

Wien, 12-2-2008

Leitlinien zur Interpretation bestimmter Unklarheiten im Zusammenhang mit der EU VO 561/2006

Auf Grund der zahlreichen Unklarheiten zur Auslegung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr hat die EU-Kommission dem Druck der Mitgliedstaaten und der europäischen Sozialpartner nachgegeben und in einer „Legal Working Group“ Auslegungsregeln erarbeitet. Die ersten vier Leitlinien („Guidance Notes“) sind am 19.12.2007 in Brüssel inhaltlich und sprachlich abgestimmt worden und nun auf der Homepage der Kommission veröffentlicht worden:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_driving_time_en.htm

Die Leitlinien sind **lediglich Empfehlungen und haben gegenüber den Mitgliedstaaten keinen rechtsverbindlichen Charakter**. Sie geben aber immerhin darüber Aufschluss, wie bestimmte Sachverhalte auf europäischer Ebene gesehen und beurteilt werden und können dazu beitragen, Wettbewerbsverzerrungen, die durch unterschiedliche Interpretationen in den einzelnen Mitgliedstaaten bedingt sind, entgegenzuwirken. Zum Inhalt der einzelnen Leitlinien:

Leitlinie 1: „Halteplatzregelung“ (Art. 12 VO (EG) 561/2006)

Gemäß den Bestimmungen von Art. 12 darf ein Fahrer von den in den Artikeln 6 bis 9 festgelegten Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten abweichen, um nach einem geeigneten Halteplatz zu suchen, jedoch darf man davon nicht abweichen, wenn die Gründe bereits vor Fahrtantritt bekannt waren. Damit soll sichergestellt werden, dass ein Fahrer auf Situationen reagieren kann, die unerwartet während der Fahrt eintreten und es unmöglich machen, die Vorschriften der Verordnung einzuhalten. Außerdem soll damit die Sicherheit von Personen, Fahrzeug und Ladung gewährleistet werden, und der Auflage nachgekommen werden, in jedem Fall die Erfordernisse der Straßenverkehrssicherheit zu berücksichtigen.

In solchen Situationen unterliegen drei Parteien bestimmten Verpflichtungen:

Verkehrsunternehmer – dieser hat den Einsatz des Fahrers unter Berücksichtigung der Gegebenheiten (vorhandene Parkplätze etc.) mit größter Sorgfalt zu planen. Die Arbeit muss so organisiert sein, dass es dem Fahrer möglich ist die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten.



Fahrer – dieser muss sich strikt an die Vorschriften halten und darf nicht von den maximal zulässigen Lenkzeiten abweichen, es sei denn, es wird aufgrund unerwartet eintretender außergewöhnlicher Umstände unmöglich, die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten, ohne die Straßenverkehrssicherheit oder die Sicherheit von Personen, Fahrzeug oder Ladung zu gefährden. Bei Inanspruchnahme der „Halteplatzregelung“ hat er, sobald er anhält, **handschriftlich Art und Grund der Abweichung zu vermerken** (auf dem Schaublatt oder dem Ausdruck aus dem Kontrollgerät)!

Die für die Kontrollen zuständigen Stellen – diese haben bei der Kontrolle eines Fahrers zu bewerten, ob die Abweichung von den maximal zulässigen Lenkzeiten gerechtfertigt ist. Dabei sind folgende Umstände zu beachten:

- Ermittlung des üblichen Arbeitsrhythmus durch Betrachtung früherer Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten, um festzustellen ob diese Abweichung wirklich eine Ausnahme darstellt.
- Die Abweichungen dürfen kein regelmäßiges Vorkommnis sein! Die Abweichung muss ihren Grund in außergewöhnlichen Umständen haben bspw. Verkehrsunfälle, Verkehrsumleitungen, Parplatzmangel etc.
- Die maximalen zulässigen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sollten eingehalten werden. Der Fahrer soll durch Überschreitung keinen Zeitvorteil erzielen.
- Die Abweichung von den Vorschriften der Lenkzeiten darf nicht zur Verkürzung der vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und der täglichen und wöchentlichen Ruhezeit führen.

