

Information zu den künftigen Fahrerarbeitszeiten

Arbeitszeit

In Deutschland sind die Arbeitszeiten des Fahrpersonals schon sehr lange durch die allgemeinen Arbeitszeitregelungen abgedeckt, bspw. durch die Arbeitszeitordnung aus dem Jahre 1953, die 1994 durch das Arbeitszeitgesetz abgelöst wurde. Ergänzt wird das Arbeitszeitgesetz durch regionale tarifvertragliche Vereinbarungen und den BMT-Fern. Eine solche Regelungssystematik wie in Deutschland gab es nicht überall in Europa. In vielen Mitgliedstaaten galt nur die VO (EWG) Nr. 3820/85 als einzige „Arbeitszeitregelung“ für die Fahrer. Dies veranlasste die Kommission im Jahre 1998, ein EU-weit einheitliches Regelwerk zu entwickeln. Dabei hat das deutsche Arbeitszeitgesetz „die Patenschaft“ übernommen. Am Ende dieser Entwicklung stand die **EU-Richtlinie 2002/15/EG für Fahrer, die unter den Geltungsbereich der VO (EWG) Nr. 3820/85 fallen und die Tätigkeiten im Straßentransport ausüben.**

Da sich die Entwicklung dieser Richtlinie, wie gesagt, stark am Arbeitszeitgesetz orientierte, hat dies zur Folge, dass nur wenige Bestimmungen neu in das deutsche Recht eingearbeitet werden müssen, weil viele der anderen Richtlinienbestimmungen bereits über das Arbeitszeitgesetz Anwendung finden. Hierzu gehören insbesondere die speziell auf den Straßenverkehrssektor abgestimmten **Bereitschaftszeiten**, die, im Gegensatz zum allgemeinen Arbeitsrecht, unter bestimmten Voraussetzungen **nicht** zu den Arbeitszeiten gerechnet werden. Bereitschaftszeiten sind Zeiten, in denen das Fahrpersonal im Dienst ist und sich in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Arbeitsaufnahme Folge zu leisten. Hierher gehören z. B. die Begleitung des Fahrzeugs auf Fähre und Zug, Wartezeiten an den Grenzen und infolge von Fahrverboten, Beifahrerzeiten und unter nachfolgender Voraussetzung auch Wartezeiten bei der Be- und Entladung. Ist die Dauer der Wartezeit bei der Be- und Entladung dem Fahrer im Voraus bekannt, wobei diese Information spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraumes ausreicht, werden solche Wartezeiten **nicht** auf die Arbeitszeit angerechnet. In der Praxis dürfte diese Voraussetzung zumeist erfüllt werden

können. Ist die Wartezeit lange genug, kann sie auch künftig sogar auf eine aufgeteilte tägliche Ruhezeit (Splitting) angerechnet werden.

Ohne diese Sonderregelungen hätten diese Zeiten unisono zu den Arbeitszeiten gezählt, wie dies der Europäische Gerichtshof in den grundlegenden Entscheidungen zu den Bereitschaftsdiensten der Ärzte – zur Erinnerung: Die Rechtssachen Simap und Jäger – entschieden hatte. Die Folge wäre gewesen, dass die produktiven Zeiten des Fahrpersonals bereits durch Wartezeiten aufgebraucht worden wären und auch die 2-Fahrer-Besatzung eines Fahrzeugs keinen Sinn mehr gemacht hätte, weil die Zeit auf dem Beifahrersitz oder in der Koje die verfügbare Arbeitszeit aufgebraucht hätte. All diese Spezifika des Straßenverkehrsgewerbes hat der BGL den EU-Parlamentariern in vielen Gesprächen nahe gebracht und sie von der Nichtanwendbarkeit der Grundsätze zu den Bereitschaftsdiensten der Ärzte bzw. von der Notwendigkeit besonderer Bestimmungen für das Verkehrsgewerbe überzeugt.

Zum künftigen Arbeitszeitrahmen, wobei hier nur reine Arbeitszeit gemeint ist: Diese darf auch nach der Richtlinie, wie schon bisher nach dem Arbeitszeitgesetz, im Wochendurchschnitt 48 Stunden (Monatsdurchschnitt 208 Stunden oder in der Spitze bis zu 260 Stunden) betragen. Hinzutreten können dann noch die zuvor beschriebenen Bereitschaftszeiten, die nicht auf die Arbeitszeit angerechnet werden. Mit diesem Zeitrahmen, der unter Einschluss von Bereitschaftszeiten weit über 260 Stunden im Monat liegen kann, dürfte auch nach Auslaufen des BMT auszukommen sein, der **bei Vorliegen von Arbeitsbereitschaftszeiten, die nicht mit Vollarbeit gleichzusetzen sind**, maximal 244 Stunden an Arbeitszeit erlaubt. Die entscheidende Frage ist also: welche Bereitschaftszeiten können in Zukunft als nicht zur Arbeitszeit hinzuzurechnende Zeiten angesehen werden. Dies hängt von der Information des Fahrers über die Dauer solcher Zeiten durch den Disponenten oder das Ladepersonal beim Kunden **und von der Qualifizierung dieser Zeiten bei der Aufzeichnung auf Schaublatt oder Fahrerkarte durch den Fahrer ab.** Über 48 Wochenstunden hinausgehende Arbeitszeiten müssen künftig innerhalb eines Zeitraumes von 4 Monaten, der tarifvertraglich auf 6 Monate ausgedehnt werden kann, wieder auf einen Durchschnitt von 48 Wochenstunden zurückgeführt werden. An dieser Stelle sei nochmals wiederholt: Es geht hier nur um reine Arbeitszeiten.

