

# Bewertung des Bedarfs an spezifischen Lenk- und Ruhezeitregelungen für Fahrer bei der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen

Mit \* markierte Felder sind Pflichtfelder.

## Einleitung

---

Bei dieser Konsultation geht es um den **Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen**, der definiert werden kann als die Beförderung von Gruppen von Fahrgästen mit Kraftomnibussen, die auf Betreiben von Kunden oder des Verkehrsunternehmers selbst erfolgt. Typische Beispiele hierfür sind: mehrtägige Reisen oder Touren, Exkursionen oder Tagesausflüge. Er grenzt sich vom regelmäßigen Linienverkehr ab, bei dem Fahrten nach einem festgelegten Fahrplan erfolgen, wie etwa Überlandlinienbusse.

Nach den geltenden EU-Vorschriften unterliegen Berufskraftfahrer, die an der **Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen** beteiligt sind, denselben Vorschriften über die Regelung der Arbeits- und Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten wie Lkw-Fahrer im Güterverkehr. Die Vorschriften sind in Verordnung (EG) Nr. 561/2006 festgelegt. Diese wurde 2020 durch die Verordnung (EU) 2020/1054 geändert. Bei den Änderungen ging es schwerpunktmäßig allerdings um die dringendsten Fragen im Güterkraftverkehr. Bedenken, dass die Vorschriften den Erfordernissen im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen nicht ausreichend entsprechen, wurden außer Acht gelassen.

Mit dieser **Konsultation werden zwei Ziele** verfolgt: (1) Einholung von Erfahrungen und Ansichten zu den geltenden Vorschriften in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Stress und Ermüdung der Fahrer, Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Vorschriften und Regulierungskosten sowie zur Rolle, die die Vorschriften bei der Bewältigung der Herausforderungen der COVID-19-Pandemie spielen; (2) Unterstützung der Bewertung der Vor- und Nachteile mehrerer Optionen für mögliche Änderungen.

**Zielgruppe** sind alle Interessenträger, darunter Berufskraftfahrer, Busunternehmer, Vertreterorganisationen und einzelne Bürgerinnen und Bürger.

Die Konsultation nimmt etwa 20 Minuten in Anspruch. Eine Zusammenfassung der Antworten wird nach Ablauf des Konsultationszeitraums auf dem Portal „Bessere Rechtsetzung“ veröffentlicht.

---

Die einschlägigen Vorschriften aus Verordnung (EG) Nr. 561/2006 werden nachstehend zur Information zusammengefasst.

### **Fahrtunterbrechungen (Artikel 7)**

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden muss eine Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten eingelegt werden. Eine Fahrtunterbrechung kann in zwei Zeitabschnitte aufgeteilt werden, von denen der erste mindestens 15 Minuten und der zweite mindestens 30 Minuten beträgt (diese müssen nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden erfolgen).

### **Ruhezeiten (Artikel 8)**

Die täglichen Ruhezeiten betragen mindestens elf Stunden, die zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens dreimal auf neun Stunden reduziert werden können. Die tägliche Ruhezeit kann in drei und neun

Stunden Ruhezeit aufgeteilt werden, um eine tägliche Ruhezeit von insgesamt zwölf Stunden zu erreichen.

Die wöchentliche Ruhezeit muss mindestens 45 aufeinander folgende Stunden betragen, die alle zwei Wochen auf 24 Stunden reduziert werden können. Für die reduzierte wöchentliche Ruhezeit gelten Ausgleichsregelungen. Die wöchentliche Ruhezeit ist nach sechs Arbeitstagen (d. h. sechs 24-Stunden-Zeiträume) einzulegen. Eine Ausnahme gilt für Reisebusfahrer, die für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt werden. Sie können ihre wöchentliche Ruhezeit unter bestimmten Bedingungen um bis zu zwölf Tage verschieben (d. h. um zwölf aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume).

### **Lenkzeiten (Artikel 6 und 12)**

Es sei darauf hingewiesen, dass die Vorschriften über die Lenkzeiten nicht geändert werden sollen. Die tägliche Lenkzeit darf neun Stunden nicht überschreiten. Zweimal wöchentlich kann sie jedoch auf zehn Stunden verlängert werden.

In Ausnahmefällen kann die tägliche und/oder wöchentliche Lenkzeit um bis zu eine Stunde überschritten werden, damit der Fahrer seinen Wohnort oder die Betriebsstätte des Arbeitgebers erreichen kann, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen.

Außerdem ist nach einer ununterbrochenen Fahrtunterbrechung von 30 Minuten die Überschreitung der täglichen und/oder wöchentlichen Lenkzeiten um bis zu zwei Stunden zulässig, damit der Fahrer seinen Wohnort oder die Betriebsstätte des Arbeitgebers erreichen kann, um eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen.

### **Ausnahmeregelungen für den Mehrfahrerbetrieb (Artikel 4, 7 und 8)**

Während jeder Lenkzeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen Ruhezeit und einer wöchentlichen Ruhezeit müssen im Fahrzeug mindestens zwei Fahrer sein. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch.

Innerhalb von 30 Stunden nach Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss ein Fahrer, der im Mehrfahrerbetrieb tätig ist, eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens neun Stunden einlegen.

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt.

Erfolgt die Lenkzeit im Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr, ist das Fahrzeug mit mehreren Fahrern besetzt oder wird die in Artikel 7 genannte Lenkzeit auf drei Stunden verkürzt, so kann ein Busfahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit nach einer vorherigen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu 12 aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben.

