



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Grundlagenarbeit, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22-1155
grundlagenarbeit@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

BUNDESARBEITSKAMMER
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: GLA-2023/109/HIPE/MAFL
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

MMag. Hilpold, Dr. Rief

DW: 1154

Innsbruck, 12.06.2023

Betrifft: EK Vorschlag Final COM 2023 256 Personengelegenheitsverkehr

Bezug: Ihr Schreiben vom 09.06.2023
Zust. Referent:in: PRESSINGER Stefanie

Sehr geehrte Frau Pressinger,

die Arbeiterkammer Tirol nimmt zur vorgeschlagenen Änderung zu den Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer:innen (EU-VO 561/2006) wie folgt Stellung:

Der aktuelle Änderungsvorschlag der EU-Kommission sieht vor, für Busfahrer:innen im Gelegenheitsverkehr drei weitere Ausnahmen einzuführen: Einerseits sollen sie eine zusätzliche Möglichkeit der Aufteilung der Ruhepausen erhalten, andererseits sollen bei mehrtägigen Fahrten die Einsatzzeiten verlängert bzw. wöchentliche Ruhezeiten aufgeschoben werden können.

Vorauszuschicken ist, dass die Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten in erster Linie zum Schutz der Berufskraftfahrer:innen dienen, um sie einerseits vor Ausbeutung zu bewahren und andererseits die Verkehrssicherheit zu erhöhen. So ist als Ziel dieser seit 2006 in Kraft befindlichen Verordnung in Art. 1 verankert, „die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern“. Genau diese Verbesserung wird durch die Aufweichung für eine bestimmte Gruppe an Berufskraftfahrer:innen nicht erreicht. Vielmehr kommt es zu einer Verschlechterung für die Beschäftigten im Personengelegenheitsverkehr.

Und so ist es auch ein Denkfehler der EU-Kommission, im Rahmen dieses Vorschlags eine Handlungsnotwendigkeit abzuleiten, wenn die Fahrer:innen „Fahrten nicht wie von den Kunden gewünscht organisieren oder durchführen können“: Bei den Lenkpausen geht es nicht darum, einem konkreten Haltewunsch der Fahrgäste zu entsprechen, sondern darum, Übermüdung zu vermeiden und die Verkehrssicherheit bestmöglich zu garantieren. Dementsprechend geht es für die Fahrer:innen auch nicht darum, Pausen erst dann einzulegen, wenn sie/er schon übermüdet sind. Das übergeordnete Ziel der Verkehrssicherheit und des Schutzes des Fahrpersonals vor überlangen Fahrten ohne Unterbrechung wird im gegenständlichen Vorschlag damit leider negiert.

Konkret sieht der Kommissionsvorschlag vor, dass in Art. 7 Fahrer:innen im Personengelegenheitsverkehr die Ruhepausen im Ausmaß von 45 Minuten nach 4,5 Stunden Fahrzeit nicht nur in zwei Pausen mit einer Mindestlänge von 15 und 30 Minuten, sondern auch in drei Pausen zu je 15 Minuten aufteilen können. Abgesehen vom bereits angeführten Hauptargument der Verkehrssicherheit, das keinen Grund zulässt, Berufskraftfahrer:innen im Personengelegenheitsverkehr anders zu behandeln als jene im Linien- bzw. Güterverkehr, ist aus Sicht der AK Tirol auch kein Nutzen aus dieser Regelung ersichtlich: Im Gelegenheitsverkehr, bei dem es sich vorwiegend um ein- oder mehrtägige Ausflugsfahrten bzw. Rundfahrten handelt, sind Pausen von 15 Minuten viel zu kurz, damit sich die Fahrgäste auch tatsächlich versorgen und zur Toilette gehen können. In der Praxis sind diese Haltestopps deutlich länger, weshalb diese Regelung aus Fahrgastsicht keinen Mehrwert bringt. Vielmehr würden sie die Möglichkeit eröffnen, rasch nach Fahrtbeginn zwei 15-Minuten-Pausen – beispielsweise zum Zusteigen von Fahrgästen – einzulegen (z.B. nach 15 sowie nach 30 Fahrminuten) – danach wäre es rechtlich möglich, 8,5 Stunden durchzufahren mit nur einer zusätzlichen 15 - minütigen Pause nach vier Stunden. So eine lange Fahrzeit mit nur einer kurzen Pause kann nicht im Interesse des europäischen Gesetzgebers sein.

