EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenheitsverkehrs

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Dieser Vorschlag betrifft die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[1]. In der genannten Verordnung sind die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten, die Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten für Fahrer im gewerblichen Verkehr festgelegt.

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt für zwei Arten von Fahrern. Erstens für Fahrer, die im Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3,5 t eingesetzt werden (ab dem 1. Juli 2026 gilt die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch für Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,5 t, wenn sie im grenzüberschreitenden Verkehr oder im Kabotageverkehr eingesetzt sind). Zweitens für Fahrer, die Personen mit Fahrzeugen befördern, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst sind.

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt für Kraftverkehrsunternehmer und ihre Fahrer: i) unabhängig davon, ob Personen oder Güter befördert werden oder ii) unabhängig davon, ob die Personenbeförderung im Linien- oder im Gelegenheitsverkehr erfolgt. Der Sektor des Personengelegenheitsverkehrs weist jedoch andere Merkmale auf als der Güterverkehr und der Personenlinienverkehr. Aufgrund dieser unterschiedlichen Merkmale wirkt sich der Sektor des Personengelegenheitsverkehrs anders auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer aus, weshalb die für diesen Sektor geltenden Vorschriften über Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten angepasst werden müssen.

Der Personengelegenheitsverkehr ist besonders saisonabhängig (Spitzenwerte bei der Nachfrage nach Reisen in bestimmten Jahreszeiten, insbesondere während der Winter- und Sommerferien). Er zeichnet sich auch durch unterschiedliche Fahrstrecken aus, die von den touristischen Aktivitäten der Fahrgäste, wie Besichtigungen, abhängen. Dies bedeutet, dass er durch längere Strecken zu Beginn und am Ende der Reise und durch eine kürzere Lenkzeit an dem Ort, an dem die touristischen Aktivitäten stattfinden, gekennzeichnet ist. In diesem Sektor müssen außerplanmäßige und unvorhersehbare Wünsche der Fahrgäste in Bezug auf zusätzliche Halte, Strecken- oder Zeitplanänderungen angemessen berücksichtigt werden. Im Allgemeinen ist die Lenkzeit kürzer als im Güter- oder im Linienbusverkehr. Die Fahrer schlafen in der Regel in Hotels und fahren selten nachts. Gleichzeitig müssen die Fahrer während der Arbeitszeit möglicherweise einige zusätzliche Tätigkeiten, die häufig durch Interaktionen mit Fahrgästen bedingt sind, ausführen.

Der Sektor des Personengelegenheitsverkehrs hält seit vielen Jahren die geltenden Vorschriften für nicht angemessen. Die Angemessenheit der geltenden Vorschriften war auch Gegenstand der im Jahr 2017 im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz

[1] Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) durchgeführten Ex-post-Bewertung der EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr[2].

Bei der Ausarbeitung des Legislativvorschlags im Anschluss an die Bewertung beschloss die Kommission jedoch, zunächst die drängendsten Probleme von im Güterverkehr eingesetzten Fahrern anzugehen, beispielsweise lange Abwesenheit vom Wohnort und unzureichende Arbeits- und Ruhebedingungen. In dem Vorschlag für eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, den die Kommission am 31. Mai 2017 als Teil des Mobilitätspakets I angenommen hat[3], wurden daher die besonderen Probleme von Fahrern, die im Personengelegenheitsverkehrs mit Kraftomnibussen eingesetzt werden, nicht behandelt. Die beiden gesetzgebenden Organe haben diese Frage jedoch erörtert, und bei der Annahme der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] wurde beschlossen, Artikel 8 Absatz 10 in die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 einzufügen. Dieser Artikel verpflichtete die Kommission zu prüfen, ob geeignetere Vorschriften für Fahrer erlassen werden könnten, die im Personengelegenheitsverkehr im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009[5] eingesetzt werden.

Die zu dieser Initiative durchgeführte Folgenabschätzung[6] bestätigte, dass die derzeitigen Vorschriften für den Sektor des Personengelegenheitsverkehrs bis zu einem gewissen Grad ungeeignet sind. Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen sind oft zu Zeiten vorgeschrieben, zu denen die Fahrer sie nicht benötigen – sodass sie Fahrten nicht wie von den Kunden gewünscht organisieren und durchführen können – oder während arbeitsintensiver Saisonzeiten. Dies kann sich auf das Einkommen der Fahrer auswirken, insbesondere auf das Einkommen der selbstständigen Kraftfahrer. Die derzeitigen Vorschriften wirken sich auch negativ auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer aus, da sie weder in der Lage sind, Fahrtunterbrechungen zu geeigneten Zeiten einzulegen, noch die Zahl der Übernachtungen fernab ihres Wohnortes zu minimieren. Dies wiederum wirkt sich auf den Grad an Stress und Ermüdung der Fahrer aus, wodurch die Attraktivität des Fahrberufs verringert und die Straßenverkehrssicherheit gefährdet wird.

