

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 20/2001**vom Rat festgelegt am 23. März 2001****im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates
vom ... zur Regelung der Arbeitszeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals**

(2001/C 142/04)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 und Artikel 137
Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ⁽⁴⁾ wurden gemeinsame Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten von Fahrern festgelegt. Andere Aspekte der Arbeitszeit im Straßenverkehr werden von der genannten Verordnung nicht erfasst.
- (2) Die Richtlinie 93/104/EG des Rates vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung ⁽⁵⁾ ermöglicht die Annahme spezifischerer Vorschriften für die Arbeitszeitgestaltung. Angesichts ihres sektorspezifischen Charakters haben die Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie nach Artikel 14 der Richtlinie 93/104/EG Vorrang vor jener Richtlinie.
- (3) Trotz intensiver Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern konnte keine Einigung hinsichtlich des im Straßenverkehr tätigen Fahrpersonals erzielt werden.
- (4) Daher muss eine Reihe spezifischerer Vorschriften zur Arbeitszeit im Straßenverkehr erstellt werden, die darauf abzielen, die Straßenverkehrssicherheit sowie den Schutz von Sicherheit und Gesundheit der betreffenden Personen zu gewährleisten.

(5) Da die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Im Einklang mit dem in demselben Artikel niedergelegten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Maß hinaus.

(6) Der Anwendungsbereich dieser Richtlinie erfasst ausschließlich das von einem Verkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat beschäftigte Fahrpersonal, das Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) nachgeht.

(7) Es ist klarzustellen, dass Fahrpersonal, das vom Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie ausgeschlossen ist, mit Ausnahme der selbständigen Kraftfahrer den Mindestschutz genießt, der in der Richtlinie 93/104/EG vorgesehen ist. Dieser Mindestschutz umfasst die bestehenden Bestimmungen über ausreichende Ruhezeiten, die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit, den Jahresurlaub und bestimmte grundlegende Vorschriften für Nacharbeit, insbesondere Untersuchungen des Gesundheitszustandes.

(8) Da selbständige Kraftfahrer vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 erfasst, vom Anwendungsbereich der Richtlinie 93/104/EG jedoch ausgenommen sind, sollten diese Kraftfahrer vom Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie vorläufig mit der Maßgabe ausgenommen werden, dass die Kommission die Auswirkungen dieser vorläufigen Ausnahme prüft.

(9) Die Begriffsbestimmungen dieser Richtlinie dürfen andere gemeinschaftsrechtliche Regelungen der Arbeitszeit nicht präjudizieren.

(10) Zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und zur Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit des unter diese Richtlinie fallenden Fahrpersonals sollten diese Personen genau wissen, welche Zeiten für Tätigkeiten im Straßenverkehr als Arbeitszeiten gelten und welche Zeiten hiervon ausgenommen sind und als Pausen, als

⁽¹⁾ ABl. C 43 vom 17.2.1999, S. 4.

⁽²⁾ ABl. C 138 vom 18.5.1999, S. 33.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. April 1999 (ABl. C 219 vom 30.7.1999, S. 235), bestätigt am 6. Mai 1999 (ABl. C 279 vom 1.10.1999, S. 270). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 23. März 2001 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.

⁽⁵⁾ ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18. Verordnung zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 41).

Ruhezeiten oder als Bereitschaftszeiten gelten. Diesem Personenkreis sollten tägliche und wöchentliche Mindestruhezeiten sowie angemessene Ruhepausen gewährt werden. Ferner muss eine Höchstgrenze für die wöchentliche Arbeitszeit festgelegt werden.

