

Brüssel, den 12.11.2021
C(2021) 8009 final

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 12.11.2021

zur Ermächtigung der Bundesrepublik Deutschland, Ausnahmen von der Anwendung der Artikel 6 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuzulassen

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 12.11.2021

zur Ermächtigung der Bundesrepublik Deutschland, Ausnahmen von der Anwendung der Artikel 6 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuzulassen

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 Rates¹, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Mitgliedstaaten können nach Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in dringenden Fällen für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen eine vorübergehende Ausnahme von der Anwendung der Artikel 6 bis 9 der genannten Verordnung zulassen, worüber die Kommission sofort zu unterrichten ist.
- (2) Am 16. und am 30. Juli 2021 teilte Deutschland der Kommission die vorübergehende Ausnahme von der Anwendung der Artikel 6 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 mit, die es gemäß Artikel 14 Absatz 2 der genannten Verordnung aufgrund der außergewöhnlichen Umstände infolge extremer Wetterverhältnisse (Starkregen) in Deutschland für Beförderungen im Zeitraum vom 16. Juli bis zum 14. August 2021 zugelassen hat. Diese Flexibilität bei Lenk- und Ruhezeiten wurde als notwendig erachtet, um der außergewöhnlichen Nachfrage in Bezug auf den Abtransport von Schutt und kontaminiertem Schlamm aus den Gebieten nachzukommen, die von den Überschwemmungen infolge der starken Regenfälle in Deutschland zwischen dem 12. und 18. Juli 2021 betroffen waren.
- (3) Am 10. August 2021 übermittelte Deutschland eine Mitteilung, in der es darüber informierte, dass die durch die Überschwemmungen verursachten außergewöhnlichen Umstände nach wie vor vorherrschten, und beantragte daher gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 die Ermächtigung der Kommission, Ausnahmen von Artikel 6 Absätze 1 und 2 sowie von Artikel 8 Absatz 6 der genannten Verordnung zuzulassen. Die deutschen Behörden vertraten die Auffassung, dass eine gewisse Flexibilität in Bezug auf die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten erforderlich war, damit die Fahrer die Organisation ihrer Tätigkeiten

¹ *ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.*

an die gestiegene Nachfrage nach Beförderungen zur Unterstützung von Notfallmaßnahmen anpassen konnten.

