

16.04.84

EG - AS - In - R - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

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

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 13. April 1984 - 14 - 680 70 - E - Ve 125/84 -.

Diese Vorlagen sind mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 20. März 1984 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu den genannten Kommissionsvorlagen ist vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen. Zur Information werden gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihren Vorlagen übermittelten Erläuterungen beigelegt.

Vorschlag einer

VERORDNUNG 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

und
Entwurf einer

EMPFEHLUNG DES RATES

zur Durchführung dieser Verordnung

ERLÄUTERUNGEN

I. Allgemeine Überlegungen

1. Die Verordnungen Nr. 543/69 und 1463/70 wurden Ende der sechziger Jahre - zusammen mit den Vorschriften für den Zugang zum Markt und der Preisverordnung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr - als erste Massnahmen erlassen, die auf die Neuordnung der Eisenbahnen sowie der Wettbewerbs- und Beihilferegeln abzielen.

Die Einführung dieser Sozialvorschriften der Gemeinschaft mit dem vor-
dringlichen Ziel, die Wettbewerbsbedingungen sowohl zwischen den ver-
schiedenen Binnenverkehrsträgern als auch innerhalb des Strassenverkehrs
zu harmonisieren, war ein erheblicher Fortschritt auf dem Wege zur Verwirk-
lichung der Vertragsziele.

2. Wir verfügen nunmehr über 15 Jahre Erfahrung mit diesen Vorschriften, über deren Anwendung die Kommission von Zeit zu Zeit Berichte veröffentlicht hat. Die Kommission glaubt, aus ihren Erfahrungen in diesem Zeitraum folgende Schlussfolgerungen ziehen zu können:

- 2.1. Das öffentliche Interesse an den Verordnungen und ihrer Durchführung hat in keiner Weise abgenommen, auch wenn Ansichten und Ziele sich unterscheiden mögen. Die ursprünglich negative Reaktion, in der sich eine zeitweise uneingeschränkte Ablehnung zu äussern schien, ist einer objektiven und leidenschaftslosen Beurteilung gewichen. Obwohl Für und Wider sich nach wie vor die Waage halten, ist niemand mehr ernstlich der Ansicht, dass die Uhr zu dem Punkt zurückgedreht werden sollte oder könnte, an dem die Verordnungen der Gemeinschaft aufgehoben werden.

Eine weitere positive Entwicklung besteht darin, dass die Überwachung und Ahndung von Zuwiderhandlungen verhältnismässig reibungslos verlaufen, obwohl sie nicht überall den erwünschten Grad der Vollkommenheit erreicht haben mögen. Das Ausmass und die Wirksamkeit der Massnahmen zur Durchführung der Verordnungen ist ein Spiegelbild der verfügbaren finanziellen, personellen und materiellen Möglichkeiten, wobei die Schwierigkeiten, mit denen die Mitgliedstaaten derzeit als Folge der Haushaltsschwierigkeiten zu kämpfen haben, auch an diesem System nicht spurlos verübergerhen.

- 2.2. Die Zahl der Verstösse ist nach wie vor verhältnismässig gross; und auch die Zeit hat keinerlei Anzeichen für einen deutlichen Rückgang der Verstösse in der gesamten Gemeinschaft gebracht. In den allermeisten Fällen handelt es sich jedoch nicht um grössere Verstösse, sondern um eine geringfügige Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sowie um möglicherweise entsprechende Veränderungen des Fahrtenschreibers. Auch wenn bei Kontrollen nach wie vor manchmal äusserst ernste Verstösse entdeckt werden, so hat die Kommission entgegen den manchmal vorgebrachten Behauptungen doch den Eindruck, dass diese für das Verhalten der Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Güterkraftverkehrsgewerbe innerhalb der Gemeinschaft nicht typisch sind.

- 2.3. Auch wenn es besondere Schwierigkeiten bereitet, die Ergebniss der Verordnungen über den Wettbewerb zwischen Strassen- und Eisenbahnverkehr besonders schwierig zu beurteilen, so hat die Kommission doch den Eindruck, dass sie im Verhältnis zu anderen Einflüssen auf die Stellung der Eisenbahn von recht untergeordneter Bedeutung sind.

Dieser Sachverhalt würde sich selbst bei optimaler Einhaltung des Systems nicht wesentlich ändern. Auch wenn die Verordnungen hin und wieder immer noch als unbedingt notwendiges Instrument zur Harmonisierung des Wettbewerbs zwischen diesen Verkehrsträgern und damit für die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen bezeichnet werden, so ist dieser Faktor nach Ansicht der Kommission doch nicht so wichtig, wie ursprünglich angenommen worden war.

Allerdings hat sich die Verordnung offenbar erheblich auf den Wettbewerb innerhalb des Strassenverkehrsgewerbes ausgewirkt. Sie hat eine grössere Annäherung der Wettbewerbsbedingungen zustande gebracht; und in diesem Bereich ist eine wirkungsvollere und einheitlichere Durchsetzung besonders wichtig.

- 2.4. Die Vorschriften können ohne weiteres als ein nicht mehr wegzudenkender Teil der Rechtsvorschriften für die Sicherheit im Strassenverkehr - besonders im Personenkraftverkehr - bezeichnet werden. Selbst wenn man berücksichtigt, dass andere, ebenso wichtige Ausschnitte dieser Rechtsordnung noch immer unterschiedlichen Regelungen der einzelnen Mitgliedstaaten unterliegen, bleibt die Harmonisierung der Lenk- und Ruhezeiten auf Gemeinschaftsebene eine wichtige Errungenschaft. Die Tatsache, dass die Bestimmungen im Bewusstsein aller Betroffenen fest verankert sind (auch wenn sie nicht immer eingehalten werden), ist ein Erfolg, von dem man annehmen darf, dass er in zunehmendem Masse zur Lösung dieses für die Allgemeinheit so wichtigen Problems beitragen wird.
- 2.5. Ob die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 einen wesentlichen Beitrag zum sozialen Fortschritt geleistet hat, wird sicher nicht von allen, an die sie sich richtet, gleich beantwortet werden. Zwischen Arbeitsgeberverbänden und Gewerkschaften bestehen unterschiedliche Meinungen. Dennoch wird man feststellen können, dass die Mehrzahl der Unternehmen das System als sinnvollen Rahmen für die Betriebsführung akzeptiert hat, was Rufe nach einer grösseren Beweglichkeit nicht ausschliesst. Auch die Mehrzahl der Arbeitnehmer ist sich ihrer Verantwortung gegenüber den Vorschriften bewusst.
3. Allgemein gesagt, kann trotz dieser vorsichtig positiven Wertung nicht übersehen werden, dass die Sozialvorschriften bis auf den heutigen Tag bei der Annahme durch die Sozialpartner und der Ausführung durch die Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten ständig Probleme verursacht haben. Die von Arbeitgebern und Arbeitnehmern sowie selbständigen Fahrern an Einzelheiten des Systems geübte Kritik wird dadurch verschärft, dass bei der Überwachung und Ahndung von Zuwiderhandlungen grosse qualitative und quantitative Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen. Das Ziel der Vorschriften, die Wettbewerbsbedingungen einander anzugleichen, läuft unter diesen Umständen Gefahr, in sein Gegenteil verkehrt zu werden.

4. Für diese negativen Aspekte dürften zwei Hauptgründe entscheidend sein:

Wie die langjährige Erfahrung gezeigt hat, liegt die erste Ursache darin, dass die Verordnungen zu kompliziert sind, was ihre Anwendung durch die Geschäftsleitung und ihre Durchsetzung durch die Behörden erschwert, und dass es ihnen gleichzeitig an Flexibilität mangelt. Ausserdem sind, wie einige Gerichtsverfahren in den einzelnen Mitgliedstaaten gezeigt haben, unvermeidliche Unterschiede in der Auslegung entstanden, von denen einige das System noch starrer machen. Die Tatsache, dass seit dem Inkrafttreten der Regeln der Ruf nach mehr Wirklichkeitsnähe nicht verstummt ist, spricht für sich selbst. Diese Forderungen kommen sowohl von den Arbeitgebern, die über unnötige Beschränkungen ihres Leistungsvermögens klagen, als auch von den Arbeitnehmern, die darüber klagen, dass ihr Familienleben und ihre Freizeit unnötig eingeschränkt werden.

Die zweite Ursache spiegelt ein allgemeines Problem der gesamten Gemeinschaft wider, das nicht auf die Sozialverordnungen beschränkt ist, auch wenn es sich hier besonders negativ auswirkt. Gemeint sind die Unterschiede in den einzelstaatlichen Verwaltungseinrichtungen zur Anwendung, Überwachung und Durchsetzung des Gemeinschaftsrechts.

5. Diese Sachverhalte sind nicht neu, ihre Ursachen sind seit langem bekannt und die Bemühungen für ihre Verbesserung so alt wie die Sozialverordnungen selbst. Die Kommission hat von Anfang an versucht, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, einschliesslich des Verstossverfahrens als letztem Ausweg, Abhilfe zu schaffen. Der Rat hat zum letzten Male auf seiner Tagung im Dezember 1980 den gemeinsamen Willen der Mitgliedstaaten bekundet, für eine bessere Anwendung der Verordnungen zu sorgen. Gleichzeitig hat er die Kommission gebeten, die hierfür in Frage kommenden Mittel und Wege gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zu prüfen und zu gegebener Zeit geeignete Vorschläge zu unterbreiten.

6. Die Kommission legt hiermit dem Rat das Ergebnis dieser Arbeit vor. Es besteht aus den Vorschlägen für zwei Massnahmen, die auf

- eine Revision der Sozialvorschriften selbst und
- eine gemeinsame Anstrengung der Regierungen der Mitgliedstaaten zur Intensivierung der Überwachung und Ahndung von Zuwiderhandlungen abzielen.

Die zuständigen Kommissionsdienststellen haben den Inhalt dieser Vorschläge mit den Regierungen und den Sozialpartnern erörtert.

Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bieten keinen Grund zu der Annahme, der Rat könne leicht zu einer Entscheidung gelangen.

7. Die Kommission hatte bei der Ausarbeitung dieser Vorschläge selbstverständlich nicht die Absicht, vom Weg des sozialen Fortschritts abzuweichen. Sozialvorschriften, die nichts als tote Buchstaben sind, haben jedoch keinen Wert, sondern bergen das Risiko und sogar die Wahrscheinlichkeit in sich, auf die Dauer gegen die eigenen Ziele zu wirken.

Die Revision muss daher zu einem System führen, das genügend eigene Autorität besitzt, um von der Mehrheit der Arbeitgeber und Arbeitnehmer aus Überzeugung mitgetragen zu werden.

8. Bei den Vorschlägen für eine verbesserte Überwachung und Ahndung von Zuwiderhandlungen besteht das wesentliche Ziel der vorgeschlagenen Empfehlung darin, die Massnahmen der Mitgliedstaaten zu harmonisieren und das Ausmass der Durchsetzung im allgemeinen zu verbessern.
9. Die Entscheidungen müssen rasch getroffen werden. Je länger die gegenwärtige Lage andauert, desto ernster werden die Schwierigkeiten für die Anwendung der Sozialvorschriften als eines der wichtigsten Instrumente für eine sozialverpflichtete, marktwirtschaftliche Verkehrspolitik.

10. Die beabsichtigte Revision soll und kann nichts an der grundsätzlichen Konzeption der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 ändern. Diese ist und bleibt ein wichtiges Instrument der gemeinsamen Verkehrspolitik, das seinen Ausgangspunkt und seine Zielsetzung in der sogenannten Harmonisierungsentscheidung von 1965 hat. Die Vorschriften sind daher in ihren Zielen unverändert. Mit dieser verkehrspolitischen Leitlinie stimmt die Forderung überein, Lenk- und Ruhezeiten so zu gestalten, dass ihre Einhaltung als ein wirksamer Beitrag zur Verkehrssicherheit gewertet wird. Schliesslich erscheint es selbstverständlich, dass das ganze System nur in Übereinstimmung mit den berechtigten sozialen Anliegen der Arbeitnehmer weiterentwickelt werden kann. Zwischen diesen grundsätzlichen Leitlinien und den ebenso wichtigen Forderungen, die Wirtschaftlichkeit im Interesse der Unternehmer nicht über Gebot zu beeinträchtigen, die Versorgung der Verkehrsnutzer mit qualitativ guten Verkehrsleistungen zu angemessenen Preisen sicherzustellen sowie insgesamt zu einer optimalen Ordnung des Verkehrsmarktes nach den Belangen der Allgemeinheit beizutragen, muss ein für alle Seiten tragbarer Kompromiss gefunden werden.