- (11) Untersuchungen zeigen, dass der menschliche Organismus während der Nacht besonders empfindlich auf Störungen in seiner Umgebung und auf bestimmte belastende Formen der Arbeitsorganisation reagiert und dass über lange Zeit währende Nachtarbeit für die Gesundheit der Arbeitnehmer nachteilig sein und ihre Sicherheit sowie die Straßenverkehrssicherheit ganz allgemein gefährden kann.
- (12) Infolgedessen müssen die Zeiten, in denen Nachtarbeit geleistet wird, eingeschränkt werden, und es ist dafür zu sorgen, dass Berufskraftfahrer, die Nachtarbeit leisten, einen angemessenen Ausgleich für ihre Tätigkeit erhalten und in ihren beruflichen Weiterbildungsmöglichkeiten nicht benachteiligt werden.
- (13) Die Arbeitgeber sollten Aufzeichnungen über Überschreitungen der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit für Fahrpersonal führen.
- (14) Die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Bezug auf die Lenkzeiten im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr, mit Ausnahme des Linienverkehrs, sollten weiterhin gelten. Somit kann die Arbeitszeit von Fahrern, die solche Beförderungen durchführen, unter bestimmten Bedingungen die in dieser Richtlinie vorgesehene wöchentliche Höchstarbeitszeit für die Güterbeförderung und den Personenlinienverkehr überschreiten.
- (15) Die Kommission sollte die Umsetzung dieser Richtlinie überwachen, die Entwicklungen auf diesem Gebiet in den Mitgliedstaaten verfolgen und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die Anwendung der Vorschriften sowie über die Auswirkungen der Bestimmungen zur Nachtarbeit vorlegen.
- (16) Die Mitgliedstaaten oder, je nach Lage des Falles, die Sozialpartner müssen die Möglichkeit haben, Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen dieser Richtlinie zu beschließen. Im Falle einer Ausnahme sollten jedoch den betroffenen Arbeitnehmern in der Regel Ausgleichsruhezeiten gewährt werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Richtlinie ist es, Mindestvorschriften für die Gestaltung der Arbeitszeit festzulegen, um die Sicherheit und

die Gesundheit des im Straßenverkehr tätigen Fahrpersonals verstärkt zu schützen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Wettbewerbsbedingungen einander stärker anzugleichen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für das Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, das im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten des AETR-Übereinkommens tätig ist.

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum ... (*) eine Bewertung der Auswirkungen des vorläufigen Ausschlusses der selbständigen Kraftfahrer vor. Darin untersucht sie insbesondere die Auswirkungen des Ausschlusses selbständiger Kraftfahrer auf die Straßenverkehrssicherheit, die Wettbewerbsbedingungen und die Berufsstruktur sowie soziale Aspekte. Je nach den Ergebnissen dieser Untersuchung schlägt die Kommission gegebenenfalls Bedingungen vor, unter denen die Bestimmungen dieser Richtlinie spätestens zum ... (**) für selbständige Kraftfahrer gelten, wobei diese Gruppe genauer zu definieren ist.

- (2) Für das Fahrpersonal, das vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen ist, gilt die Richtlinie 93/104/EG.

- (3) Soweit diese Richtlinie spezifischere Vorschriften für das Fahrpersonal im Straßenverkehr enthält, hat sie gemäß Artikel 14 der Richtlinie 93/104/EG Vorrang vor den einschlägigen Bestimmungen jener Richtlinie.

- (4) Diese Richtlinie ergänzt die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und erforderlichenfalls des AETR-Übereinkommens, die Vorrang vor den Bestimmungen dieser Richtlinie haben.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Arbeitszeit“ jeden Zeitraum zwischen dem Beginn und dem Ende der Arbeit, während dessen das Fahrpersonal an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Aufgaben und Tätigkeiten wahrnimmt, d. h. — die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr, die insbesondere Folgendes umfassen: Fahren, Be- und Entladen, Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, Reinigung und technische Wartung sowie alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten;

(*) Fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(**) Sechs Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

- die Zeiten, während deren das Fahrpersonal sich an seinem Arbeitsplatz bereithalten muss, seine Arbeit aufzunehmen, und auf Weisung seines Arbeitgebers nicht frei über seine Zeit verfügen kann, insbesondere während der Zeit des Wartens auf das Be- und Entladen, wenn deren voraussichtliche Dauer nicht im Voraus bekannt ist, d.h. entweder vor der Abfahrt bzw. unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder durch die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen.

Nicht zur Arbeitszeit gerechnet werden die Ruhepausen gemäß Artikel 5, die Ruhezeiten gemäß Artikel 6 sowie unbeschadet der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten oder der Vereinbarungen der Sozialpartner, nach denen derartige Zeiten ausgeglichen oder begrenzt werden, die Bereitschaftszeit gemäß Buchstabe b) des vorliegenden Artikels.

b) „Bereitschaftszeit“

- andere Zeiten als Ruhepausen und Ruhezeiten, in denen das Fahrpersonal nicht verpflichtet ist, an seinem Arbeitsplatz zu bleiben, in denen es sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. Als Bereitschaftszeit gelten insbesondere die Zeiten, in denen das Fahrpersonal ein Fahrzeug während der Beförderung auf einer Fähre oder mit einem Zug begleitet sowie Wartezeiten an den Grenzen und infolge von Fahrverboten.

Diese Zeiten und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem Fahrpersonal im Voraus bekannt sein, d. h. entweder vor der Abfahrt bzw. unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder durch die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen;

- für Fahrpersonal, das sich beim Fahren abwechselt, die Zeit, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbracht wird;

c) „Arbeitsplatz“

- den Standort des Unternehmens, für das das Fahrpersonal tätig ist,
- das Fahrzeug, das das Fahrpersonal bei seiner Tätigkeit benutzt und
- jeden anderen Ort, an dem die mit der Beförderung verbundenen Tätigkeiten ausgeführt werden;

d) „Fahrpersonal“ alle Arbeitnehmer, einschließlich Praktikanten und Auszubildende, die im Dienst eines Unternehmens, das auf Rechnung Dritter oder auf eigene Rechnung Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr befördert, eine Fahrtätigkeit ausüben;

- e) „selbständiger Kraftfahrer“ alle Personen, deren berufliche Tätigkeit hauptsächlich darin besteht, im Auftrag eines Kunden Fahrgäste oder Waren im Straßenverkehr zu befördern;
- f) „Woche“ den Zeitraum von Montag 00 Uhr bis Sonntag 24 Uhr;
- g) „Nachtzeit“ jede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens vier Stunden in der Zeit zwischen 00 Uhr und 7 Uhr;
- h) „Nachtarbeit“ jede Arbeit, die während der Nachtzeit ausgeführt wird.

Artikel 4

Wöchentliche Höchstarbeitszeit

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Folgendes gewährleistet ist:

- a) Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit darf 48 Stunden nicht überschreiten. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit kann bis zu 60 Stunden betragen, sofern der Wochendurchschnitt in einem Zeitraum von vier Monaten 48 Stunden nicht übersteigt. Artikel 6 Absatz 1 Unterabsätze 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder erforderlichenfalls Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 des AETR-Übereinkommens haben Vorrang vor den Bestimmungen dieser Richtlinie, sofern die betroffenen Fahrer eine durchschnittliche Arbeitszeit von 48 Stunden pro Woche in einem Zeitraum von vier Monaten nicht überschreiten.
- b) Die Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern werden zusammengerechnet. Der Arbeitgeber fordert das Fahrpersonal schriftlich auf, ihm eine Aufstellung der bei einem anderen Arbeitgeber geleisteten Arbeitszeit vorzulegen. Das Fahrpersonal legt diese Angaben schriftlich vor.

Artikel 5

Ruhepausen

(1) Unbeschadet des Schutzes, der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten durch das AETR-Übereinkommen gewährleistet wird, treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit das Fahrpersonal auf keinen Fall länger als sechs Stunden hintereinander ohne Ruhepausen arbeitet. Die Arbeit ist durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten bei einer Gesamtarbeitszeit von sechs bis neun Stunden und von mindestens 45 Minuten bei einer Gesamtarbeitszeit von mehr als neun Stunden zu unterbrechen.

(2) Die Ruhepausen können in Pausen von einer Mindestdauer von je 15 Minuten aufgeteilt werden.

Artikel 6**Ruhezeit**

Für die Zwecke dieser Richtlinie unterliegen Auszubildende und Praktikanten in Bezug auf die Ruhezeit denselben Bestimmungen wie das übrige Fahrpersonal gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten dem AETR-Übereinkommen.

Artikel 7**Nachtarbeit**

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Folgendes gewährleistet ist:

— Wenn Nachtarbeit geleistet wird, darf die tägliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von jeweils 24 Stunden zehn Stunden nicht überschreiten.