## Angaben zu Ihrer Person

---

### \* Im Fragebogen verwendete Sprache

- Bulgarisch
- Dänisch
- Deutsch
- Englisch
- Estnisch
- Finnisch
- Französisch
- Griechisch
- Irisch
- Italienisch
- Kroatisch
- Lettisch
- Litauisch
- Maltesisch

- Niederländisch
- Polnisch
- Portugiesisch
- Rumänisch
- Schwedisch
- Slowakisch
- Slowenisch
- Spanisch
- Tschechisch
- Ungarisch

Sind Sie Reisebusfahrer?

- Ja
- Nein

\* In welcher Eigenschaft nehmen Sie an dieser Konsultation teil?

- Hochschule/Forschungseinrichtung
- Wirtschaftsverband
- Unternehmen/Wirtschaftsorganisation
- Verbraucherorganisation
- EU-Bürger/in
- Umweltorganisation
- Nicht-EU-Bürger/in
- Nichtregierungsorganisation (NRO)
- Behörde
- Gewerkschaft
- Sonstige

\* Vorname

richard

\* Nachname

ruziczka

\* E-Mail-Adresse (wird nicht veröffentlicht)

richard.ruziczka@akwien.at

## \* Name der Organisation

*höchstens 255 Zeichen*

Bundesarbeitskammer (BAK)

## \* Größe der Organisation

- Sehr klein (1 bis 9 Beschäftigte)
- Klein (10 bis 49 Beschäftigte)
- Mittel (50 bis 249 Beschäftigte)
- Groß (250 oder mehr Beschäftigte)

## Nummer im Transparenzregister

*höchstens 255 Zeichen*

Bitte prüfen Sie, ob Ihre Organisation im [Transparenzregister](#) eingetragen ist. Das Transparenzregister ist eine Datenbank, in die sich Organisationen, die Einfluss auf EU-Entscheidungsprozesse nehmen möchten, eintragen lassen können.

23869471911-54

## \* Herkunftsland

Bitte geben Sie Ihr Herkunftsland oder das Ihrer Organisation an.

- |   |  |                                  |                                    |
|---|--|----------------------------------|------------------------------------|
| <input type="radio"/> Afghanistan                     | <input type="radio"/> Fidschi                                      | <input type="radio"/> Litauen    | <input type="radio"/> Schweden     |
| <input type="radio"/> Ägypten                         | <input type="radio"/> Finnland                                     | <input type="radio"/> Luxemburg  | <input type="radio"/> Schweiz      |
| <input type="radio"/> Ålandinseln                     | <input type="radio"/> Frankreich                                   | <input type="radio"/> Macao      | <input type="radio"/> Senegal      |
| <input type="radio"/> Albanien                        | <input type="radio"/> Französische<br>Süd- und<br>Antarktisgebiete | <input type="radio"/> Madagaskar | <input type="radio"/> Serbien      |
| <input type="radio"/> Algerien                        | <input type="radio"/> Französisch-<br>Guayana                      | <input type="radio"/> Malawi     | <input type="radio"/> Seychellen   |
| <input type="radio"/> Amerikanische<br>Jungferninseln | <input type="radio"/> Französisch-<br>Polynesien                   | <input type="radio"/> Malaysia   | <input type="radio"/> Sierra Leone |
| <input type="radio"/> Amerikanisch-<br>Samoa          | <input type="radio"/> Gabun  | <input type="radio"/> Malediven  | <input type="radio"/> Simbabwe     |
| <input type="radio"/> Andorra                         | <input type="radio"/> Gambia                                       | <input type="radio"/> Mali       | <input type="radio"/> Singapur     |
| <input type="radio"/> Angola                          | <input type="radio"/> Georgien                                     | <input type="radio"/> Malta      | <input type="radio"/> Sint Maarten |
| <input type="radio"/> Anguilla                        | <input type="radio"/> Ghana  | <input type="radio"/> Marokko    | <input type="radio"/> Slowakei     |

- Antarktis
- Antigua und Barbuda
- Äquatorialguinea
- Argentinien
- Armenien
- Aruba
  
- Aserbaidshan
  
- Äthiopien
- Australien
- Bahamas
  
- Bahrain
  
- Bangladesch
- Barbados
  
- Belarus
  
- Belgien
- Belize
- Benin
- Bermuda
  
- Bhutan
- Bolivien
- Bonaire, Saba und St. Eustatius
- Bosnien und Herzegowina
- Botsuana
  
- Gibraltar
- Grenada
- Griechenland
- Grönland
- Guadeloupe
- Guam
  
- Guatemala
- Guernsey
- Guinea
- Guinea-Bissau
- Guyana
- Haiti
- Heard und die McDonaldinseln
- Honduras
- Hongkong
- Indien
- Indonesien
- Insel Man
- Irak
- Iran
- Irland
- Island
- Israel
  
- Marshallinseln
- Martinique
- Mauretanien
- Mauritius
- Mayotte
- Mexiko
  
- Mikronesien
- Moldau
- Monaco
- Mongolei
- Montenegro
- Montserrat
- Mosambik
- Myanmar/Birma
- Namibia
- Nauru
- Nepal
- Neukaledonien
- Neuseeland
- Nicaragua
- Niederlande
- Niger
- Nigeria
  
- Slowenien
- Somalia
- Spanien
- Sri Lanka
- St. Barthélemy
- St. Helena, Ascension und Tristan da Cunha
- St. Kitts und Nevis
- St. Lucia
- St. Martin
- St. Pierre und Miquelon
- St. Vincent und die Grenadinen
- Südafrika
- Sudan
- Südgeorgien und Südliche Sandwichinseln
- Südkorea
- Südsudan
- Suriname
- Svalbard und Jan Mayen
- Syrien
- Tadschikistan
- Taiwan
- Tansania
- Thailand