In Art. 8 soll die maximale Einsatzzeit um eine bzw. zwei Stunden erhöht werden, wenn die Fahrzeit an jenem Tag nicht mehr als sieben bzw. fünf Fahrstunden betragen hat. Diese „Flexibilität“, wie die Änderung in Erwägungsgrund 9 bezeichnet wird, steht wiederum diametral der Verkehrssicherheit entgegen. Außerdem ist sie beschränkt auf jene Fahrer:innen, die „für eine Dauer von mindestens acht Tagen eingesetzt“ werden. Diese Einschränkung ist sehr allgemein gehalten, vor allem auch im Vergleich zu Erwägungsgrund 9 sowie den einleitenden Bemerkungen: Nach diesen ist die Reduktion nur bei Reisen mit einer Dauer von mindestens acht

Tagen vorgesehen. Sollte diese Ausnahme beibehalten werden, müsste sie jedenfalls auch im Artikel konkretisiert werden, um entsprechende Interpretationsspielräume zu schließen, dass nicht direkt aufeinanderfolgende Fahrten im Ausmaß von insgesamt acht Tagen gemeint sein könnten. Außerdem sollte in Art 8 Abs. 2a Buchstabe a und b jeweils der Ausdruck „tägliche Ruhezeit“ durch „tägliche regelmäßige Ruhezeit“ präzisiert werden, um mögliche Einsatzzeiten von 16 bzw. 17 Stunden zu vermeiden. Schlussendlich sollte in Unterabsatz 4 präzisiert werden, dass nicht die Ausnahme gemäß Buchstabe a und b jeweils einmal genützt werden kann und damit längere Einsatzzeiten an zwei Tagen, sondern dass insgesamt nur an einem Tag die Ausnahme genützt werden kann, wahlweise a oder b.

Als dritte Lockerung der Lenk- und Ruhezeiten soll die bisher bestehende Regelung, wonach im grenzüberschreitenden Personengelegenhkeitsverkehr eine wöchentliche Ruhezeit erst nach zwölf Tagen absolviert werden muss, auch bei Gelegenheitsverkehrsdiensten ohne Grenzübertritt möglich sein. Die Arbeiterkammer Tirol spricht sich mit Hinweis auf die Ziele dieser Verordnung – dem Schutz des Fahrpersonals vor Ausbeutung und der Straßenverkehrssicherheit – in aller Klarheit gegen diese Lockerung aus. Vielmehr sollte dieser Ausnahmetatbestand zum grenzüberschreitenden Personengelegenhkeitsverkehr auch gestrichen werden, um für alle Berufskraftfahrer:innen eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit im Ausmaß von einem Tag nach sechs Tagen mit bis zu 56 Lenkstunden zu garantieren. Der Vollständigkeit halber möchten wir darauf hinweisen, dass der Unterbuchstabe a in Art. 8 Abs. 6a durch die Streichung des grenzüberschreitenden Erfordernisses obsolet wird.

Abschließend erlauben wir uns den Hinweis, dass es in Anbetracht des eklatanten Mangels an Berufskraftfahrer:innen in der gesamten EU sowie dem Ziel der EU, Europa bis 2050 klimaneutral zu machen und dabei einen gerechten Übergang sicherzustellen, das Berufsbild der Fahrer:innen dringend aufgewertet werden muss. Durch Lockerungen der Bestimmungen zu den Lenk- und Ruhezeiten wird allerdings das Gegenteil erreicht.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner

