

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr

Entwurf einer Empfehlung des Rates zur Verbesserung der Anwendung der Sozialverordnungen

KOM(84) 147 endg.; EG-Dok. 5937/84

Punkt der 537. Sitzung des Bundesrates am 29. Juni 1984

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften (EG),
der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik (AS),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In),
der Rechtsausschuß (R) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat nimmt von dem Entwurf einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr Kenntnis.

- EG
VP
2. Der Bundesrat teilt die Auffassung, daß die Sozialvorschriften im Straßenverkehr vereinfacht, verständlicher gestaltet und besser an die Wirklichkeit angepaßt werden müssen. Er begrüßt nachdrücklich die besondere Ratsempfehlung zur einheitlichen Anwendung der Verordnungen in den Mitgliedstaaten, um neue Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.
- AS
3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dem Verordnungsvorschlag in dieser Form jedoch nicht zuzustimmen
- EG
VP
4. und bei den weiteren Beratungen den folgenden Bedenken Rechnung zu tragen.
- EG
AS
VP
(EG,VP)
5. Das Ziel der EG-Kommission, die Vorschriften zu vereinfachen und leichter verständlich zu machen, ist mit den vorliegenden Vorschlägen (in wesentlichen Punkten) nicht zu erreichen. Die vorgeschlagenen Änderungen sind noch unübersichtlicher und schwerer vollziehbar als die zur Zeit geltenden Vorschriften.
- EG
VP
6. Hierzu tragen nicht nur die Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Lenkzeitunterbrechungen, sondern auch die Ausnahmeregelungen bei. Einfacher und übersichtlicher erscheinen Regelungen, wonach innerhalb eines konkreten Bezugszeitraums bestimmte Lenk- und Arbeitszeiten nicht überschritten werden dürfen. Fraglich ist, ob der mit numerisch geordneten Schaublättern und einer Verdoppelung der Aufbewahrungsfrist der Schaublätter auf zwei Jahre verbundene Verwaltungsaufwand die Überwachung und Ahndung der Vorschriften verbessert.
- EG
VP
7. Gravierend ist, daß die Vorlage die erforderliche Ausgewogenheit zwischen den Interessen der Verkehrs-

sicherheit und den berechtigten sozialen Anliegen der Arbeitnehmer einerseits sowie dem Gebot der Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Fahrzeuge und der Versorgung der Verkehrsnutzer zu angemessenen Preisen andererseits, vermissen läßt. So führen die vorgeschlagene Verminderung der wöchentlichen Lenkzeit, die Erhöhung der täglichen Ruhezeit und insbesondere der wöchentlichen Ruhezeit auf 48 Stunden zu einer bedenklichen Einengung des Dispositionsspielraumes der Unternehmen. Dies wirkt sich in Verbindung mit dem starren Wochenbegriff insbesondere nachteilig für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen aus.

G
S
P

8. Bedenken bestehen auch insoweit, als die vorgeschlagenen Regelungen in geltendes Tarifrecht eingreifen.

G
P

9. Der Bundesrat verweist hier auf die primäre Zuständigkeit der Tarifpartner für die Bestimmung der Arbeitszeit.

S

10. Vor allem im Bereich des von den EG-Sozialvorschriften hauptsächlich betroffenen Güterfernverkehrs erscheint ein Eingriff in geltendes Tarifvertragsrecht untragbar, weil die Tarifvertragsparteien hier nach langwierigen Verhandlungen unter dem Dach des geltenden Rechts erst kürzlich einen fairen Interessenausgleich gefunden haben, der nach ihrem Willen mindestens bis zum 31. Dezember 1987 Bestand haben soll.

11. Außerdem würde die Verwirklichung der Vorschläge der EG-Kommission dazu führen, daß die Unternehmer und Fahrer auch materiell unterschiedlichen Regelungen unterworfen wären, je nachdem, ob auf den Beförderungsvorgang die EG-Sozialvorschriften oder das AETR anzuwenden wäre.