- Bouvetinsel
- Brasilien
- Britische Jungferninseln
- Britisches Territorium im Indischen Ozean
- Brunei
- Bulgarien
- Burkina Faso
- Burundi
- Cabo Verde
- Chile
- China
- Clipperton
- Cookinseln
- Costa Rica
- Côte d'Ivoire
- Curaçao
- Dänemark
- Das Kosovo
- Demokratische Republik Kongo
- Deutschland
- Dominica
- Dominikanische Republik
- Italien
- Jamaika
- Japan
- Jemen
- Jersey
- Jordanien
- Kaimaninseln
- Kambodscha
- Kamerun
- Kanada
- Kasachstan
- Katar
- Kenia
- Kirgisistan
- Kiribati
- Kleinere Amerikanische Überseeinseln
- Kokosinseln (Keelinginseln)
- Kolumbien
- Komoren
- Kongo
- Kroatien
- Kuba
- Niue
- Nordkorea
- Nördliche Marianen
- Nordmazedonien
- Norfolkinsel
- Norwegen
- Oman
- Österreich
- Pakistan
- Palästina
- Palau
- Panama
- Papua-Neuguinea
- Paraguay
- Peru
- Philippinen
- Pitcairninseln
- Polen
- Portugal
- Puerto Rico
- Réunion
- Ruanda
- Timor-Leste
- Togo
- Tokelau
- Tonga
- Trinidad und Tobago
- Tschad
- Tschechien
- Tunesien
- Türkei
- Turkmenistan
- Turks- und Caicosinseln
- Tuvalu
- Uganda
- Ukraine
- Ungarn
- Uruguay
- Usbekistan
- Vanuatu
- Vatikanstadt
- Venezuela
- Vereinigte Arabische Emirate
- Vereinigtes Königreich

- |                                      |                                     |   |  |
|--------------------------------------|-------------------------------------|---|--|
| <input type="radio"/> Dschibuti      | <input type="radio"/> Kuwait        | <input type="radio"/> Rumänien              | <input type="radio"/> Vereinigte Staaten           |
| <input type="radio"/> Ecuador        | <input type="radio"/> Laos          | <input type="radio"/> Russland              | <input type="radio"/> Vietnam                      |
| <input type="radio"/> El Salvador    | <input type="radio"/> Lesotho       | <input type="radio"/> Salomonen             | <input type="radio"/> Wallis und Futuna            |
| <input type="radio"/> Eritrea        | <input type="radio"/> Lettland      | <input type="radio"/> Sambia                | <input type="radio"/> Weihnachtsinsel              |
| <input type="radio"/> Estland        | <input type="radio"/> Libanon       | <input type="radio"/> Samoa                 | <input type="radio"/> Westsahara                   |
| <input type="radio"/> Eswatini       | <input type="radio"/> Liberia       | <input type="radio"/> San Marino            | <input type="radio"/> Zentralafrikanische Republik |
| <input type="radio"/> Falklandinseln | <input type="radio"/> Libyen        | <input type="radio"/> São Tomé und Príncipe | <input type="radio"/> Zypern                       |
| <input type="radio"/> Färöer         | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Saudi-Arabien         |  |

Die Kommission wird alle Beiträge zu dieser öffentlichen Konsultation veröffentlichen. Sie können selbst entscheiden, ob Ihre Angaben bei der Veröffentlichung Ihres Beitrags offengelegt werden oder ob Sie anonym bleiben. **Aus Gründen der Transparenz werden stets die Teilnehmerkategorie (z. B. „Wirtschaftsverband“, „Verbraucherverband“, „EU-Bürger/in“), das Herkunftsland und ggf. der Name und die Größe der Organisation sowie deren Transparenzregisternummer veröffentlicht. Ihre E-Mail-Adresse wird zu keinem Zeitpunkt veröffentlicht.** Wählen Sie die Datenschutzooption aus, die Ihnen am meisten zusagt. Die Standarddatenschutzooptionen richten sich nach der gewählten Teilnehmerkategorie.

### \* Datenschutzeinstellungen für die Veröffentlichung des Beitrags

Die Kommission wird die Antworten auf diese öffentliche Konsultation veröffentlichen. Sie können selbst entscheiden, ob Ihre Angaben offengelegt werden oder anonym bleiben.

#### **Anonym**

Es werden nur Angaben zur Organisation veröffentlicht: Die Teilnehmerkategorie, der Name und die Transparenzregisternummer der Organisation, in deren Namen Sie an der Konsultation teilnehmen, sowie deren Größe und Herkunftsland und Ihr Beitrag werden in der eingegangenen Form veröffentlicht. Ihr Name wird nicht veröffentlicht. Bitte machen Sie in Ihrem Beitrag keine personenbezogenen Angaben, wenn Sie anonym bleiben möchten.

**Veröffentlicht**

Angaben zur Organisation und zum Konsultationsteilnehmer werden veröffentlicht: Die Teilnehmerkategorie, der Name und die Transparenzregisternummer der Organisation, in deren Namen Sie an der Konsultation teilnehmen, sowie deren Größe und Herkunftsland und Ihr Beitrag werden in der eingegangenen Form veröffentlicht. Ihr Name wird ebenfalls veröffentlicht.

Ich stimme den [Datenschutzbestimmungen](#) zu.

