

**In Kürze**

Obwohl das erste EU-Mobilitätspaket schon vor ein paar Monaten in Kraft getreten ist, kennen noch nicht alle Transport- und Speditionsunternehmen die Neuregelungen. Dabei können sie sich angesichts der Tragweite der Reformen eigentlich keine Wissenslücken leisten.

# Faktencheck zum EU-Mobilitätspaket

## Wahr oder falsch? Wir nehmen fünf Mythen zum Mega-Reform-Paket für den europäischen Straßenverkehrssektor unter die Lupe und sorgen dafür, dass Unternehmer durchblicken.

Die Neuregelungen aus dem ersten EU-Mobilitätspaket, die bereits am 20. August 2020 in Kraft getreten sind, werfen derzeit bei Spediteuren und Transporteuren mehrere Fragen auf. Und Gerüchte über Grauzonen sorgen für viel Verunsicherung. Gemeinsam mit Olaf Horwarth geben wir Antworten und räumen die häufigsten Irrtümer aus der Welt. Unser Experte schult und berät als Inhaber der Firma SBS Fleet-Competence regelmäßig sowohl Verkehrs-

unternehmer als auch Berufskraftfahrer. Vor allem zur Ladungssicherung, dem Umgang mit dem digitalen Tachografen, den Sozialvorschriften im Güterverkehr und in der Aus- und Weiterbildung.

### Mythos 1: Ihre Wochenruhezeiten dürfen Fahrer seit August öfter verkürzen

Das stimmt mit gewissen Einschränkungen: Im grenzüberschreitenden Güterverkehr dürfen Lkw-Fahrer zwei aufeinander-

derfolgende reduzierte Wochenruhezeiten von mindestens 24 Stunden einlegen. „Das geht allerdings nur, wenn beide verkürzte Ruhezeiten außerhalb des Niederlassungslandes ihres Unternehmens oder des Landes ihres Wohnsitzes begonnen werden“, sagt Horwarth.

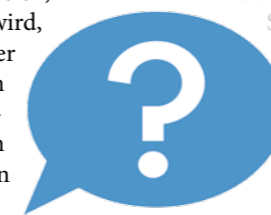
Bisher war eine Verkürzung der Ruhezeit nur jede zweite Woche möglich. Die Neuregelung gilt unter der Voraussetzung, dass der Fahrer in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen zwei reguläre wöchentliche Ruhezeiten mit einer Dauer von mindestens 45 Stunden sein müssen. Die verkürzten Ruhezeiten muss er laut dem ersten EU-Mobilitätspaket unmittelbar vor Beginn der regelmäßigen Ruhezeit der Folgewoche ausgleichen – und zwar am Stück. „Die Idee ist also, dass der Fahrer ein langes Wochenende bekommt“, erklärt Horwarth.

„Ein späterer oder gesplitteter Ausgleich, wie das teilweise falsch kolportiert wird, ist nicht erlaubt“, sagt er. Der Fahrer könne die Neuregelung auch nur in Anspruch nehmen, wenn er außerhalb des Landes unterwegs sei, in dem er seinen Wohnsitz und sein Arbeitgeber seinen Firmensitz habe.

„Ein deutscher Fahrer kann also seine Wochenruhezeit hierzulande nicht zweimal hintereinander reduzieren.“

### Mythos 2: Fahrer sind verpflichtet, alle vier Woche heimzukehren

„Fälschlicherweise ist im Zusammenhang mit dem ersten EU-Mobilitätspaket häufig von einer Rückkehrpflicht die Rede“, stellt Horwarth klar. Dabei habe der Gesetzgeber vor Kurzem bloß für Lkw-Fahrer das Recht geschaffen, innerhalb von vier aufeinanderfolgenden Wochen mindestens einmal an ihren Wohnort oder die für sie zuständige Betriebsstätte zurückzukehren, um dort eine Wochenruhezeit von mindestens 45 Stunden zu verbringen. Die Neuregelung verpflichtet eigentlich die Verkehrsunternehmen, ihre Einsatzplanung so anzupassen, dass die Fahrer in der Lage sind, die Rückkehr auch zu schaffen.



Sie müssen dies dokumentieren und bei Kontrollen nachweisen. Wenn der Fahrer zum Wohnort oder zur Betriebsstätte



zurückkehren möchte, um seinen Ausgleich für zwei zuvor reduzierte Wochenruhezeiten einzulegen, muss der Verkehrsunternehmer dies bereits vor Beginn der verlängerten Wochenruhezeit in der Folgewoche ermöglichen.

„Die verkürzten Wochenruhezeiten muss er am Stück zusammen mit der regelmäßigen Wochenruhezeit ausgleichen“, sagt Horwarth. Die Rückkehrfrist verkürzt sich dementsprechend. „Die Rückkehr zum Wohnort oder zur Betriebsstätte ist für den Fahrer letztlich ein Kann, aber kein Muss“, betont der Experte. „Wenn er lieber 200 Kilometer früher bei seiner Freundin übernachten möchte, kann der Verkehrsunternehmer ihm nicht vorschreiben, wo er seine Freizeit verbringt.“ Diese oder eine andere Abweichung von der Möglichkeit zur Rückkehr zum Wohnort oder zur Betriebsstätte sollte beweisicher dokumentiert werden, damit es später keinen Ärger gibt, rät Horwarth. Kritisch sieht er, dass einige Arbeitgeber schon Verzichtserklärungen ausgearbeitet haben, die sie ihren Arbeitnehmern zur Unterschrift vorlegen, um sich jeglichen

Halbwahrheiten über das EU-Mobilitätspaket leiten Verkehrsunternehmen in der Regel in eine Sackgasse, Fakten dagegen sicher ans Ziel



## Dieser Inhalt ist Teil des VR Abos. Noch kein Abonnent?



Jetzt 2 Monate unverbindlich VerkehrsRundschau kennenlernen und vom Profi-Wissen für die Logistikbranche profitieren! Das Abo endet automatisch, keine Kündigung nötig!

**Zum Kennenlern-Abo** unter [www.verkehrsrundschau.de/abo](http://www.verkehrsrundschau.de/abo)

© Copyright 2020 – VerkehrsRundschau  
Alle Inhalte dieses Werkes, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei Springer Fachmedien München GmbH (Verlag). Die ganze oder teilweise Vervielfältigung sowie jede Weitergabe an Dritte ist ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlages nicht gestattet.  
Tel: +49 (0) 89/20 30 43-22 15, philomena.bemiederer@springer.com, www.verkehrsrundschau-plus.de