- (4) Angesichts der anhaltenden negativen Auswirkungen der schweren Überschwemmungen räumte die Kommission ein, dass in Deutschland nach wie vor außergewöhnliche Umstände herrschten, die die beantragte Verlängerung der Ausnahmen von bestimmten Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer, die an Notfallmaßnahmen beteiligt waren, rechtfertigten. Mit ihrem Beschluss C(2021) 6826/F1 vom 24. September 2021 ermächtigte die Kommission Deutschland, bis zum 30. September 2021 Ausnahmen von Artikel 6 Absätze 1 und 2 sowie Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für Fahrer zuzulassen, die an Beförderungen im Straßenverkehr zur Unterstützung von Notfallmaßnahmen beteiligt sind.
- (5) Am 27. September 2021 teilte Deutschland mit, dass die durch die Überschwemmungen verursachten außergewöhnlichen Umstände nach wie vor vorherrschten, und beantragte daher gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 die Ermächtigung der Kommission, die Ausnahmen von Artikel 6 Absätze 1 und 2 sowie von Artikel 8 Absatz 6 der genannten Verordnung zu verlängern. Deutschland wies in seinem Antrag darauf hin, dass allein im Krisengebiet in Rheinland-Pfalz seit den extremen Wetterereignissen vom Juli 2021 nur rund 260 000 der rund 400 000 Tonnen Schutt und Abfall abtransportiert wurden.
- (6) Die deutschen Behörden legten dar, dass der Abtransport von Schutt, Bauschutt, kontaminiertem Schlamm und gefährlichen Stoffen aus den betroffenen Gebieten nicht nur aus Gründen des Gesundheitsschutzes und der Verhütung der Ausbreitung von Krankheiten erforderlich ist, sondern auch, weil Schutt und Sperrmüll unbedingt abtransportiert sein müssen, bevor damit begonnen werden kann, beschädigte oder zerstörte Häuser und öffentliche Gebäude winterfest zu machen oder zu sanieren. Vor allem müssen die Wohngebäude in den betroffenen Gebieten so instandgesetzt werden, dass sie in der kalten Jahreszeit wieder bewohnbar sind.
- (7) Darüber hinaus sind die deutschen Behörden der Auffassung, dass unverzüglich alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden müssen, damit mit dem Wiederaufbau der zerstörten Infrastruktur begonnen werden kann. Dies gilt insbesondere für die Instandsetzung/Wiederherstellung der Gasversorgung und der Abwasserentsorgung. Darüber hinaus wurden Schadstoffe wie Heizöl und andere Betriebsstoffe aufgrund schwerer Regenfälle in die Umwelt freigesetzt und müssen so lange gesammelt werden, wie es die Witterungsbedingungen zulassen.
- (8) In ihrem Antrag vertreten die deutschen Behörden die Auffassung, dass eine gewisse Flexibilität in Bezug auf die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten erforderlich ist, damit die Fahrer die Organisation ihrer Tätigkeiten an die gestiegene Nachfrage nach Beförderungen zur Unterstützung von Notfallmaßnahmen anpassen können. Die Ausnahmen würden bis zum 30. November 2021 für Fahrer gelten, die an Beförderungen im Straßenverkehr zur Unterstützung von Notfallmaßnahmen beteiligt sind.
- (9) Den Angaben der deutschen Behörden zufolge beschränken sich die beantragten Ausnahmen auf die Beförderung humanitärer Hilfsgüter wie Nahrungsmittel, Kleidung und Hygieneartikel, die Beförderung von Tierfutter, die Beförderung von Bulldozern, schwerer technischer Ausrüstung, Sandsäcken und ähnlicher Ausrüstung in die Katastrophengebiete sowie auf den Abtransport von Schlamm, Schutt, Metallschrott, Sperrmüll, Tierkörpern und Ähnlichem aus den Katastrophengebieten.

Die Ausnahmen würden auch für unmittelbar damit zusammenhängende Leerfahrten gelten.

- (10) Die beantragte Anhebung der Höchstlenkzeiten sollte es den Fahrern ermöglichen, länger zu fahren, ohne jedoch die Obergrenze von 10 Stunden pro Tag und fünf Tagen pro Woche zu überschreiten. Folglich würde die wöchentliche Höchstlenkzeit um drei Stunden, d. h. auf bis zu 59 Stunden pro Woche, erhöht.
- (11) Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender Wochen von 90 Stunden sollte im Einklang mit Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unverändert bleiben. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass ein Fahrer, der in der ersten Woche bis zu 59 Stunden fährt, in der zweiten Woche weniger fahren muss (höchstens 31 Stunden), um so eine kumulierte Ermüdung zu verhindern. Darüber hinaus teilt Deutschland mit, dass jede Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit, die 56 Stunden überschreitet, durch eine gleichwertige Ruhezeit ausgeglichen werden sollte, die unmittelbar nach der darauf folgenden wöchentlichen Ruhezeit eingehalten werden muss.
- (12) Deutschland beantragt ferner, dass Fahrer, die Beförderungen im Zusammenhang mit der Katastrophenhilfe in Deutschland durchführen, gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 von der Möglichkeit Gebrauch machen dürfen, zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einzulegen, die sonst nur für Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr gelten.
- (13) Die Möglichkeit, dass Fahrer zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sollte strengen Bedingungen unterliegen, denn die Fahrer müssen in diesen vier aufeinanderfolgenden Wochen mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten nehmen, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein sollten. Dabei sollte die Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss. In Fällen, in denen zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden, sollte der Ausgleich für diese beiden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten vor der nächsten wöchentlichen Ruhezeit genommen werden, um eine kumulierte Ermüdung der Fahrer zu verhindern.
- (14) Deutschland hat in seiner Mitteilung an die Kommission klargestellt, dass die Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden dürfen. Von den Fahrern sollte nicht erwartet werden, dass sie fahren, wenn sie müde sind. Die Arbeitgeber sind und bleiben für die Gesundheit und Sicherheit ihrer Arbeitnehmer verantwortlich. Insbesondere sollten die Arbeitgeber vor Beginn einer Fahrt sicherstellen, dass der Fahrer in der Lage ist, die beabsichtigte Beförderung durchzuführen.
- (15) Zum Zwecke der Durchsetzung sollten die Fahrer auf der Rückseite ihrer Fahrtenschreiberkarten oder Ausdrucke die Gründe für die Überschreitung der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zulässigen Höchstlenkzeiten angeben.
- (16) Angesichts der anhaltenden negativen Auswirkungen der schweren Überschwemmungen räumt die Kommission ein, dass in Deutschland nach wie vor außergewöhnliche Umstände herrschen, die die beantragte Verlängerung der Ausnahmen von bestimmten Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer, die an Notfallmaßnahmen beteiligt sind, rechtfertigen.