**Ansichten zu und Erfahrungen mit den geltenden Vorschriften**

---

**Beitrag der geltenden Vorschriften zu den politischen Zielen**



In welchem Maße tragen die geltenden Vorschriften zu **guten Arbeitsbedingungen** für Fahrer bei? Bitte berücksichtigen Sie die folgenden Aspekte:

	In hohem Maße	Teilweise	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Weiß nicht
Arbeitsmuster/Zeitpläne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeitsintensität (einschließlich Stress, Ermüdung, längeres Sitzen und Vibrationseinwirkung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gehaltsniveau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeitsplatzsicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Attraktivität des Sektors für neue Fahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Attraktivität des Sektors für Frauen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusätzliche Aspekte (bitte unten einfügen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte beschreiben Sie den zusätzlichen Aspekt.

Die Kontrolle der Einhaltung der für gute Arbeitsbedingungen notwendigen Regelungen ist nicht gewährleistet

In welchem Maße tragen die Vorschriften über Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen Ihrer Meinung nach zur „**Straßenverkehrssicherheit**“ bei? Bitte berücksichtigen Sie die folgenden Aspekte.

	In hohem Maße	Teilweise	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Weiß nicht
Minimierung von Stress und Ermüdung für die Fahrer	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Förderung eines hohen Niveaus der Einhaltung der Vorschriften	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusätzliche Aspekte (bitte unten einfügen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte beschreiben Sie den zusätzlichen Aspekt.

Die Vorschriften über Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen generell sind in hohem Maße geeignet, die derzeit "geltenden" Vorschriften über die „12-Tage-Ausnahmeregelung“ sind es allerdings überhaupt nicht.

In welchem Maße tragen die Vorschriften über Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen Ihrer Meinung nach zu „**effizienten und hochwertigen Dienstleistungen**“ bei? Bitte berücksichtigen Sie die folgenden Aspekte:

	In hohem Maße	Teilweise	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Weiß nicht
Organisation eines effizienten Personenverkehrs mit Kraftomnibussen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erbringung hochwertiger Dienstleistungen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reaktion auf die Kundennachfrage in Bezug auf das Leistungsvolumen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bewältigung unerwarteter Situationen (z. B. Verkehr, schlechtes Wetter)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang mit Nachtfahrten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusätzliche Aspekte (bitte unten einfügen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte beschreiben Sie den zusätzlichen Aspekt.

Die Vorschriften über Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen generell sind in hohem Maße geeignet, die derzeit "geltenden" Vorschriften über die „12-Tage-Ausnahmeregelung“ sind es allerdings überhaupt nicht.

Sind Sie der Ansicht, dass die Vorschriften über Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen dahin gehend mit den **Vorschriften über den Mehrfahrerbetrieb** zusammenwirken, dass effiziente und hochwertige Dienstleistungen ermöglicht werden?

- In hohem Maße
- Teilweise
- In geringem Maße
- Überhaupt nicht
- Weiß nicht

Sind Sie der Meinung, dass die Vorschriften über Lenkzeiten, Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen zu einem **fairen Wettbewerb** zwischen inländischen und grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten beitragen?

Bitte berücksichtigen Sie bei der Beantwortung der Frage die „12-Tage-Ausnahmeregelung“ (Artikel 8 Absatz 6a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), die nur für den grenzüberschreitenden Verkehr im Rahmen einer einzelnen Reise greift, d. h. sie gilt nicht für den Gelegenheitsverkehr innerhalb eines Landes.

	In hohem Maße	Teilweise	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Weiß nicht
Anwendung der „12-Tage-Ausnahmeregelung“	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Etwaige zusätzliche Aspekte (bitte unten einfügen)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte beschreiben Sie die zusätzlichen Aspekte.

Rückkehr zur "6-Tage-Woche" und somit Abschaffung der „12-Tage-Ausnahmeregelung“

In welchem Maße führen die Vorschriften zu **Schwierigkeiten bei der Einhaltung /Durchsetzung?**

- In hohem Maße
- Teilweise
- In geringem Maße
- Überhaupt nicht
- Weiß nicht

Bitte beschreiben Sie etwaige spezifische Herausforderungen.

Die Trennung der Bestimmungen in solche, die für Lenker\*innen in der Personenbeförderung, und solche, die für Lenker\*innen in der Güterbeförderung gelten sollen, wird grundsätzlich abgelehnt – für die Lenker\*innen in beiden Bereichen müssen dieselben strengen Regeln hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten gelten. Weil ein- und dieselbe Lenker\*in mit Lenkberechtigung der Klassen C und D in der Praxis in verschiedenen Bereichen eingesetzt werden (zB unter der Woche im Straßengüterverkehr, am Wochenende als Buslenker\*in) und die Verkehrssicherheit eine große Bedeutung spielt, soll es ein einheitliches System von Lenk- und Ruhezeiten für Lkw- und Buslenker\*innen geben – auch zur Erleichterung der Kontrolle. Sonderbestimmungen für die Personenbeförderung, wie sie zB 2010 durch die Einführung der 12-Tage-Regelung im Busverkehr vorgenommen wurden, gehen zu Lasten der ArbeitnehmerInnen und sind auch vom Standpunkt der Verkehrssicherheit abzulehnen und führen nicht zu fairem Wettbewerb. Darüber hinaus sollten die genannten Regelungen sowohl für Normadressaten, als auch für Kontrollorgane leicht fasslich und klar festgelegt sein. Eine Aufteilung der ohnehin schon komplizierten Regelung in zwei unterschiedliche, noch komplexere Regime ist der Zielsetzung nach klaren und eindeutigen Regelungen jedenfalls abträglich. Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass die 12-Tageregelung für Straßenkontrollorgane nicht überprüfbar ist (es fehlt auch die erforderliche Auswertungssoftware für Kontrollgeräte) und auch bei Betriebskontrollen schwer nachweisbar ist, ob zB eine 2-Mann-Besatzung in der Nacht vorhanden war.