— Es erfolgt ein Ausgleich für Nachtarbeit nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, Tarifverträgen, Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern und/oder einzelstaatlichen Gepflogenheiten, sofern dieser Ausgleich die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet.

(2) Die Kommission beurteilt bis zum ... (*) im Rahmen des von ihr nach Artikel 13 Absatz 2 zu erstellenden Berichts die Auswirkungen der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Bestimmungen. Die Kommission fügt diesem Bericht gegebenenfalls entsprechende Vorschläge bei.

(3) Die Bestimmungen über die Ausbildung der Berufskraftfahrer, einschließlich solcher, die Nachtarbeit leisten, werden Gegenstand eines Richtlinienvorschlags der Kommission sein, in dem die allgemeinen Grundsätze dieser Ausbildung festgelegt werden.

Artikel 8**Abweichende Regelungen**

(1) Von den Artikeln 4 und 7 abweichende Regelungen können durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Tarifverträge und Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern getroffen werden, sofern den betroffenen Personen gleichwertige Ausgleichsruhezeiten gewährt werden.

(2) Die Möglichkeit, eine von Artikel 4 abweichende Regelung zu treffen, darf nicht dazu führen, dass für die Berechnung des Durchschnitts der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden ein Bezugszeitraum von mehr als sechs Monaten festgelegt wird.

(*) Fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Artikel 9**Informationspflicht und Aufzeichnungen**

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass

- a) das Fahrpersonal unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 91/533/EWG des Rates vom 14. Oktober 1991 über die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen ⁽¹⁾ über die maßgeblichen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, die Betriebsordnung und die Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, insbesondere die Tarifverträge und die etwaigen Betriebsvereinbarungen, die aufgrund dieser Richtlinie festgelegt werden, unterrichtet wird;
- b) über die Arbeitszeit des Fahrpersonals Buch geführt wird. Die Aufzeichnungen sind mindestens ein Jahr nach Ablauf des betreffenden Zeitraums aufzubewahren. Die Arbeitgeber sind für die Aufzeichnung der Arbeitszeit des Fahrpersonals verantwortlich. Der Arbeitgeber ist gehalten, dem Fahrpersonal auf Anfrage eine Kopie der Aufzeichnung der geleisteten Stunden auszuhändigen.

Artikel 10**Günstigere Vorschriften**

Diese Richtlinie berührt nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, die Sicherheit und die Gesundheit des Fahrpersonals besser schützende Rechts- oder Verwaltungsvorschriften anzuwenden oder einzuführen oder die Anwendung von Tarifverträgen oder sonstigen Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, die die Sicherheit und die Gesundheit des Fahrpersonals besser schützen, zu fördern oder zu gestatten.

Artikel 11**Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften Sanktionen fest und ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um die Anwendung dieser Sanktionen zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 12**Verhandlungen mit Drittländern**

Im Hinblick auf die Anwendung einer dieser Richtlinie inhaltlich gleichwertigen Regelung auf Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Drittland wird die Gemeinschaft nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern aufnehmen.

⁽¹⁾ ABl. L 288 vom 18.10.1991, S. 32.

Artikel 13**Bericht**

(1) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alle zwei Jahre über die Durchführung dieser Richtlinie Bericht und teilen hierbei die Standpunkte der Sozialpartner mit. Der Bericht muss spätestens am 30. September nach Ablauf des betreffenden Zweijahreszeitraums bei der Kommission eingehen. Der Zweijahreszeitraum entspricht dem in Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Zeitraum.

(2) Die Kommission erstellt alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten und die Entwicklung auf dem betreffenden Gebiet. Die Kommission legt diesen Bericht dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen vor.

Artikel 14**Schlussbestimmungen**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum ... (*) nachzukommen, oder sorgen dafür, dass die Sozialpartner bis zu diesem Zeitpunkt im Wege einer Vereinbarung die erforderlichen Vorkehrungen getroffen haben; dabei haben die Mitgliedstaaten alles zu unternehmen, damit sie jederzeit gewährleisten können, dass die durch diese Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse erreicht werden.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, in Anbetracht geänderter Gegebenheiten andere Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen bzw. vertragliche Bestimmungen über die Arbeitszeit festzulegen, sofern die Mindestvorschriften dieser Richtlinie eingehalten werden, rechtfertigt die Umsetzung dieser Richtlinie keine Verringerung des allgemeinen Niveaus des Schutzes, der den in Artikel 2 Absatz 1 genannten Personen gewährt wird.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet bereits erlassen haben oder noch erlassen.

