legally possible to drive almost 9 hours with only 15 minutes rest. Breaks will now be split in a way that ensures that this does not happen.
- c) Daily rest simplified and social progress achieved: Daily rest can currently be split into three separate periods, one of which must be a minimum of 8 hours. In future, it can only be split into two periods of at least 3 hours plus at least 9 hours. The minimum daily rest is therefore raised by one hour and simplified.
- d) Regular weekly rest periods: the driver now has the right to a weekend rest (45 hours) at least once every fortnight, which can be easily checked on the road and at the premises of the undertaking.

---

<sup>3</sup> The European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in International road transport.

- e) Uniform approach to interpreting and applying the Regulation: a new committee comprising enforcement officers from the Member States, along with the social partners at European level, will advise the Commission on deciding on a common approach to applying the rules; in addition, new precise definitions are included to clarify the text.
- f) Extraterritoriality of sanctions: this is a novelty in jurisdiction, one welcomed by enforcement officers. Up until now, enforcement officers could only sanction those infringements committed on their national territory or at best by their own nationals abroad. Now no matter where the infringement is committed, an inspector at a roadside check can sanction it.
- g) Co-liability of the whole transport chain: this principle recognises that operators are often the weak link in the transport chain, and can often be put under undue pressure, particularly by shippers, to drive to impossible schedules that cause them to infringe the rules. The provision is already in the new sectoral working time directive and is now extended to all the Community social rules.
- h) Common range of sanctions available to enforcement staff: a common range of sanctions is set out which each Member State must make available to its inspectors. This also includes the power to immobilise vehicles if the infringement detected means that to let the driver continue would be a road safety hazard.

## Directive

Key gains of the new Directive include

- a) Increase in minimum percentage of checks from 1% to 3% of days worked: this will mean a significant improvement in the visibility of checks both at the roadside and on the premises, as well as a major investment in enforcement activity. Also, whenever it is found that the majority of checks (over 90%) are made on vehicles equipped with digital tachographs, and in any case after 2012, the Commission may consider raising the minimum percentage of checks to 4%.
- b) Checks at the roadside can be more extensive: currently checks may be made of the current week's records and the day in the previous week that the driver drove. In future, and in line with the introduction of the digital tachograph, and the personal driver card which stores up to 28 days of data, inspectors may look back up to 28 days from 1 January 2008 to determine if infringements have been committed. Drivers must either carry their card or 28 days worth of records.
- c) The focus of checks will be primarily at the premises of undertakings: in future at least 50% of the minimum percentage of checks must take place at the premises. As this is where inspections can be more thorough, with all the relevant data to hand, the emphasis is placed on this type of check.

- d) Drive to enhance the quality of enforcement: the Directive stipulates that inspectors should be well trained and supplied with a common minimum list of equipment. Member States are obliged to draw up and implement a coherent national enforcement strategy, for which they may designate a body to coordinate the actions of the enforcement agencies concerned. The anti-discrimination clause has been strengthened and a more comprehensive statistical return to the Commission required.
- e) Enhanced cooperation promoted: joint checking operations are trebled from two to six per year; joint training exchanges between Member State inspectors are to be held at least once per year; information exchange on non-resident offenders to be promoted. A designated coordinating body within a Member State is to act as a contact point for enforcement issues when dealing with other Member States and the Commission.
- f) Best practice promoted: a new committee comprising Member State enforcement officer representatives as well as the social partners at European level is created to look at:
- Facilitating dialogue between industry and enforcement authorities;
  - Coherence of approach between enforcement authorities;
  - Best practice in enforcement;
  - Alignment of risk rating systems for companies so that checks can be better targeted;
  - Common format electronic data exchange systems - these can be developed and promoted primarily but not exclusively through the committee or any body the Commission may designate, such as EuroControl Route (Transport inspectors) or TISPOL (Road safety police network);
  - The elements to be checked at the roadside and on the premises - may be updated to reflect best practice;
  - Standard equipment list – may also be updated to reflect best practice;
  - Statistics to be collected may be further clarified.
- g) Classification of infringements: through the new committee the Commission may now set guidelines for a common classification of infringements. Not only will this clarify for industry what are commonly recognised as serious infringements, it will also help focus enforcement efforts on essential issues. *The Commission has already indicated in a declaration that it will take as its basis for discussion the serious infringements contained in its initial proposal.*