**Gesamteinschätzung der geltenden Vorschriften**



Sind Sie insgesamt der Ansicht, dass die **geltenden Vorschriften angemessen sind oder dass sie geändert werden sollten**? Bitte betrachten Sie die Vorschriften über Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten getrennt.

Angemessenheit der Vorschriften über:	Die Vorschriften sollten beibehalten werden.	Die Vorschriften müssen geringfügig verbessert werden.	Die Vorschriften müssen grundlegend geändert werden.	Weiß nicht
Fahrtunterbrechungen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ruhezeiten	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte teilen Sie uns Ihre etwaigen weiteren Ansichten zu den geltenden Vorschriften mit.

Überarbeitete und übermüdete Lenker\*innen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr stellen durch das Vorenthalten ihrer wöchentlichen Ruhezeit über einen Zeitraum von bis zu 12 Tagen in Hinblick auf die Verkehrssicherheit ein großes Risiko dar, sowohl für ihre Fahrgäste als auch für die anderen Verkehrsteilnehmer\*innen auf den Straßen. Es ist auch der Unterschied nicht erklärbar, dass bei Lenker\*innen von LKW, nationalen Gelegenheitsverkehrsomnibussen und Linienomnibussen zur Vermeidung von Übermüdungen die Wochenruhe schon nach 6 Tagen, bei Lenker\*innen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr erst nach 12 Tagen eingehalten werden muss. Seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) wurde und wird die 12-Tage-Regelung immer kritisiert und abgelehnt, weil innerhalb einer Gruppe von Lenker\*innen mit ein und derselben Lenkberechtigung der Klasse D (Kraftfahrlinienverkehr, Gelegenheitsverkehr, national und international) unterschiedliche Regelungen betreffend der Einhaltung der wöchentlichen Ruhezeit zur Anwendung kommen und daraus zusätzliche Probleme für Kontrollorgane entstehen, eine Verschlechterung der sozialen Bedingungen der Lenker\*innen stattfindet und auch ein Abbau der Verkehrssicherheit zu befürchten ist. Wir fordern die Abschaffung der „12-Tage-Ausnahmeregelung“ für einen kleinen, scheinprivilegierten Personenkreis von Lenker\*innen mit einem Führerschein der Klasse D und somit die Rückkehr zur "6-Tage-Woche", wie das durch die Verordnung (EG) Nr 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates 2006 beschlossen wurde.

## Mögliche künftige Änderungen

---

In diesem Teil der Konsultation bitten wir Sie um Hilfe in Bezug auf die Auswirkungen, die sich wahrscheinlich durch mehrere mögliche Änderungen an den geltenden Vorschriften im Vergleich zur derzeitigen Situation ergeben würden. Die Änderungen könnten sowohl hinsichtlich der **Fahrtunterbrechungen während einer Fahrt als auch hinsichtlich der Ruhezeiten** vorgenommen werden. Im Rahmen der endgültigen politischen Entscheidung könnten vorgeschlagene Änderungen für beide Bereiche kombiniert werden.

### **Fahrtunterbrechungen während einer Reise**

Es wurden zwei mögliche Änderungen ermittelt, anhand derer **Fahrtunterbrechungen während einer Reise** stärker auf die Bedürfnisse der Interessenträger ausgerichtet werden können. Bitte geben Sie an, ob Ihrer Ansicht nach eine dieser Änderungen umgesetzt werden sollte (Hinweis: Es kann höchstens eine Änderung ausgewählt werden) und erläutern Sie Ihre Präferenz. Wenn Sie keine der aufgeführten Änderungen befürworten, können Sie eine andere Maßnahme vorschlagen oder angeben, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten.

Vorgeschlagene Änderungen für die Planung von Fahrtunterbrechungen	Ja, eine Änderung sollte erfolgen	Nein, es sollte keine Änderung erfolgen
<p>Änderung 1 zu Fahrtunterbrechungen: Reisebusfahrer im Gelegenheitsverkehr dürfen ihre <b>Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten in 30 + 15 Minuten oder in 15 + 15 + 15 Minuten aufteilen</b>. Bitte beachten Sie, dass nach der geltenden Regelung die Aufteilung der Fahrtunterbrechung in 15 + 30 Minuten bereits zulässig ist.</p>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
<p>Änderung 2 zu Fahrtunterbrechungen: Reisebusfahrer im Gelegenheitsverkehr dürfen ihre <b>Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten über die Lenkzeit von viereinhalb Stunden vollkommen frei planen und aufteilen</b>.</p>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Sie haben angegeben, dass keine der vorgeschlagenen Änderungen der Fahrtunterbrechungen umgesetzt werden sollte. Würden Sie eine andere Änderung vorschlagen oder sollen die Vorschriften Ihrer Ansicht nach unverändert bestehen bleiben?

- Andere Änderung
- Beibehaltung der geltenden Vorschriften

Sie haben angegeben, dass Sie keine Änderung wünschen. Welche der vorgeschlagenen Änderungen wäre Ihrer Ansicht nach dennoch am ehesten akzeptabel?