Artikel 15**Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 16**Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Europäischen
Parlaments
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

(*) Drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat am 25. November 1998 im Rahmen ihrer Mitteilung ⁽¹⁾ zur Arbeitszeitgestaltung in den Sektoren und Tätigkeitsbereichen, die von der Richtlinie 93/104/EG ⁽²⁾ ausgeschlossen sind, einen Vorschlag für eine Einzelrichtlinie für den Bereich des Straßenverkehrs ⁽³⁾, d. h. einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Arbeitszeit des fahrenden Personals und der selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr vorgelegt.

Dieser Vorschlag stützt sich auf Artikel 71 und auf Artikel 137 Absatz 2 des EG-Vertrags.

Das Europäische Parlament hat am 14. April 1999 zu dem Kommissionsvorschlag Stellung genommen ⁽⁴⁾ und in seiner Entschließung vom 6. Mai 1999 ⁽⁵⁾ seine Abstimmung über den Vorschlag bestätigt, der — infolge des Inkrafttretens des Amsterdamer Vertrages — einem anderen Verfahren unterliegt (Wechsel vom Verfahren der Zusammenarbeit zum Verfahren der Mitentscheidung).

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 25. März 1999 seine Stellungnahme abgegeben ⁽⁶⁾.

Der Ausschuss der Regionen beschloss, nicht Stellung zu nehmen ⁽⁷⁾.

Am 27. November 2000 hat die Kommission einen geänderten Vorschlag vorgelegt und anlässlich der Ratstagung vom 20./21. Dezember 2000 ihren Vorschlag entsprechend dem Entwurf des Gemeinsamen Standpunkts des Rates erneut geändert.

Der Rat hat am 23. März 2001 gemäß Artikel 251 des EG-Vertrags seinen Gemeinsamen Standpunkt festgelegt.

II. ZIEL

Die Kommission hat im Zusammenhang mit der Rahmenrichtlinie 93/104/EG eine Einzelrichtlinie über die Arbeitszeitgestaltung im Bereich des Straßenverkehrs vorgelegt, um den Besonderheiten der Tätigkeit in diesem Sektor Rechnung zu tragen.

Gegenwärtig umfassen die für den Bereich des Straßenverkehrs geltenden Sozialvorschriften der Gemeinschaft zwei Verordnungen und eine Richtlinie, nämlich die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ⁽⁸⁾, die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ⁽⁹⁾ und die Richtlinie 88/599/EWG ⁽¹⁰⁾.

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthält insbesondere Bestimmungen, die für Kraftfahrer im Lohnverhältnis und für selbständige Erwerbstätige gelten, die Fahrgäste oder Güter im innergemeinschaftlichen Straßenverkehr befördern. Für bestimmte unter diese Verordnung fallende Beförderungen im internationalen Straßenverkehr gelten die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁾ ABl. C 43 vom 17.2.1999, S. 1.

⁽²⁾ Richtlinie 93/104/EG des Rates vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind (ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 41).

⁽³⁾ ABl. C 43 vom 17.2.1999, S. 4.

⁽⁴⁾ ABl. C 219 vom 30.7.1999, S. 231.

⁽⁵⁾ ABl. C 279 vom 1.10.1999, S. 270.

⁽⁶⁾ ABl. C 138 vom 18.5.1999, S. 33.

⁽⁷⁾ Schreiben vom 25.6.1999.

⁽⁸⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1).

⁽⁹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98, mit der auch die Richtlinie 88/599/EWG geändert wird (ABl. L 274 vom 9.10.1998, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 (ABl. L 325 vom 29.11.1988, S. 55). Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98.

⁽¹¹⁾ In Genf bis zum 31. März 1971 zur Unterzeichnung aufgelegtes Übereinkommen vom 1. Juli 1970.