- EG
VP 12. Gegen eine solche Schaffung zweierlei Rechts auf deutschem Boden ergeben sich Vorbehalte. Für die Bundesrepublik Deutschland als europäischem Transitland spielen die dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) unterliegenden Verkehre der Nicht-EG-Staaten eine wichtige Rolle. Neue Abweichungen von den derzeit im wesentlichen harmonisierten Bestimmungen müßten sich nachteilig auf die Durchsetzung der Sozialvorschriften auswirken.
- AS 13. Eine Anpassung des AETR an die EG-Sozialvorschriften ist nicht absehbar.
- EG
In
VP 14. Im übrigen bittet der Bundesrat, es bei der bisherigen Ausnahmeregelung für Zugmaschinen zu belassen, soweit diese ausschließlich für land- und forstwirtschaftliche Arbeiten eingesetzt werden.
- In 15. Gründe der Verkehrssicherheit und der Wettbewerbsgleichheit erfordern die vorgesehene Änderung nicht, die für den Betrieb von schneller fahrenden landwirtschaftlichen Fahrzeugen erhebliche und sachlich nicht gebotene Erschwernisse (z. B. Verwendung eines Kontrollgeräts) mit sich bringen würde.
- EG
R 16. Der Bundesrat hält an seiner schon wiederholt zum Ausdruck gebrachten Auffassung fest, daß die EWG keine Kompetenz hat, die Mitgliedstaaten zum Erlaß von Straf- oder Bußgeldvorschriften zu verpflichten. Die Gemeinschaft kann die Mitgliedstaaten auch nicht mit verbindlicher Wirkung zu einer bestimmten Ausgestaltung solcher Vorschriften anhalten. Da der vorgesehenen Empfehlung keine Rechtsverbindlichkeit gegenüber den Mitgliedstaaten zukommt und das deutsche Recht den vorgesehenen

Anforderungen weithin schon genügt, sieht der Bundesrat davon ab, zu den zu harmonisierenden Regelungen über Ordnungswidrigkeiten unter dem Gesichtspunkt der Rechtsgrundlage im einzelnen Stellung zu nehmen.

17. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner, die darüber hinaus von den Ausschüssen empfohlenen Änderungswünsche zu den Einzelvorschriften bei den weiteren Beratungen zu berücksichtigen.
- Annahme
allen
bis 26.)

Zu Artikel 1 - Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69

Zu Nr. 3 - Art. 4 Nr. 1

18. Es muß weiterhin auf das Gesamtgewicht von Fahrzeug einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger abgestellt werden (siehe Art. 4 Nr. 2 der geltenden Verordnung), da sonst die Gefahr besteht, daß Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,5 t nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung fallen, selbst wenn sie einen Anhänger von erheblichem Gesamtgewicht mit sich führen. Das kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht hingenommen werden.

Zu Nr. 3 - Art. 4 Nr. 3

19. Es sollte bei der bisherigen Regelung (Art. 4 Nr. 3) bleiben, da andernfalls die Linienlänge so erheblich ausgedehnt werden könnte, daß von einem Nahverkehr nicht mehr die Rede sein kann.

Zu Nr. 3 - Art. 4 Nr. 10

20. Der Regelung kann nicht zugestimmt werden, da die Möglichkeit der Umgehung der Vorschriften in weitem Umfang eröffnet wird.

Zu Nr. 5 - Art. 6 Nr. 1

- In 21. Arbeitsmedizinische Untersuchungen haben ergeben, daß die Unfallgefahr bei über achtstündiger Arbeitszeit überproportional ansteigt. Dieser arbeitsmedizinischen Erkenntnis ist gerade im für die Verkehrssicherheit besonders wesentlichen Bereich der Kraftfahrerarbeitszeit Rechnung zu tragen. Die Dauer der Lenkzeit sollte deshalb im Regelfall auf acht Stunden begrenzt sein und nur in Ausnahmefällen auf neun Stunden ausgedehnt werden dürfen.

Zu Nr. 12 - Art. 12 a (alt)

- In 22. Der Streichung kann nicht zugestimmt werden, da andernfalls die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet wäre.
(bei Annahme entfällt 23.) Die Begründung der Kommission vermag nicht zu überzeugen.

- VP 23. Der Wegfall des Akkordlohnverbots entspricht nicht den verstärkten Bemühungen um Verkehrssicherheit.

Zu Nr. 14 - Art. 13 (neu)

- In 24. Es ist nicht einzusehen, warum die Ausnahme nicht auf die Fälle von höherer Gewalt beschränkt bleibt, wie im geltenden Recht. Nach der Fassung des Vorschlags gibt auch jeder voraussehbare Stau dem Unternehmer die Möglichkeit, den Fahrer die Lenkzeit überziehen zu lassen.

Zu Nr. 15 - Art. 14 Nr. 1 (i)

- In 25. Die Vorschrift ist zu unbestimmt. Da sie nicht kontrollierbar ist, besteht die Gefahr, daß die Bestimmungen umgangen werden.

Zu Artikel 2 - Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70

Zu Nr. 4 c - Art. 17 Abs. 5 (neu)

- n 26. Die Formulierung ist mißverständlich. Es muß sichergestellt bleiben, daß alle Schaublätter der laufenden Woche mitgeführt werden. Deshalb muß es richtig heißen: "der vorangegangenen Tage dieser Woche".

Anmerkung: Die Empfehlungen unter den Ziffern 18 bis 22 und 24 bis 26 entsprechen Änderungswünschen, die der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik unmittelbar an die Bundesregierung gerichtet hat.