- Änderung 1 zu Fahrtunterbrechungen
- Änderung 2 zu Fahrtunterbrechungen

Beantworten Sie die übrigen Teile dieser Frage bitte mit Blick auf die von Ihnen bevorzugte Änderung. Wenn Sie der Ansicht sind, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten, antworten Sie bitte mit Blick auf die vorgeschlagene Änderung, die Ihrer Ansicht nach am ehesten akzeptabel ist.

Sind Sie der Ansicht, dass Ausgleichsmaßnahmen erforderlich wären, um im Rahmen der von Ihnen bevorzugten Änderungen eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu verhindern?

- Ja
- Nein
- Weiß nicht

Bitte erläutern Sie Ihre Antwort und machen Sie gegebenenfalls Vorschläge, wenn Sie mit „Ja“ geantwortet haben.

Sollte eine der hier von den Autoren des Fragebogens vorgeschlagenen Änderungen umgesetzt werden, bedarf es eines neuen Kontrollsystems durch Kontrollorgane! Diese Änderungsvorschläge sind unkontrollierbar!

Was wären Ihrer Ansicht nach die **Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung** im Vergleich zu den geltenden Vorschriften?

	Erhebliche Verbesserung	Geringe Verbesserung	Gleiches Niveau	Geringe Verschlechterung	Erhebliche Verschlechterung	Weiß nicht
Arbeitsbedingungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit des Fahrers und der Fahrgäste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fähigkeit, Dienstleistungen effizient und den Kundenbedürfnissen entsprechend zu organisieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fairer Wettbewerb zwischen Anbietern inländischer und grenzüberschreitender Dienstleistungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gesamtauswirkungen im Vergleich zu den geltenden Vorschriften	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Ruhezeiten

Es wurden sechs mögliche Änderungen ermittelt, anhand derer die **Ruhezeiten während einer Reise** flexibler geplant werden können. Bitte geben Sie an, ob Ihrer Ansicht nach eine dieser Änderungen umgesetzt werden sollte (Hinweis: Es können mehrere mögliche Änderungen ausgewählt werden) und erläutern Sie Ihre Präferenz. Wenn Sie keine der aufgeführten Änderungen befürworten, können Sie eine andere Idee vorschlagen oder angeben, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten.

Sollen Änderungen umgesetzt werden?	Ja	Nein
Änderung 1 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer im inländischen Gelegenheitsverkehr können die „ <b>12-Tage-Ausnahmeregelung</b> “ in Anspruch nehmen. Die derzeitigen Vorschriften sehen diese Ausnahme nur für Reisebusfahrer im grenzüberschreitenden Personenverkehr vor.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Änderung 2 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer dürfen bei der Personenbeförderung im inländischen und grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr <b>von der Bedingung eines einzelnen Dienstes („einzelne Reise“) abweichen.</b>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Änderung 3 in Bezug auf die Ruhezeit <b>Die Verpflichtung, nach Inanspruchnahme der „12-Tage-Ausnahmeregelung“ zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten einzulegen, entfällt.</b> Mit dem Wegfall dieser Verpflichtung würde die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen für Fahrer einhergehen, um eine angemessene Ruhezeit zu gewährleisten.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Änderung 4 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer auf Reisen, die acht Tage und länger dauern, dürfen den <b>Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde verschieben</b> , sofern die tägliche Gesamtlenkzeit an diesem Tag sieben Stunden nicht überschreitet.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Änderung 5 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer auf Reisen, die acht Tage und länger dauern, dürfen den <b>Beginn der täglichen Ruhezeit um zwei Stunden verschieben</b> , sofern die tägliche Gesamtlenkzeit an diesem Tag fünf Stunden nicht überschreitet.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Änderung 6 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer auf Reisen, die acht Tage und länger dauern, dürfen ihre <b>wöchentlichen Ruhezeiten so verteilen</b> , dass die durchschnittliche wöchentliche Ruhezeit über einen Zeitraum von zehn aufeinanderfolgenden Wochen mindestens 45 Stunden beträgt, wobei die wöchentliche Ruhezeit jede Woche mindestens 24 Stunden betragen muss.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Sie haben angegeben, dass keine der vorgeschlagenen Änderungen der Ruhezeiten umgesetzt werden sollte. Würden Sie eine andere Änderung vorschlagen oder sollen die Vorschriften Ihrer Ansicht nach unverändert bestehen bleiben?

- Andere Änderung(en)
- Beibehaltung der geltenden Vorschriften

Bitte beschreiben Sie die Änderungen, die Sie vorschlagen würden:

Wir fordern die Abschaffung der „12-Tage-Ausnahmeregelung“ für einen kleinen, scheinprivilegierten Personenkreis von Lenker\*innen mit einem Führerschein der Klasse D und somit die Rückkehr zur "6-Tage-Woche", wie das durch die Verordnung (EG) Nr 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates 2006 beschlossen wurde.

*Beantworten Sie die übrigen Teile dieser Frage bitte mit Blick auf die von Ihnen bevorzugte(n) Änderung(en). Wenn Sie der Ansicht sind, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten, antworten Sie mit Blick auf die vorgeschlagene(n) Änderung(en), die Ihrer Ansicht nach am ehesten akzeptabel ist/sind.*

Sind Sie der Ansicht, dass Ausgleichsmaßnahmen erforderlich wären, um im Rahmen der von Ihnen bevorzugten Änderungen eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu verhindern?

- Ja
- Nein
- Weiß nicht

Bitte erläutern Sie Ihre Antwort und machen Sie gegebenenfalls Vorschläge, wenn Sie mit „Ja“ geantwortet haben.