Darüber hinaus bestehen derzeit ungleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Anbietern im grenzüberschreitenden und inländischen Personengelegenheitsverkehr. Dies liegt daran, dass im Gelegenheitsverkehr, der innerhalb eines Mitgliedstaats stattfindet, nicht die 12-Tage-Ausnahmeregelung (d. h. die Verschiebung der wöchentlichen Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit) gemäß Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, wie sie im grenzüberschreitenden Verkehr gilt, angewendet werden kann. So kommt z. B. eine Langstreckenfahrt innerhalb Deutschlands nicht für die 12-Tage-Ausnahmeregelung in Betracht, während eine Fahrt zwischen Belgien und Luxemburg für

---

2 SWD(2017) 184 final, verfügbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184.

3 COM(2017) 277 final.

4 Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

5 Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Neufassung) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

6 SWD(2023) 137 final.

diese Ausnahmeregelung in Betracht kommt, auch wenn zwischen diesen beiden Beförderungen in Bezug auf Entfernung und Dauer möglicherweise kein Unterschied besteht.

Aus diesem Grund zielt der Vorschlag darauf ab, i) eine flexiblere Verteilung der Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten zu gewährleisten und ii) die Gleichbehandlung von grenzüberschreitendem und inländischem Personengelegenheitsverkehr festzulegen. Er sieht keine Änderung der Mindestdauer der Fahrtunterbrechungen oder Ruhezeiten oder der Höchstlenkzeiten vor. Ziel ist es daher, einen effizienten und hochwertigen Personengelegenheitsverkehr zu gewährleisten und die Arbeits- und Fahrbedingungen für Fahrer zu verbessern, insbesondere um Stress und Ermüdung zu minimieren.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Der vorliegende Vorschlag für eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 steht im Einklang mit der Straßenverkehrspolitik der Union und insbesondere mit den einschlägigen Vorschriften, die den Rahmen des EU-Binnenmarkts für den Straßenverkehr bilden. Er steht insbesondere im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr[7], der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben[8] und mit der Richtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr[9]. Er steht ferner im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt.

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen der EU**

Der Vorschlag für eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 steht voll und ganz im Einklang mit der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität[10]. In dieser Strategie wird gefordert, den Verkehrssektor und damit verbundene Sektoren in der Wertschöpfungskette – wie Reise- und Tourismusunternehmen – dabei zu unterstützen, gestärkt aus der COVID-19-Pandemie hervorzugehen, widerstandsfähiger zu werden und gleichzeitig ein attraktiveres Arbeitsumfeld für Beschäftigte im Verkehrssektor zu fördern. Darüber hinaus steht die Initiative im Einklang mit anderen EU-Politiken, insbesondere mit Maßnahmen zur Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit.

Im weiteren Sinne trägt der Vorschlag zu einem der Ziele für nachhaltige Entwicklung bei, zu dessen Umsetzung sich die EU im Rahmen der Agenda 2030 verpflichtet hat, nämlich des

---

[7] Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

[8] Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

[9] Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

[10] Mitteilung der Kommission „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität – Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“, angenommen am 9. Dezember 2020 (COM(2020) 789 final).

Ziels Nr. 8 zur Förderung von Wirtschaftswachstum, produktiver Beschäftigung und menschenwürdiger Arbeit[11].

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Dieser Vorschlag dient der Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und stützt sich daher auf dieselbe Rechtsgrundlage, nämlich Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die Union ihre Zuständigkeit im Bereich Verkehr mit den Mitgliedstaaten. Bestehende Vorschriften kann jedoch nur der Unionsgesetzgeber ändern.

Ohne Maßnahmen auf Unionsebene würden die festgestellten Probleme höchstwahrscheinlich fortbestehen. Diese Probleme können von den Mitgliedstaaten aufgrund ihres grenzüberschreitenden Charakters und der Tatsache, dass die zu ändernden Vorschriften über Fahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten derzeit in den Rechtsvorschriften der Union festgelegt sind, nicht einzeln bewältigt werden. Deshalb sind Maßnahmen auf Unionsebene gerechtfertigt.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag geht nicht über das zur Behebung der festgestellten Probleme erforderliche Maß hinaus. i) unzureichende Arbeitsbedingungen für Fahrer, die für Gelegenheitsdienste im Personenkraftverkehr eingesetzt werden, und ii) ungleiche Wettbewerbsbedingungen für Gelegenheitsdienste im inländischen bzw. im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr.

Wie in Abschnitt 8.1 der Folgenabschätzung dargelegt, wird mit dem Vorschlag die Option umgesetzt, die als die geeignetste und verhältnismäßigste Lösung betrachtet wird. Sie sorgt für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Verbesserung der Arbeits- und Ruhebedingungen für die Fahrer, während gleichzeitig die Unternehmen in die Lage versetzt werden, die Beförderung so effizient wie möglich zu organisieren, wobei die bestehenden Vorschriften grenzüberschreitend wirksam und einheitlich durchgesetzt werden.

• Wahl des Instruments

Der Vorschlag betrifft die Änderung einer Verordnung, folglich ist das gewählte Instrument ebenfalls eine Verordnung. Da die Zahl der vorgeschlagenen Änderungen begrenzt ist, ist eine Neufassung der Verordnung weder erforderlich noch angemessen.

[11] Mitteilung der Kommission „Auf dem Weg in eine nachhaltige Zukunft: Europäische Nachhaltigkeitspolitik, angenommen am 22. November 2016 (COM(2016) 739 final).

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wurde am 31. Mai 2017 einer Ex-post-Bewertung[12] unterzogen, die im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) durchgeführt wurde.

Die Ex-post-Bewertung kam im Wesentlichen zu dem Schluss, dass einige der Vorschriften über die Organisation der Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten aufgrund seiner besonderen dienstlichen Besonderheiten und Bedürfnisse möglicherweise nicht für den Sektor des Personengelegenheitsverkehrs geeignet sind.

• Konsultation der Interessenträger

Dieser Vorschlag folgt auf eine umfassende Konsultation der Interessenträger, die im Laufe der Jahre 2021 und 2022 stattfand.

Vom 21. Januar 2021 bis zum 18. Februar 2021 führte die Kommission eine öffentliche Konsultation zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase[13] durch. Insgesamt gingen 87 Antworten von Behörden, Interessenträgern aus der Branche, Gewerkschaften, Fahrern und der Bevölkerung ein. Im Allgemeinen wurde in den Rückmeldungen darauf hingewiesen, dass in Bezug auf die geltenden Vorschriften für den Personengelegenheitsverkehr ein Problem besteht. Anschließend fand vom 23. November 2021 bis zum 18. Februar 2022 eine zwölfwöchige öffentliche Konsultation statt, bei der insgesamt 170 Beiträge eingingen. Im Rahmen dieser Konsultation wurden wertvolle Informationen über die Herausforderungen, mit denen der Sektor und seine Akteure konfrontiert sind, sowie über die Präferenz der Befragten für spezifische politische Maßnahmen gesammelt. Im Rahmen der von einem externen Auftragnehmer durchgeführten unterstützenden Studie wurde eine gezielte Konsultation der Interessenträger durchgeführt, um spezifische und detaillierte Einblicke in folgende Bereiche zu erhalten: i) Funktionsweise des Personengelegenheitsverkehrs; ii) Art der Probleme im Zusammenhang mit den geltenden Rechtsvorschriften und iii) die Meinungen/ der Interessenträger zu möglichen politischen Maßnahmen. Schließlich wurden von einem externen Auftragnehmer drei Fallstudien durchgeführt, die sich auf kleine, mittlere und große Betreiber in verschiedenen Mitgliedstaaten konzentrierten. Im Rahmen der verschiedenen Konsultationstätigkeiten wurden insbesondere die folgenden Arten von Interessenträgern um Beiträge gebeten: Unternehmensverbände Kraftomnibusunternehmen Gewerkschaften einzelne Fahrer und Behörden.

Die umfassende Konsultation ergab, dass die Meinungen zu den derzeitigen Vorschriften und möglichen Änderungen dieser Vorschriften weit auseinander gehen – sowohl zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern als auch zwischen kleinen und großen Unternehmen. Die Gewerkschaften und die meisten (angestellten) Kraftfahrer sprachen sich größtenteils gegen die Einführung neuer Flexibilitätsregelungen für die Arbeitsorganisation und die Ruhezeiten für Kraftomnibusfahrer aus, da ihrer Ansicht nach solche Änderungen zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen führen würden. Dennoch zeigten sich die Fahrer

[12] SWD(2017) 184 final.