Die Verordnung enthält Bestimmungen zu den Anforderungen, denen das Fahrpersonal entsprechen muss (zum Beispiel Alter und Berufsausbildung), zu den Lenkzeiten, zu den Ruhepausen und den Ruhezeiten für die Fahrer, zum Verbot bestimmter Arten der Entlohnung, zu möglichen Ausnahmeregelungen, zur Kontrolle und zu den Sanktionen.

Die Verordnung stellt lediglich auf die Fahrzeiten ab, ohne für die anderen Zeiten, die das fahrende Personal und die selbständigen Kraftfahrer am Arbeitsplatz verbringen, Regeln vorzusehen. Die Arbeitszeitbestimmungen variieren von einem Mitgliedstaat zum anderen sowohl der Form als auch der Ausführlichkeit nach.

2. Die Kommission ist der Ansicht, dass der Fortbestand dieser Unterschiede in der Arbeitszeitregelung im Binnenmarkt nicht zu rechtfertigen ist, da er die Unternehmen einem unfairen Wettbewerb aussetzt. Nach Auffassung der Kommission sind deshalb gemeinsame Regeln über die Arbeitszeitdauer nötig. Vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Straßenverkehrs, seiner Zunahme sowie der Ausweitung des Handelsverkehrs mit Drittländern sind ihrer Ansicht nach solche Vorschriften auch erforderlich, um den Gefahren einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Verkehrssicherheit vorzubeugen.

Die Kommission hält es ferner für geboten, dass alle beschäftigten und selbständigen Fahrer gleichgestellt werden; das bedeutet, dass in den Geltungsbereich der Arbeitszeitregelung auch Formen der Auftragsvergabe an Subunternehmer aufgenommen werden, die bislang nicht darin erfasst sind.

3. Aus diesen Gründen ist in dem Vorschlag für eine Sektorrichtlinie die Festlegung gemeinsamer Regelungen über die Arbeitszeitdauer für das fahrende Personal und die selbständigen Kraftfahrer im Straßenverkehr vorgesehen. Der ursprüngliche Kommissionsvorschlag aus dem Jahre 1998 enthielt keinen vorübergehenden Ausschluss von selbständigen Kraftfahrern aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie. Nach dem geänderten Vorschlag vom November 2000 dagegen sollen selbständige Kraftfahrer drei Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist in die Richtlinie einbezogen werden. Die Kommission hat ihren Vorschlag in diesem Punkt geändert, und zwar nicht auf Antrag des Europäischen Parlaments, sondern in Anbetracht der Blockade im Rat, die auf Meinungsverschiedenheiten zwischen den Delegationen hinsichtlich der Einbeziehung der selbständigen Kraftfahrer in den Anwendungsbereich der Richtlinie zurückzuführen ist. Wie bereits im vorstehenden Punkt 1 ausgeführt, hat die Kommission ihren Vorschlag entsprechend dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im November 2000 nochmals geändert.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

1. Anwendungsbereich der Richtlinie (insbesondere Artikel 2)

Nach dem Gemeinsamen Standpunkt soll die Richtlinie ausschließlich für das von einem Verkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat beschäftigte fahrende Personal gelten, das Straßenverkehrstätigkeiten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten des AETR-Übereinkommens nachgeht. Vorgesehen ist ferner, dass auch anderes fahrendes Personal, das vom Anwendungsbereich der Rahmenrichtlinie 93/104/EG ausgeschlossen ist, in den Genuss des darin enthaltenen Mindestschutzes gelangen soll.

Die Kommission kann entsprechend den Ergebnissen einer Analyse, die sie spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie vorlegen muss, vorschlagen, unter welchen Voraussetzungen selbständige Kraftfahrer spätestens sechs Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie in deren Anwendungsbereich einbezogen werden können.

2. Definition der Begriffe „Arbeitszeit“ und „Bereitschaftszeit“ (Artikel 3 Buchstaben a) und b))

Nach dem Gemeinsamen Standpunkt umfasst der Begriff „Arbeitszeit“ die Zeiten, während denen das fahrende Personal sich an seinem Arbeitsplatz bereithalten muss und auf Weisung seines Arbeitgebers nicht frei über seine Zeit verfügen kann. Hier wird ergänzend als Beispiel genannt, dass Wartezeiten beim Be- und Entladen als Arbeitszeit gelten, wenn ihre Dauer nicht vorab bekannt gegeben wurde; dieses letztgenannte Merkmal wird weiter ausgeführt.

Im Gemeinsamen Standpunkt bezeichnet der Begriff „Bereitschaftszeit“ entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 andere Zeiten als Ruhepausen und Ruhezeiten, in denen das fahrende Personal nicht verpflichtet ist, an seinem Arbeitsplatz zu bleiben, in denen es sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. Diese Zeiten und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem fahrenden Personal im Voraus bekannt sein, d.h. entweder vor der Abfahrt oder unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder aber gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder gemäß den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen.

Diese Zeiten gelten nicht als Arbeitszeit.

3. **Nachtarbeit** (Artikel 3 Buchstaben g) und h) — Begriffsbestimmungen — und Artikel 7 — Regelungen)

Nach dem Gemeinsamen Standpunkt gilt als „Nachtarbeit“ jede Arbeit, die während der Nachtzeit, d. h. zwischen 00.00 und 07.00 Uhr, ausgeführt wird. Zudem wird präzisiert, dass, wenn Nachtarbeit geleistet wird, die tägliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von jeweils 24 Stunden zehn Stunden nicht überschreiten darf. Außerdem sieht der Gemeinsame Standpunkt die Möglichkeit von Ausnahmeregelungen vor.

IV. ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

1. Von Rat und Kommission übernommene Abänderungen des Europäischen Parlaments

Vom Rat wurden wörtlich, teilweise oder sinngemäß acht der sechzehn vom Europäischen Parlament eingebrachten Abänderungen übernommen:

- im Erwägungsgrund Nr. 14 des Gemeinsamen Standpunkts betreffend Artikel 4 Buchstabe a) die Abänderung 1;
- in Artikel 2 Absatz 1 die Abänderungen 2 und 25. Der Ausschluss von fahrendem Personal, das nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallenden Straßenverkehrstätigkeiten nachgeht, aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie hat zur Folge, dass die in diesen beiden Abänderungen behandelten Fälle aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen werden;
- in Artikel 3 Buchstabe a) erster Gedankenstrich („als Arbeitszeit gilt auch die Zeit für alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten“) die Abänderung 7;
- in Artikel 8 der zweite und dritte Teil der Abänderung 12 sowie die Abänderung 13;
- in Artikel 9 Buchstabe b) die Abänderung 14 (die Aufzeichnungen sollen jedoch ein Jahr statt der in der Abänderung vorgesehenen zwei Jahre aufbewahrt werden) und die Abänderung 15;
- in Artikel 14 Absatz 2 die Abänderung 17 betreffend die Aufnahme der Einschränkungsvorbotsklausel. Der Rat hielt es für sinnvoller, diese Klausel in den Artikel über die Schlussbestimmungen und nicht in den Artikel 10 (Artikel 9 des geänderten Vorschlags) über günstigere Vorschriften einzufügen.

Die Kommission hat ihren Vorschlag entsprechend dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates geändert.

2. Von Rat und Kommission nicht übernommene Abänderungen des Europäischen Parlaments

Der Rat hat die nachfolgend aufgeführten Abänderungen nicht berücksichtigt.

Die Kommission hat ihren Vorschlag entsprechend dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates geändert.

2.1. Selbständige Kraftfahrer

Angesichts des vorübergehenden Ausschlusses der selbständigen Kraftfahrer aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie hat der Rat die speziell auf diese Kraftfahrer zugeschnittenen

Abänderungen, d. h. die Abänderungen 3, 4, 5, 6 und den ersten Teil der Abänderung 8 und Abänderung 16 nicht übernommen. Gemäß dem in Abänderung 10 zum Ausdruck gebrachten Antrag des Europäischen Parlaments wurde durch den Gemeinsamen Standpunkt der Begriff „selbständiger Fahrer“ in die Richtlinie eingeführt. Diese Begriffsbestimmung weicht jedoch von der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Definition ab, ist aber — wie aus Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 des Gemeinsamen Standpunkts hervorgeht — nicht endgültig.

2.2. *Nachtarbeit (Artikel 3 Buchstaben g) und h) und Artikel 7)*

Der Rat hat die Abänderungen 9 und 30 sowie den ersten Teil der Abänderung 12 (Wegfall der Möglichkeit, von Artikel 7 abweichende Regelungen vorzusehen), mit denen den betroffenen Personen das erforderliche Niveau an Sicherheit und Gesundheitsschutz gewährleistet werden soll, nicht übernommen. Nach Auffassung des Rates sollte eine gewisse Flexibilität in der Nachtarbeitsregelung für das fahrende Personal im Straßenverkehr in Anbetracht der Besonderheiten dieser Tätigkeit möglich sein. Im Übrigen bestimmt Artikel 17a der Richtlinie 93/104/EG, dass Artikel 8 betreffend die Dauer der Nachtarbeit nicht für das fahrende Personal gilt. Daher gehören die diesbezüglichen gemeinsamen Regeln in die Sektorrichtlinien, wo sie den jeweiligen spezifischen Anforderungen angepasst werden.

2.3. *Vorherige Bekanntgabe des Beginns des „Bereitschaftsdienstes“ (Artikel 3 Buchstabe b))*

Vom Rat nicht übernommen wurde der zweite Teil der Abänderung 8, mit dem präzisiert werden sollte, dass „Wartezeiten“, die der „Bereitschaftszeit“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b) des Gemeinsamen Standpunkts entsprechen, „mindestens einen Tag im Voraus und vor Beendigung der vorausgehenden Schicht anzukündigen sind; hierfür gelten die Bedingungen, die zwischen den Sozialpartnern auf der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten vorgesehenen Ebene und gemäß den einzelstaatlichen Bestimmungen vereinbart wurden“. Zur Gewährleistung der erforderlichen Flexibilität bei der Ausführung der Beförderungsleistung ist im Gemeinsamen Standpunkt vorgesehen, dass dem fahrenden Personal Bereitschaftsdienste „entweder vor der Abfahrt oder unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder aber gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder gemäß den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen“ bekannt gegeben werden können.

2.4. *Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Ruhezeiten (Artikel 8)*

Das Europäische Parlament schlägt im ersten Teil der Abänderung 12 vor, Ausnahmeregelungen zur Bestimmung über die Ruhezeit (Artikel 6 des Gemeinsamen Standpunkts) vorzusehen. Artikel 8 des Gemeinsamen Standpunkts räumt dagegen eine solche Möglichkeit nicht ein, da Artikel 6 betreffend die Ruhezeit von dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag abweicht und keine Zusatzbestimmungen mehr bezüglich der Ruhezeiten für das fahrende Personal enthält, das nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder ansonsten des AETR-Übereinkommens fällt. Nach Artikel 2 Absatz 2 des Gemeinsamen Standpunkts ist nämlich vorgesehen, dass für dieses fahrende Personal die Bestimmungen der Rahmenrichtlinie 93/104/EG gelten.

2.5. *Sanktionen (Artikel 11)*

Der Rat hat die Abänderung 18, wonach die Mitgliedstaaten eine gemeinsame Palette von Sanktionen festlegen sollen, nicht übernommen.

Nach Auffassung des Rates ist nicht zu akzeptieren, dass Mitgliedstaaten zur Harmonisierung ihrer Sanktionsregelungen verpflichtet werden. Nach dem Subsidiaritätsprinzip liegt es bei den Mitgliedstaaten, diesbezügliche Bestimmungen zu erlassen.

2.6. *Regelung über die Auftragsvergabe an Subunternehmer*

Der Rat hat die Abänderung 19, wonach in den Artikel mit den Schlussbestimmungen (Artikel 14 des Gemeinsamen Standpunkts) ein neuer Absatz aufgenommen werden soll, der unter anderem die Regelung über die Auftragsvergabe an Subunternehmer betrifft, unberücksichtigt gelassen. Nach Ansicht des Rates fällt diese Aufgabe in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.