Fazit: Sehr große Umbrüche im Vergleich zur geltenden Rechtslage sind dank der, vom BGL geforderten, 1:1 - Umsetzung der EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie in nationales Recht nicht zu erwarten. Wie lange die tägliche und wöchentliche Schichtzeit ist, hängt, wie bisher schon, vom Anteil der Bereitschaftszeiten ab, die – wie ausgeführt – nicht zu den Arbeitszeiten gerechnet werden. Voraussetzung dafür, dass die Bereitschaftszeit nicht auf die Arbeitszeit angerechnet werden muss, ist allerdings die vorherige Kenntnis des Fahrers von der Dauer dieser Zeit.

Lenk- und Ruhezeiten

In Bezug auf die Anwendung der Lenk- und Ruhezeiten der (VO) EWG Nr. 3820/85 ergeben sich keine Einschränkungen. Die bisherigen Werte sind unverändert anwendbar, weil zum einen das EU-Recht Vorrang gegenüber dem nationalen Recht hat und zum anderen die Lenk und Ruhezeiten der VO (EWG) Nr. 3820/85 bzw. der künftigen VO (EG) Nr. 561/06 auch weiterhin in den Arbeitszeitrahmen von Arbeitszeitgesetz und Fahrerarbeitszeitrichtlinie hineinpassen. Ein Beispiel: Während es auf Grund des Vorrangs europäischen Rechts (derzeit) noch möglich ist, bei Inanspruchnahme aller Flexibilität, die die augenblickliche VO (EWG) Nr. 3820/85 bietet, Lenkzeiten von mehr als 60 Stunden in einer Woche zu erzielen, gleicht sich dieser Überhang bereits in der zweiten Woche wieder aus, weil nach Arbeitszeitgesetz und Fahrerarbeitszeitrichtlinie in einem 2- Wochen-Zeitraum durchschnittlich 96 Stunden (= 2 x 48 Stunden) gearbeitet werden dürfen, während die Lenkzeitverordnung die Lenkzeit innerhalb dieses Zeitraumes auf maximal 90 Lenkzeitstunden begrenzt. Hier sieht man, dass die Lenkzeitverordnung ein passendes Puzzlesteinchen im „Arbeitszeitsystempuzzle“ darstellt. Allerdings wurde kürzlich auch die seit mehr als 20 Jahren bestehende Lenkzeitverordnung in Brüssel geändert, **wobei Lenkzeiten von mehr als 56 Wochenstunden ab 11. April 2007 europaweit ohnehin nicht mehr erlaubt sein werden. Die Doppelwochenlenkzeit von 90 Stunden wird aber unverändert weiterhin gelten.**

Die Wochenlenkzeitbeschränkung wird vornehmlich bei langströmigen Europa-Verkehren Flexibilität kosten. Vermutlich werden Fahrer im Fernverkehr häufiger gezwungen sein, ihre Wochenenden unterwegs und nicht „am heimischen Herd“ einzulegen. Für nationale Transporte dürfte demgegenüber die wöchentliche Lenkzeitbe-

schränkung angesichts der 4 $\frac{1}{2}$ -Tage-Woche an den Verladerampen weniger problematisch sein. Immerhin ist die von Rat und Parlament geplante, praxisfremde Streichung der Möglichkeit zur Aufteilung täglicher Ruhezeiten fallengelassen worden. Dies war eine zentrale Forderung des BGL. Wie bereits ausgeführt, wird es Fahrern somit auch künftig möglich sein, eine Wartezeit von mehr als drei Stunden, in der sie ausruhen oder schlafen können, als Teil einer aufgeteilten Ruhezeit anzurechnen. Allerdings wird das Aufteilen einer Ruhezeit nicht mehr in drei Blöcken (z. B. 2+2+8 Stunden) möglich sein, sondern ab 11. April 2007 nur noch in zwei Blöcken zu 3 und 9 Stunden. Dies war der Preis, der gezahlt werden musste, damit das Ruhezeitensplitting nicht gänzlich gestrichen wurde.

Nochmals: Die neuen Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten werden nicht, wie irreführend in vielen Medien gemeldet, sofort wirksam, sondern erst ein Jahr nach ihrer Veröffentlichung im EU-Amtsblatt. Dies war der 11. April 2006, so dass **ab 11. April 2007** die neuen Werte anzuwenden sind. Dies gibt den Betrieben die Möglichkeit, die Disposition den geänderten Rahmenbedingungen bis dahin anzupassen.

Die EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie hätte bereits bis zum März des vergangenen Jahres umgesetzt sein müssen, sie wurde aber als Verordnung vom Bundesrat abgelehnt. Die Länderkammer bevorzugte hingegen die Umsetzung der Richtlinie durch Einarbeitung der besonderen Bestimmungen in das Arbeitszeitgesetz. Derzeit läuft das Umsetzungsverfahren, so dass mit einem In Kraft Treten der Fahrerarbeitszeitregelungen im September dieses Jahres zu rechnen ist.

Zur Übersicht über Lenkzeiten, Arbeitszeiten und Fahrerarbeitszeiten siehe nachfolgende Zusammenstellung.

	Verordnung 3820/85	Arbeitszeitgesetz	§ 21 a Arbeitszeitgesetz (Sonderregelungen)
Geltungsbereich	Gilt für Fahrer von Fahrzeugen mit mehr als 3,5 t zGG	Gilt für alle Arbeitnehmer, auch für das Fahrpersonal, sofern § 21 a keine spezifische Regelung enthält	Gilt für Arbeitnehmer als Mitglieder des Fahrpersonals unter der VO (EWG) Nr. 3820/85
Einbeziehung der selbstständigen Fahrer	Ja	Nein	nein, Geltung für Selbständige frühestens ab März 2009
Tägliche Lenkzeit / Arbeitszeit	9 Stunden – zwei Mal pro Woche verlängerbar auf 10 Stunden	Ø 8 Std. tgl. Arbeitszeit , max. 10 Std. mit Ausgleich innerhalb von 6 Monaten	Lenkzeit wie VO 3820 (Vorrang) , ansonsten Arbeitszeit Ø 48 Std./Woche, max. 60 Std./Woche mit Ausgleich innerhalb 4 Monaten
Lenkzeit/Arbeitszeit in 2 Wochen	Gesamtlenkzeit innerhalb zwei aufeinander folgender Wochen: 90 Stunden	Ø 96 Std./Doppelwoche Arbeitszeit , max. 120 Std./Doppelwoche mit Ausgleich innerhalb 6 Monaten	Lenkzeit wie VO 3820 (Vorrang) , sonstige Arbeitszeit Ø 96 Std, max. 120 Std./Doppelwoche oder bis zu 258 Std. pro Monat zzgl. Bereitschaftszeiten mit Ausgleich innerhalb 4 Monaten
Nachtarbeit	--	Ø 8 Std., max. 10 Stunden pro Werktag mit Ausgleich innerhalb eines Monats bzw. 4 Wochen	für Lenken: VO 3820 für sonstige Arbeiten: ArbZG
Bereitschaftszeit	--	ist Arbeitszeit	ist <u>keine Arbeitszeit</u> , wenn die Dauer im Voraus bekannt ist
Tägliche Ruhezeit	<ul style="list-style-type: none"> - 11 zusammenhängende Stunden, 3 Mal pro Woche reduzierbar auf 9 Stunden, wenn Ausgleich der Verkürzung bis zum Ende der darauf folgenden Woche erfolgt - oder 12 Stunden in zwei bis drei Zeitabschnitten (ein Abschnitt mindestens 8 Stunden) - Fahrzeug mit zwei Fahrern: mindestens acht zusammenhängende Stunden pro Fahrer alle 30 Stunden 	für stationäres Personal 11 Std., verkürzbar auf 10 Std. mit Ausgleich	wie VO 3820
Wöchentliche Ruhezeit	<ul style="list-style-type: none"> - 45 zusammenhängende Stunden, reduzierbar auf 36 Stunden (am Heimatort des Fahrers) - oder auf 24 Stunden (an anderen Orten), wenn Ausgleich durch entsprechende zusammenhängende Ruhezeiten vor Ende der folgenden dritten Woche erfolgt 	für stationäres Personal grundsätzliche Sonn- und Feiertagsruhe von 0 bis 24 Uhr	wie VO 3820
Unterbrechungen	<ul style="list-style-type: none"> - 45 Minuten nach viereinhalb Stunden Lenkzeit - oder drei Mal 15 Minuten innerhalb von viereinhalb Stunden Lenkzeit 	für stationäres Personal: <ul style="list-style-type: none"> - 30 Minuten nach 6 Stunden, falls die tägliche Arbeitszeit 9 Stunden nicht überschreitet - 45 Minuten nach 6 Stunden, falls die tägliche Arbeitszeit 9 Stunden überschreitet - Möglichkeit, die Pause in Perioden von 15 Minuten zu unterteilen 	wie VO 3820
Abweichungsmöglichkeiten	keine	für stationäres Personal: individuelle Verlängerung der Arbeitszeit (opt-out) über Ø 48 Std. hinaus, auch ohne Ausgleich	-unter anderem mögliche Ausnahmen auf Grund von Tarifvereinbarungen z. B. zur Ausdehnung des Bezugszeitraums auf 6 Monate -für Fahrpersonal unter VO 3820: keine individuelle Verlängerung der Arbeitszeit (opt-out)