[13] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Kraftomnibusfahrer-EU-Vorschriften-uber-Lenk-und-Ruhezeiten_de.

bereit, einige Änderungen der Vorschriften zu unterstützen, z. B. in Bezug auf: i) eine Ausweitung der 12-Tage-Ausnahmeregelung auf den inländischen Gelegenheitsverkehr und ii) – wenn auch in geringerem Umfang – Anpassungen der Vorschriften über die Fahrtunterbrechungen und die Aufteilung obligatorischer Fahrtunterbrechungen. Der stärkste Widerstand betraf Änderungen bei der Aufteilung der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten. Dagegen befürworten die meisten Kraftomnibusunternehmen und ihre Vertreter umfassende Änderungen der Vorschriften über die Aufteilung der Fahrtunterbrechungen sowie über die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, um den Besonderheiten des Sektors Rechnung zu tragen und den Bedürfnissen der Fahrgäste besser gerecht zu werden. Der Vorschlag trägt den unterschiedlichen Beiträgen Rechnung und zielt darauf ab, ein Gleichgewicht zwischen den festgestellten Problemen und den legitimen Interessen der konsultierten Interessenträger herzustellen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Ein externer Auftragnehmer arbeitete der Kommission durch eine Studie[14] zur Unterstützung der Folgenabschätzung zu, die dem vorliegenden Vorschlag zugrunde liegt. Die Studie lieferte der Kommission wertvolle Erkenntnisse, insbesondere in Bezug auf die Gestaltung der politischen Optionen, die Bewertung ihrer ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen sowie die Einholung der Meinungen der unmittelbar betroffenen Interessenträger.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag stützt sich auf eine Folgenabschätzung, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle am 16. Dezember 2022 eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten[15] abgab. Alle wesentlichen Bemerkungen des Ausschusses wurden in der überarbeiteten Fassung des Folgenabschätzungsberichts[16] behandelt.

In der Folgenabschätzung wurden drei politische Optionen geprüft, von denen jede eine Reihe politischer Maßnahmen umfasste. Die politischen Optionen weichen in Bezug auf Folgendes voneinander ab: i) die Flexibilität bei Fahrtunterbrechungen, ii) die Kriterien für die Verschiebung der täglichen Ruhezeiten und iii) die Notwendigkeit anpassbarer wöchentlicher Ruhezeiten. Alle diese politischen Optionen, die nur für den Personengelegenheitsverkehr gelten sollen, sind legislativer Natur. Zu den Optionen gehören i) eine begrenzte Anpassung des Personengelegenheitsverkehrs im Rahmen der Option A, ii) flexiblere Regelungen und Vereinbarungen für Fahrtunterbrechungen sowie für tägliche und wöchentliche Ruhezeiten in Option C und iii) einen halbflexiblen Ansatz bei Option B.

Konkret würde die erste Option („Politische Option A“) es den Fahrern ermöglichen, ihre Fahrtunterbrechungen in Zeiträume von 30 und 15 Minuten oder in Zeiträume von jeweils 15 Minuten aufzuteilen. Sie würde auch die Verschiebung des Beginns der täglichen Ruhezeit um eine Stunde ermöglichen, wenn die tägliche Gesamtlenkzeit an diesem Tag sieben Stunden nicht überschreitet, oder eine Verschiebung um zwei Stunden, wenn die tägliche Gesamtlenkzeit fünf Stunden nicht überschreitet. Diese Ausnahmen wären nur einmal während einer Reise von mindestens acht Tagen möglich. Darüber hinaus würde die Politische Option A auch die Vorschriften für den Personengelegenheitsverkehr, der

[14] https://op.europa.eu/s/yEMl
[15] SWD(2023) 197 final.
[16] SWD(2023) 137 final.

ausschließlich innerhalb eines einzigen Landes erbracht wird, an die Vorschriften für Gelegenheitsdienste im grenzüberschreitenden Personenverkehr angleichen, indem sie die Verschiebung der wöchentlichen Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (die sogenannte 12-Tage-Ausnahmeregelung) gestatten würde.

Die zweite Option („Politische Option B“) würde es den Fahrern ermöglichen, ihre Fahrtunterbrechungen völlig flexibel aufzuteilen. Sie würde es den Fahrern ermöglichen, den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde zu verschieben, wenn die tägliche Gesamtlenkzeit an dem betreffenden Tag sieben Stunden nicht überschreitet, oder um zwei Stunden zu verschieben, wenn die tägliche Gesamtlenkzeit fünf Stunden nicht überschreitet. Diese Ausnahmen wären nur zweimal während einer Reise von mindestens acht Tagen möglich. Darüber hinaus würde die Politische Option B es Fahrern, die für Gelegenheitsdienste im Personenkraftverkehr mit einer Dauer von mindestens acht Tagen eingesetzt werden, ermöglichen, ihre wöchentlichen Ruhezeiten über 10 aufeinanderfolgende Wochen zu verteilen.

Die dritte Option („Politische Option C“) würde es den Fahrern ebenfalls ermöglichen, ihre Fahrtunterbrechungen völlig flexibel aufzuteilen. Sie würde es den Fahrern ferner ermöglichen, den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde zu verschieben, wenn die tägliche Gesamtlenkzeit an dem betreffenden Tag sieben Stunden nicht überschreitet, oder eine Verschiebung um zwei Stunden, wenn die tägliche Gesamtlenkzeit fünf Stunden nicht überschreitet. Diese Ausnahmen könnten auf eine unbegrenzte Anzahl von Fällen während einer Reise von mindestens acht Tagen angewandt werden. Darüber hinaus würde die Politische Option C auch die Nutzung der 12-Tage-Ausnahmeregelung bei Gelegenheitsdiensten im inländischen Personenverkehr gestatten. Gleichzeitig würde die Politische Option C auch die Bedingung des „einzelnen Gelegenheitsdienstes“[17] und die Verpflichtung, nach Inanspruchnahme der 12-Tage-Ausnahmeregelung zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten einzulegen, aufheben.

Die bevorzugte Option ist die Politische Option A, da sie als die im Hinblick auf das Ziel der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, wirksamste und konsequenteste Option angesehen wird. Dies gilt trotz ihres geringeren Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Vergleich zu den Politischen Optionen C und B. In Bezug auf das Gleichgewicht, das es zwischen Maßnahmen, die mehr Flexibilität bei der Organisation von Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten bieten, einerseits und der Aufrechterhaltung der Arbeitsbedingungen der Fahrer andererseits zu erreichen gilt, wird die Politische Option A als verhältnismäßiger angesehen als die Politische Option B und die Politische Option C.

Die bevorzugte Option hat keine Auswirkungen auf die Gesamtmindestfahrtunterbrechungen, die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten oder die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten. Die im Rahmen der bevorzugten Option vorgeschlagenen Maßnahmen sehen lediglich Folgendes vor: i) Flexibilität bei der Aufteilung der Fahrtunterbrechungen und der täglichen Ruhezeiten und ii) die Anwendbarkeit der 12-Tage-Ausnahmeregelung auf den inländischen Personengelegenheitsverkehr.

[17] Ein einzelner Gelegenheitsdienst im Zusammenhang mit Artikel 8 Absatz 6a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 bedeutet, dass Fahrer innerhalb von zwölf Tagen nur eine Fahrt durchführen dürfen, um ihre wöchentliche Ruhezeit bis zum Ende des zwölften Tages verschieben zu können.

Alle drei Optionen führen zu einem Nettonutzen im Vergleich zum Ausgangswert. Der Nettonutzen wird bei der Politischen Option C am größten (zwischen 171,3 Mio. EUR und 242,2 Mio. EUR) geschätzt, gefolgt von der Politischen Option B (zwischen 100,4 Mio. EUR und 206,8 Mio. EUR) und der Politischen Option A (zwischen 100,4 Mio. EUR und 135,8 Mio. EUR). Die Einsparungen bei den Anpassungskosten für Kraftomnibusbetreiber in der Politischen Option A werden auf 106,4 Mio. EUR bis 141,9 Mio. EUR geschätzt, ausgedrückt als Gegenwartswert für den Zeitraum 2025-2050 im Vergleich zum Ausgangswert. Die Politische Option B würde zu Einsparungen bei den Anpassungskosten zwischen 106,4 Mio. EUR und 212,8 Mio. EUR führen, und die Politische Option C würde zu Anpassungskosteneinsparungen zwischen 177,3 Mio. EUR und 248,3 Mio. EUR führen. Es wird davon ausgegangen, dass die Kosteneinsparungen in den ersten zwei Jahren der Umsetzung der neuen Vorschriften ihre maximale Wirkung erreichen und dann im Laufe der Zeit schrittweise zurückgehen werden, wobei die Einsparungen langfristig (bis 2050) im Vergleich zum Ausgangswert gleich null sein dürften.

Es war nicht möglich, die sozialen Auswirkungen der bevorzugten Option zu quantifizieren, insbesondere aufgrund der geringen Größe des Sektors des Personengelegenheitsverkehrs und der Knappheit der verfügbaren Daten zu diesem Sektor. Daher war nur eine qualitative Bewertung der Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen möglich. Die Umweltauswirkungen wurden ebenfalls als leicht positiv bewertet, konnten aber nicht quantifiziert werden. Aus diesem Grund spiegelt das berechnete Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht die Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen oder die Umwelt wider, und die quantitativen und qualitativen Bewertungen müssen kombiniert werden, um ein vollständiges Bild zu erhalten.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag für eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 durch die Anpassung der geltenden Vorschriften an die Besonderheiten des Sektors des Personengelegenheitsverkehrs wird es den Betreibern und Fahrern erleichtern, effiziente und hochwertige Dienstleistungen zu erbringen. Dies wird sich positiv auf ihre Geschäftsleistung auswirken, unter anderem durch Kosteneinsparungen und ein verbessertes Dienstangebot. Die Nettokosteneinsparungen für Unternehmen im Rahmen des Vorschlags werden auf 105,8 Mio. EUR bis 141,3 Mio. EUR geschätzt, ausgedrückt als Gegenwartswert für den Zeitraum 2025-2050 bezogen auf den Ausgangswert. KMU, die in der Regel über eine begrenzte Anzahl von Fahrern und Bussen verfügen, werden von den vorgeschlagenen Maßnahmen am meisten profitieren. Den öffentlichen Verwaltungen entstehen möglicherweise begrenzte Kosten bei der Einarbeitung in die neuen Vorschriften in Höhe von schätzungsweise 5,4 Mio. EUR, ausgedrückt als Gegenwartswert für den Zeitraum 2025-2050 bezogen auf den Ausgangswert. Gleichzeitig werden positive Auswirkungen erwartet, wenn die derzeitigen Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Vorschriften gelöst werden, wenngleich diese Vorteile nicht quantifiziert werden konnten.

- **Grundrechte**

Dieser Vorschlag trägt zu den Zielen der Charta der Grundrechte der Europäischen Union[18] und insbesondere deren Artikel 31 bei, der das Recht auf gerechte und angemessene Arbeitsbedingungen vorsieht. Dies liegt darin begründet, dass mit dem Vorschlag die

[18] ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 2.

Arbeitsbedingungen von Kraftomnibusfahrern im Gelegenheitsverkehr verbessert werden sollen, indem bei bestimmten Vorschriften über Fahrtunterbrechungen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten eine begrenzte, aber notwendige Flexibilität eingeräumt wird.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Anwendung und Wirksamkeit dieser Initiative werden durch eine Kombination aus nationalen Umsetzungsberichten und der Analyse von Daten der Durchsetzungsorganisationen der EU und von EU-Datenbankquellen überwacht. Insbesondere die Entwicklungen in Bezug auf Anzahl, Art und Häufigkeit der Verstöße gegen die neu geänderten Sozialvorschriften werden anhand von Durchführungsberichten auf der Grundlage von Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überwacht und bewertet. Nach diesem Artikel müssen die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre die erforderlichen Informationen übermitteln, damit die Kommission alle zwei Jahre einen Bericht sowohl über die Anwendung der Verordnung als auch über die Entwicklungen auf dem betreffenden Gebiet erstellen kann. Darüber hinaus werden sowohl die wirtschaftlichen Auswirkungen als auch die Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und das Wohlbefinden der Fahrer von Eurostat und/oder durch spezielle Erhebungen überwacht und bewertet.

- **Ausführliche Erläuterung der einzelnen Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag sieht folgende Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vor:

– Artikel 4 Buchstabe n wird geändert, um den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, mit der die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates[19] aufgehoben wurde, zu aktualisieren.

– In Artikel 4 wird ein neuer Buchstabe na eingefügt, um entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 die notwendige Definition des Begriffs „Personengelegenheitsverkehr“ einzuführen und klarzustellen, dass diese Definition Gelegenheitsdienste sowohl im inländischen als auch im grenzüberschreitenden Personenverkehr umfasst.

– In Artikel 7 wird ein neuer Absatz eingefügt, der es im Gelegenheitsverkehr eingesetzten Fahrern ermöglicht, ihre obligatorische Fahrtunterbrechung in drei getrennte Fahrtunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten aufzuteilen, zusätzlich zu der bestehenden Möglichkeit, eine Fahrtunterbrechung in zwei getrennte Fahrtunterbrechungen von 15 und 30 Minuten aufzuteilen.

– In Artikel 8 Absatz 2 wird ein neuer Absatz eingefügt, der es Fahrern, die in einem einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr mit einer Dauer von mindestens acht Tagen eingesetzt werden, gestattet, den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine

[19] Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1).

Stunde zu verschieben, wenn die tägliche Gesamtlenkzeit an diesem Tag sieben Stunden nicht überschreitet, oder den Beginn der täglichen Ruhezeit um zwei Stunden zu verschieben, wenn die tägliche Gesamtlenkzeit an diesem Tag fünf Stunden nicht überschreitet. In dem neuen Absatz werden auch die Bedingungen präzisiert, die erfüllt sein müssen, damit solche Ausnahmeregelungen Anwendung finden.

– In Artikel 8 Absatz 6a werden der einleitende Satz sowie Buchstabe a dahingehend geändert, dass die Möglichkeit, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit zu verschieben, auf den inländischen Personengelegenheitsverkehr ausgeweitet wird.

2023/0155 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenheitsverkehrs

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[20],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[21],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer und faire Geschäftsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen sind von überragender Bedeutung für die Schaffung eines effizienten, sicheren und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektors, um Diskriminierungsfreiheit zu gewährleisten und qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen. Es ist daher wesentlich, dass die Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr klar, verhältnismäßig, zweckdienlich, leicht anzuwenden und in wirksamer und kohärenter Weise in der gesamten Union durchzusetzen und umzusetzen sind.

(2) Die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[22] festgelegten Vorschriften über die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten gelten für Kraftverkehrsunternehmer und ihre Fahrer, unabhängig davon, ob sie in der Personen- oder Güterbeförderung tätig sind oder ob die Personen im Linien- oder Gelegenheitsverkehr befördert werden.

(3) Die Besonderheiten des Sektors des Personengelegenheitsverkehrs gelten jedoch nicht für die Bereiche des Güterkraftverkehrs oder des Personenlinienverkehrs. Der Personengelegenheitsverkehr zeichnet sich durch starke Saisonabhängigkeit und unterschiedliche Fahrzeiten aus, die von den touristischen Aktivitäten der Fahrgäste abhängen. Berücksichtigt werden müssen, soweit möglich, außerplanmäßige und

---

20 ABl. C vom , S. .

21 ABl. C vom , S. .

22 Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

unerwartete Wünsche der Fahrgäste in Bezug auf zusätzliche Halte bzw. Änderungen der Strecke oder des Zeitplans. Beim Personengelegenheitsverkehr ist die Lenkzeit im Vergleich zum Güterkraft- oder Linienbusverkehr in der Regel kürzer. Darüber hinaus schlafen Fahrer in der Regel in Hotels und fahren selten nachts. Andererseits erledigen Fahrer während der Arbeitszeit möglicherweise einige zusätzliche Tätigkeiten, häufig in Interaktion mit den Fahrgästen.

(4) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergab, dass einige der einheitlichen Vorschriften über Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nicht den Besonderheiten des Personengelegenheitsverkehrs gerecht werden. Weitere diesbezügliche Bewertungen der Kommission haben ergeben, dass einige der Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in Bezug auf Fahrtunterbrechungen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten für Fahrer und Unternehmen, die im Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, ungeeignet und unpraktisch sind, da sie sich negativ auf die Fähigkeit zur Organisation eines effizienten und hochwertigen Personengelegenheitsverkehrs, auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer und folglich auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken.

(5) Daher sollten die Anforderungen in Bezug auf Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten angepasst werden, um auch den spezifischen Anforderungen des Personengelegenheitsverkehrs Rechnung zu tragen. Es ist ferner angezeigt, die geltenden Vorschriften für den inländischen und grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr anzugleichen.

(6) Eine größere Flexibilität bei der Planung der Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten von Fahrern, die im Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, sollte in keiner Weise die Sicherheit der Fahrer und die Straßenverkehrssicherheit gefährden, den Ermüdungsgrad der Fahrer erhöhen oder zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen führen. Daher sollte diese Flexibilität zu keiner Änderung der derzeitigen Vorschriften über die Mindestfahrtunterbrechungen insgesamt, über die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten sowie über die 14-tägige Höchstlenkzeit führen.

(7) Um eine einheitliche Definition des Begriffs „Personengelegenheitsverkehrs“ zu gewährleisten, muss klargestellt werden, dass die Begriffsbestimmung in der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates[23] sowohl den inländischen als auch den grenzüberschreitenden Verkehr umfasst. Ferner sollte der Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, mit der die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates[24] aufgehoben wurde, aktualisiert werden.

(8) Eine größere Flexibilität bei der Planung der Fahrtunterbrechungen von Fahrern, die für den Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, sollte diese Fahrer nicht daran hindern, Fahrtunterbrechungen von der für eine angemessene Ruhezeit erforderlichen Mindestdauer einzulegen. Daher sollte für jede Fahrtunterbrechung eine Mindestdauer festgelegt werden. Fahrern, die für den Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, sollte es somit gestattet sein, ihre obligatorische Fahrtunterbrechung in drei

[23] Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Neufassung) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

[24] Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1).

getrennte Fahrtunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten aufzuteilen, zusätzlich zu der anderen Möglichkeit, eine Fahrtunterbrechung aufzuteilen.

(9) Um sicherzustellen, dass eine größere Flexibilität bei der Planung der Ruhezeiten von Fahrern, die für den Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, nicht missbraucht wird, ist es unerlässlich, den Umfang dieser Flexibilität klar abzugrenzen und angemessene Kontrollen vorzusehen. Daher sollte es den Fahrern möglich sein, den Beginn ihrer täglichen Ruhezeiten um höchstens ein oder zwei Stunden zu verschieben, wenn die Lenkzeit an diesem Tag fünf bzw. sieben Stunden nicht überschritten hat, wobei sie den Beginn nur bei Reisen mit einer Dauer von mindestens acht Tagen verschieben sollten. Diese Flexibilität sollte während der Reisedauer auf nur eine der Ausnahmen beschränkt werden. Zusätzlich zu den Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers sollte es auch möglich sein, diese Umstände mit einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder dem Arbeitszeitplan abzugleichen.

(10) Die Beschränkung der Möglichkeit, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume zu verschieben, ausschließlich auf den grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr hat negative Auswirkungen auf einen unverfälschten und fairen Wettbewerb zwischen Betreibern, insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen. Gelegenheitsdienste im inländischen Personenverkehr könnten in Bezug auf die zurückgelegte Wegstrecke, die Dauer oder die für Fahrgäste erbrachten Dienstleistungen sehr wohl zu denselben Bedingungen erbracht werden wie Gelegenheitsdienste im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Daher sollte diese Möglichkeit auch für den inländischen Personengelegenheitsverkehr gelten.

(11) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Harmonisierung der Vorschriften über Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten von Fahrern, die für den Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen der Art der Ziele auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(12) Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe n erhält folgende Fassung:

„n) ‚Personenlinienverkehr' inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 Nummern 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates*;

_____

*Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).“

b) Folgender Buchstabe na wird eingefügt:

„na) ‚Personengelegenheitsverkehr‘ inländische und grenzüberschreitende Gelegenheitsdienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009.“

2. In Artikel 7 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„Für Fahrer, die im Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, kann die Fahrtunterbrechung nach Absatz 1 auch durch drei Fahrtunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die über die in Absatz 1 genannte Lenkzeit so verteilt sind, dass Absatz 1 eingehalten wird.“

3. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Sofern die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, kann ein Fahrer, der im Personengelegenheitsverkehr für eine Dauer von mindestens acht Tagen eingesetzt wird, wie folgt von Absatz 2 Unterabsatz 1 abweichen:

a) Verschiebung der täglichen Ruhezeit um höchstens eine Stunde, sofern die Gesamtlenkzeit an dem betreffenden Tag sieben Stunden nicht überschritten hat;

b) Verschiebung der täglichen Ruhezeit um höchstens zwei Stunden, sofern die Gesamtlenkzeit an dem betreffenden Tag fünf Stunden nicht überschritten hat.

Jede der in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b genannten Ausnahmen darf während der Fahrt nach Unterabsatz 1 nur einmal in Anspruch genommen werden.

Der Fahrer vermerkt den Grund dieser Ausnahme spätestens bei Erreichen des Bestimmungsorts oder des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts, einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan.“

b) In Absatz 6a erhalten der einleitende Satz und Buchstabe a folgende Fassung:

„Abweichend von Absatz 6 darf ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit unter folgenden Voraussetzungen verschieben:

a) der Dienst dauert mindestens 24 aufeinanderfolgende Stunden;“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident /// Die Präsidentin*