- (17) Im Einklang mit der Anforderung in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird die Verwirklichung der in Artikel 1 der genannten Verordnung enthaltenen Ziele durch die von Deutschland beantragten Ausnahmen und ergriffenen Ausgleichs- und Überwachungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt. Desgleichen wird der Wettbewerb im Binnenmarkt nicht übermäßig verzerrt, da sich die beantragten Ausnahmen auf die Beförderung humanitärer Hilfsgüter und den Abtransport von Schutt und Sperrmüll aus den von den Überschwemmungen betroffenen Orten sowie auf die damit verbundenen Leerfahrten beschränken.
- (18) Dem Antrag Deutschlands auf Ermächtigung zur Verlängerung der zugelassenen Ausnahme von Artikel 6 Absätze 1 und 2 sowie von Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sollte daher stattgegeben werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmen gelten unbeschadet der Bestimmungen über die Höchstarbeitszeit nach Artikel 4 der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates².
- (2) Deutschland wird ermächtigt, folgende Ausnahmen von der Anwendung des Artikels 6 Absätze 1 und 2 sowie des Artikels 8 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zuzulassen:
- a) Erhöhung der höchstzulässigen täglichen Lenkzeit von 9 Stunden auf 10 Stunden höchstens fünfmal pro Woche,
 - b) Erhöhung der höchstzulässigen wöchentlichen Lenkzeit auf bis zu 59 Stunden, sofern jede Verlängerung der wöchentlichen Lenkzeit, die 56 Stunden überschreitet, durch eine gleichwertige Ruhezeit ausgeglichen wird, die unmittelbar nach der darauf folgenden wöchentlichen Ruhezeit einzuhalten ist,
 - c) Möglichkeit für Fahrer, die nicht im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätig sind, zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einzulegen, sofern der Fahrer in vier aufeinanderfolgenden Wochen mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten einhält, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sind. Jede Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit ist durch eine gleichwertige Ruhepause auszugleichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche zu nehmen ist. Werden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in zwei aufeinanderfolgenden Wochen eingelegt, muss der anschließenden wöchentlichen Ruhezeit eine Ruhezeit vorausgehen, die als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten genommen wird.
- (3) Die gemäß diesem Beschluss gewährten Ausnahmen gelten für Fahrer von Fahrzeugen, die an Beförderungen beteiligt sind, die der Unterstützung von Notfallmaßnahmen oder der Beseitigung der Folgen der extremen Wetterereignisse, die sich zwischen dem 12. und dem 18. Juli 2021 in Deutschland zugetragen haben, dienen. Diese Beförderungen beschränken sich auf

² 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*).

- a) die Beförderung humanitärer Hilfsgüter in Katastrophengebiete, einschließlich Nahrungsmitteln, Kleidung und Hygieneartikeln,
- b) die Beförderung von Tierfutter,
- c) die Beförderung von Bulldozern, schwerer technischer Ausrüstung, Sandsäcken und ähnlicher Ausrüstung in Katastrophengebiete,
- d) den Abtransport von Schlamm, Schutt, Metallschrott, Sperrmüll, Tierkörpern und Ähnlichem aus Katastrophengebieten,
- e) unmittelbar damit zusammenhängende Leerfahrten.

Artikel 2

Dieser Beschluss gilt bis zum 30. November 2021.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 12.11.2021

*Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission*