Bezug: Europäischer Gerichtshof, Rechtssache C-235/94

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/doc/guidance_note/guidance_1_de.pdf

Leitlinie 2: Anreisezeiten des Fahrers, wenn sich das Fahrzeug nicht am üblichen Übernahme- oder Übergabeort befindet (Art. 9 VO (EG). 561/2006)

Ein Fahrer begibt sich an einen bestimmten Ort, bei dem es sich nicht um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem er gemäß Weisung des Arbeitgebers ein von ihm zu lenkendes, mit einem Kontrollgerät ausgestattetes Fahrzeug zu übernehmen hat, erfüllt damit eine Verpflichtung gegenüber seinem Arbeitgeber und verfügt somit nicht frei über seine Zeit.

Daher gilt in Übereinstimmung mit den Artikel 9 Absätze 2 und 3 Folgendes:

- Die von einem Fahrer aufgewandten Zeiten, um zu einem Ort zu gelangen oder von einem Ort zurückzukehren, bei dem es sich weder um den Wohnsitz des Fahrers noch um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu übernehmen oder abzustellen hat, sollten – unabhängig davon, ob der Arbeitgeber Weisungen erteilt hat, wann und wie dieser Weg zurückzulegen ist, oder ob dies ins Ermessen des Fahrers gestellt wurde – entweder als „**Bereitschaftszeiten**“ oder als „**andere Arbeiten**“ erfasst werden.
- Die von einem Fahrer aufgewandten Zeiten, um ein nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu einem Ort zu fahren oder von einem Ort

wegzufahren, bei dem es sich weder um den Wohnsitz des Fahrers noch um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug zu übernehmen oder abzustellen hat, sollten als „**sonstige Arbeiten**“ erfasst werden.

In **folgenden drei Fällen** können die An- und Abfahrtzeiten als „**Ruhepausen**“ oder „**Fahrtunterbrechungen**“ angesehen werden:

- 1) Wenn ein Fahrer ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird. In diesem Fall kann der Fahrer eine Ruhepause oder eine Fahrtunterbrechung einlegen, sofern ihm eine Schlafkabine bzw. ein Liegeplatz zur Verfügung steht (Artikel 9 Absatz 1).
- 2) Wenn der Fahrer nicht ein Fahrzeug begleitet, sondern sich in einem Zug oder auf einem Fährschiff zu einem Ort begibt oder von einem Ort zurückkehrt, an dem er ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug übernimmt bzw. übergeben hat (Artikel 9 Absatz 2), vorausgesetzt, er hat in dem betreffenden Zug Zugang zu einem Liegewagen bzw. auf dem betreffenden Fährschiff Zugang zu einer Koje.
- 3) Wenn ein Fahrzeug mit mehr als einem Fahrer besetzt ist. Steht bei Bedarf ein zweiter Fahrer zum Lenken des Fahrzeugs zur Verfügung, der neben dem Fahrer des Fahrzeugs sitzt und diesen nicht aktiv bei seiner Tätigkeit unterstützt, kann ein Zeitraum von 45 Minuten der „Bereitschaftszeiten“ dieser Person als „Fahrtunterbrechung“ angesehen werden.

Es erfolgt keine Differenzierung in Abhängigkeit von der Art des Arbeitsvertrags des Fahrers. Die betreffenden Vorschriften gelten somit sowohl für Fahrer, die in einem Dauerarbeitsverhältnis stehen als auch für Fahrer, die bei einem Zeitarbeitsunternehmen beschäftigt sind. Bei einem „entliehenen“ Fahrer ist die „Betriebsstätte des Arbeitgebers“ die Betriebsstätte eines Unternehmens, das für die Durchführung von Straßentransporten die Dienste des betreffenden Fahrers in Anspruch nimmt, („Entleihunternehmen“) und nicht der Hauptsitz des Zeitarbeitsunternehmens.

Bezug: Europäischer Gerichtshof, Rechtssachen C-76/77 und C-297/99
http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/doc/guidance_note/guidance_2_de.pdf

Leitlinie 3: Anordnung einer Unterbrechung einer Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zum Bewegen eines Fahrzeugs an einem Terminal, einem Parkplatz oder einer Grenze (Art. 4, lit. d und f VO (EG) 561/2006)

Ein Fahrer soll während seiner täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit frei über seine Zeit verfügen können und somit nicht verpflichtet sein, sich in der Nähe des Fahrzeuges aufzuhalten. In der Regel stellt eine Unterbrechung der Ruhepause oder einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einen Verstoß dar (außer in einzelnen Situationen – kombinierter Verkehr bspw. Artikel 9, Absatz 1). Trotzdem können immer wieder unerwartete Situationen eintreten in dem ein Fahrzeug bewegt werden muss. Wenn es absolut notwendig ist soll der Fahrer, nach Aufforderung durch eine zuständige Behörde oder einen Bediensteten des Terminals, das Fahrzeug bewegen und seine Ruhepause/Ruhezeit unterbrechen.

An anderen Orten (Parkplätze, Grenzübergänge, bei Notfällen) hat der Fahrer bei Vorliegen **objektiver, notfallbedingter Gründe**, aus denen das Fahrzeug bewegt werden muss, oder auf entsprechende polizeiliche oder sonstige behördliche Anordnung (Feuerwehr, Zollbeamte etc.), seine Pause oder Ruhezeit für einige Minuten zu unterbrechen. In diesem Fall sollte die Zuwiderhandlung nicht geahndet werden.

Eine derartige Unterbrechung der Ruhepause oder Ruhezeit des Fahrers ist von diesem handschriftlich festzuhalten und sollte, so weit wie möglich, von der zuständigen Behörde, die dem Fahrer die Anweisung erteilt hat, das Fahrzeug zu bewegen, bestätigt werden.

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/doc/guidance_note/guidance_3_de.pdf

Leitlinie 4: Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten, die mit häufigen Stopps verbunden sind (Art. 1 VO (EWG) 3821/85 mit Bezug zu VO 1360/2002 (Anhang 1b))

Digitale Kontrollgeräte liefern genauere Aufzeichnungen als analoge Kontrollgeräte, wenn nun ein Fahrer häufig Stopps einlegen muss, kann der Fahrer mit dem Problem konfrontiert werden, dass bei einem digitalen Kontrollgerät längere Lenkzeiten erfasst werden, als dies bei Verwendung eines analogen der Fall wäre. Von dieser Problematik ist vor allem der Verteilernahverkehr betroffen. Grundsätzlich gilt, dass Zeiten in denen ein Fahrer am Steuer des Fahrzeugs sitzt und aktiv an der Durchführung eines in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Transports mitwirkt – unabhängig von den jeweiligen Umständen (ob er beispielsweise im Stau steht oder an einer Ampel halten muss) – als **Lenkzeiten** anzusehen sind.

Daher gilt Folgendes:

- Die Mitgliedstaaten sollten ihre Kontrollorgane darüber unterrichten, dass sie bei der Überprüfung der von einem digitalen Kontrollgerät aufgezeichneten Daten eine Toleranz von bis zu 15 Minuten für einen Zeitraum von viereinhalb (4,5) Stunden ununterbrochener Lenkzeit gelten lassen dürfen bei Fahrzeugen, die mit häufigen Stopps verbundene Fahrten durchführen, **vorausgesetzt, dass dies nachgewiesen werden kann**. Diese Toleranz kann beispielsweise angewandt werden in Form des Abzugs einer Minute je ununterbrochener Lenkzeit zwischen den einzelnen Stopps, wobei jedoch insgesamt maximal 15 Minuten je ununterbrochene Lenkzeit von viereinhalb (4,5) Stunden in Abzug gebracht werden dürfen.
- Die Kontrollorgane sollten, wenn sie von ihrem Ermessensspielraum Gebrauch machen, alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen und hierzu die ihnen vorgelegten Nachweise heranziehen (wie etwa einen überprüfbaren Nachweis darüber, dass der Fahrer häufige Stopps einlegen musste). Sie haben sicherzustellen, dass ihre Auslegung nicht der ordnungsgemäßen Anwendung der Lenkzeitvorschriften zuwiderläuft und dass dadurch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigt wird.
- Die Mitgliedstaaten können Auswertesoftware verwenden, die so konfiguriert ist, dass sie bei der Berechnung der Lenkzeiten eine Toleranz einkalkuliert. Dabei ist jedoch zu beachten, dass dadurch später Probleme bezüglich der

Nachweisbarkeit entstehen können. Die Toleranz darf in keinem Fall 15 Minuten für eine ununterbrochene Lenkzeit von viereinhalb (4,5) Stunden überschreiten.

- Bei der Anwendung der Toleranz sollten weder inländische noch ausländische Fahrer diskriminiert oder benachteiligt werden. Die Toleranz sollte nur für Transporte gelten, die eindeutig mit häufigen Stopps verbunden sind.

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/doc/guidance_note/guidance_4_de.pdf