Was wären Ihrer Meinung nach die **Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung(en)** im Vergleich zu den geltenden Vorschriften?

	Erhebliche Verbesserung	Geringe Verbesserung	Gleiches Niveau	Geringe Verschlechterung	Erhebliche Verschlechterung	Weiß nicht
Arbeitsbedingungen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit des Fahrers und der Fahrgäste	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fähigkeit, Dienstleistungen effizient und den Kundenbedürfnissen entsprechend zu organisieren	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fairer Wettbewerb zwischen Anbietern inländischer und grenzüberschreitender Dienstleistungen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gesamtauswirkungen im Vergleich zu den geltenden Vorschriften	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



## Umfassende Handlungsoptionen

Abschließend wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie sich zu einer Reihe umfassender Handlungsoptionen äußern würden. Bitte geben Sie an, welche der folgenden Optionen Sie sich am ehesten wünschen würden, und erläutern Sie Ihre Antwort.

Handlungsoption #	Bevorzugte Option
<b>Option 1 Beibehaltung der geltenden Vorschriften</b>	<input type="radio"/>
<b>Option 2 Begrenzte Verschiebung der wöchentlichen Ruhezeit:</b> Fahrer im inländischen Verkehr dürfen die wöchentliche Ruhezeit nach einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu zwölf aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben. Den Fahrern die Möglichkeit geben, von der Bedingung eines einzelnen Dienstes („einzelne Reise“) abzuweichen. Die Verpflichtung, nach Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten einzulegen, entfällt. Mit dem Wegfall dieser Verpflichtung würde die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen für Fahrer einhergehen, um eine angemessene Ruhezeit zu gewährleisten.	<input type="radio"/>
<b>Option 3 Flexible Verteilung der Fahrtunterbrechungen der täglichen Lenkzeiten und der täglichen Ruhezeiten für Fahrer:</b> Fahrer dürfen ihre Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten in 30 + 15 Minuten oder in 15 + 15 + 15 Minuten aufteilen. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde verschieben, sofern die Lenkzeit nicht mehr als sieben Stunden beträgt. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um zwei Stunden verschieben, sofern die Lenkzeit nicht mehr als fünf Stunden beträgt.	<input type="radio"/>
<b>Option 4 Flexible Aufteilung der Fahrtunterbrechungen und Regelungen für tägliche und wöchentliche Ruhezeiten:</b> Die Fahrer dürfen ihre Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten über die Lenkzeit von viereinhalb Stunden flexibel aufteilen. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde verschieben, sofern die Lenkzeit nicht mehr als sieben Stunden beträgt. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um zwei Stunden verschieben, sofern die Lenkzeit nicht mehr als fünf Stunden beträgt. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen ihre wöchentlichen Ruhezeiten verteilen (durchschnittliche wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden über zehn aufeinanderfolgende Wochen und wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden).	<input type="radio"/>
<b>Eigene Option (bitte unten erläutern)</b>	<input checked="" type="radio"/>

Bitte beschreiben Sie Ihre eigene Option.

Wir fordern daher die Abschaffung der „12-Tage-Ausnahmeregelung“ für einen kleinen, scheinprivilegierten Personenkreis von Lenker\*innen mit einem Führerschein der Klasse D und somit die Rückkehr zur "6-Tage-Woche", wie das durch die Verordnung (EG) Nr 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates 2006 beschlossen wurde.

Bitte erläutern Sie Ihre eigene Option.

Sonderbestimmungen für die Personenbeförderung, wie sie zB 2010 durch die Einführung der 12-Tage-Regelung im Busverkehr vorgenommen wurden, gehen zu Lasten der ArbeitnehmerInnen und sind auch vom Standpunkt der Verkehrssicherheit abzulehnen und führen nicht zu fairem Wettbewerb. Darüber hinaus sollten die genannten Regelungen sowohl für Normadressaten, als auch für Kontrollorgane leicht fasslich und klar festgelegt sein. Eine Aufteilung der ohnehin schon komplizierten Regelung in zwei unterschiedliche, noch komplexere Regime ist der Zielsetzung nach klaren und eindeutigen Regelungen jedenfalls abträglich. Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass die 12-Tageregulung für Straßenkontrollorgane nicht überprüfbar ist (es fehlt auch die erforderliche Auswertungssoftware für Kontrollgeräte) und auch bei Betriebskontrollen schwer nachweisbar ist, ob zB eine 2-Mann-Besatzung in der Nacht vorhanden war. Damit sind aus unserer Sicht weder die Beibehaltung der geltenden Vorschriften, noch die hier vorgeschlagenen weiteren drei Optionen geeignet, die Arbeitsbedingungen der Lenker\*innen zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder für faire Wettbewerbsbedingungen zu sorgen. Darüber hinaus führen die zur Auswahl gestellten Optionen (es handelt sich um eine unterschiedliche Bündelung der hier von den Autoren vorgeschlagenen Maßnahmen, die aus unserer Sicht alle abzulehnen sind) zu einer deutlichen Verschlechterung der Durchsetzungs- und Kontrollmöglichkeiten.

Welche Ausgleichsmaßnahmen sollten (gegebenenfalls) umgesetzt werden, um etwaige Änderungen wirksamer zu gestalten?

Sollte eine der hier von den Autoren des Fragebogens vorgeschlagenen Optionen umgesetzt werden, bedarf es eines neuen Kontrollsystems durch Kontrollorgane! Diese hier von den Autoren des Fragebogens getroffenen Änderungsvorschläge sind unkontrollierbar!

## Schlussfolgerung

---

Bitte teilen Sie uns etwaige weitere Anmerkungen zur derzeitigen Situation oder zu möglichen Änderungen der Vorschriften über Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen mit. Sie können auch ein Positionspapier hochladen.

Grundsätzlich muss hier festgehalten werden, dass dieser Fragebogen hinsichtlich seiner Qualität so schlecht konzipiert und formuliert ist, dass eine objektive Auswertung und damit objektive Ergebnisse nicht gewährleistet erscheint. Er ist tendenziell an Adressaten aus Unternehmenskreisen gerichtet und kann von Arbeitnehmer\*innen bzw einer Interessensvertretung für Arbeitnehmer\*innen wie die Bundesarbeitskammer gar nicht vollständig beantwortet werden. Darüber hinaus sind die Fragen so unpräzise formuliert, dass zB nicht eindeutig erkennbar ist, ob es sich darin um die Gesamtheit der Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten der EG-VO 561/2006 handelt, nur um die geltenden Regelungen für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr oder sich die Fragen nur auf die von den Autoren vorgesehenen Änderungsvorschlägen beziehen. Das Ziel der Europäischen Kommission, hier flexiblere Regelungen für Unternehmen im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen hinsichtlich der Lenkunterbrechungen und der Ruhezeiten zu schaffen, ist deutlich zu erkennen.

Mit der EG-VO 561/2006 wurde die in der EG-VO 3820/85 (Art 6 Abs 1) bereits bestehende 12-Tage-Regelung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr auf eine einheitliche Regelung für alle Lkw- und Buslenker\*innen abgeändert; damit galt die Wochenruhezeit nach 6 Tagen für alle! Diese Gesetzesänderung ist am 11.4.2007 in Kraft getreten und bereits nach 3 Jahren aufgrund heftiger Interventionen der Unternehmen aus einigen wenigen Mitgliedstaaten bereits am 4.6.2010 wieder außer Kraft gesetzt worden. Durch die EG-VO 1073/2009 wurde wieder die "12-Tage-Ausnahmeregelung" im internationalen Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen eingeführt. Über ein Konsultationsverfahren im Jahre 2012, durch einen Bericht der Kommission vom 6.6.2014 an den Rat der EU, in dem sich die Europäische Kommission einerseits auf eine Studie (es ist eine Unternehmensbefragung!) im Auftrag des Europäischen Parlaments: „Die neue Lenk- und Ruhezeitenverordnung: Die Folgen des Wegfalls der „12-Tage-Regelung“ für Kraftomnibusse“ aus dem Jahr 2008, andererseits auf eine kritische Überprüfung der oben genannten EP-Studie durch die Kommission „Study of passenger transport by coach“ (2009) stützt, und zuletzt bei den Verhandlungen über das Mobilitätspaket I in den verschiedenen EU-Institutionen wurde seitens der Kommission immer wieder versucht, eine weitere Ausweitung der 12-Tage-Ausnahmeregelung zu erreichen. Da auch die jüngsten Änderungen der EG-VO 561/2006, die mit 20.8.2020 in Kraft getreten sind, keine Änderungen zu dieser Ausnahmeregelung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr enthielten, leitet die Europäische Kommission das vorliegende Konsultationsverfahren ein, um diese Ausnahmeregelung für die Unternehmen flexibler zu gestalten und den Unternehmen auch im nationalen Gelegenheitsverkehr entgegenzukommen.

Aus österreichischer Sicht haben sich die Interessensvertretungen der ArbeitnehmerInnen (Gewerkschaft vida und Bundesarbeitskammer) immer gegen die Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung ausgesprochen, und verlangen weiterhin ihre Abschaffung!

Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass diese Ausnahmeregel in Österreich kaum in Anspruch genommen wird. Eines der größten Autobusunternehmen Österreichs, das häufig grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr durchführt, meint, dass die Ausnahme nicht nötig sei; die Regelung, dass nach 6 Tagen eine Wochenruhe einzuhalten ist, ist in diesem Unternehmen praktikabel und gelebte Realität. Aus Sicht des Betriebsrates ist dabei von Vorteil, dass sehr oft Lenker des Betriebes auf Bussen ausländischer Unternehmen zum Einsatz kommen, wenn der ausländische Lenker seine 24-stündige Wochenruhe einhalten muss; es geht hier rein um eine gute Organisation, auch von den Reisebüros bzw Reiseveranstaltern.

Gemäß der Rückmeldung von Fahrern wirkt sich die Ausnahmeregelung für sie eher negativ aus, weil sie eher gezwungen sind, längere Touren ins Ausland zu unternehmen, ohne eine Wochenruhe über einen längeren Zeitraum konsumieren zu dürfen. Wenn sie schon ins Ausland müssen, dann möchten sie auch schon nach 6 Tagen ihre Wochenruhe konsumieren können. Das ist beim überwiegenden Teil der Unternehmen offensichtlich auch organisatorisch möglich und stellt kein Problem dar.

Wir fordern daher weiterhin die Abschaffung der „12-Tage-Ausnahmeregelung“ für einen kleinen, scheinprivilegierten Personenkreis von Lenker\*innen mit einem Führerschein der Klasse D und somit die Rückkehr zur "6-Tage-Woche", wie das durch die Verordnung (EG) Nr 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates 2006 beschlossen wurde.

Bitte laden Sie Ihr(e) Dokument(e) hoch.

Zulässiges Dateiformat: pdf,txt,doc,docx,odt,rtf

**Contact**

MOVE-C1-SECRETARIAT@ec.europa.eu