11. Bei der Ausarbeitung der in dieser Mitteilung enthaltenen Vorschläge hat die Kommission im einzelnen vier Ziele angestrebt:

- (i) die Verordnungen zu vereinfachen, leichter verständlich und damit leichter anwendbar zu machen;
- (ii) sie elastischer zu machen; insbesondere den Fahrern eine grössere Möglichkeit zu bieten, die Ruhezeiten zu Hause zu verbringen. Daher sehen die Vorschläge etwas längere und elastischere tägliche Lenkzeiten vor, die durch längere obligatorische Ruhezeiten ausgeglichen und wiederum etwas flexibler genommen werden können. Daher ist es beispielsweise möglich, die wöchentlichen Ruhezeiten zu verkürzen, wenn der Fahrer unterwegs ist, und innerhalb eines eng begrenzten Zeitraums auszugleichen, wenn er zu Hause ist;
- (iii) gleichwohl eine Ermüdung durch zu lange tägliche Lenkzeiten oder eine Häufung zu langer Arbeitszeiten ohne angemessene Ruhepausen zu verhindern;
- (iv) das Ausmass der Durchsetzung zu verbessern. Die grössere Einfachheit des Vorschlags ist für diesen Zweck wichtig. Die Kommission hat auch die Durchsetzungspraktiken der Mitgliedstaaten untersucht und sich bemüht, in ihren Empfehlungen hier die ihrer Ansicht nach besten Praktiken und Verfahren auszusuchen.

12. Ein vorläufiges Ergebnis der Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 besteht in der Einführung bestimmter Normen, die mit dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), das die Mitgliedstaaten ratifiziert haben, insbesondere im Hinblick auf die neuen Vorschriften für die Lenkzeiten nicht zu vereinbaren sind. Wenn der Rat einer endgültigen Fassung der neuen Verordnung zugestimmt hat, werden daher auch die Verfahren zur Änderung dieses Übereinkommens eingeleitet werden müssen.
13. Die Revision sollte zu einem praktischen und durchsetzbaren System führen. Wenn sie hier erfolgreich ist, werden die künftigen Vorschriften bei den Betroffenen auf eine positivere Resonanz stossen als bisher. Zusammen mit der empfohlenen grösseren Effizienz in der Überwachung der Verordnung und der Ahndung von Zuwiderhandlungen dürften manche Probleme der letzten Jahre bei der Anwendung dieser gemeinschaftsrechtlichen Norm der Vergangenheit angehören.
14. Eine wichtige Frage wurde aufgeworfen, aber nicht beantwortet. Es ging darum, ob die Verordnungen weiterhin in ihrer Gesamtheit auf selbständige Fahrer Anwendung finden sollten. Die Tatsache, dass weder Abweichungen noch Ausnahmen für selbständige Fahrer in den derzeitigen Verordnungsentwürfen vorgeschlagen sind, beeinflusst keinesfalls die diesbezügliche endgültige Stellungnahme der Kommission, die das Problem weiterhin überdenken und erörtern wird.

II. Besondere Überlegungen

A. Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69

Artikel 1

Dieser Artikel wurde geändert, um verschiedene neue Begriffsbestimmungen einzubeziehen, andere zu ändern und das Konzept einer festen Woche einzuführen.

Artikel 4

Die Bestimmungen für Beförderungsarten, für welche die Verordnung nicht gilt, sind klarer formuliert worden. Die Beförderung von Gütern für rein private Zwecke wurde in diese Gruppen aufgenommen, da derartige Beförderungen für die Ziele der Verordnung unerheblich sind. Ausserdem wurde die für die meisten Fahrten mit Fahrzeugen von Trägern öffentlicher Gewalt geltende Abweichung in Artikel 14 über innerstaatliche Abweichungen der Mitgliedstaaten übernommen, da bei diesen nur selten die Grenzen überschritten werden.

Artikel 5

Dieser Artikel wurde geändert, damit die seit dem Erlass der ursprünglichen Verordnung eingetretenen Entwicklungen berücksichtigt werden können.

Artikel 6

Der frühere Artikel wurde gestrichen, da es aufgrund technischer Änderungen im Fahrzeugbau kaum noch gerechtfertigt ist, bei den täglichen Lenk- und Ruhezeiten zwischen unterschiedlich grossen Fahrzeugen zu unterscheiden. Der Artikel wird durch eine Neufassung ersetzt, die im Interesse einer grösseren Flexibilität der Verkehrsunternehmen und Fahrer und zur Förderung des sozialen Fortschritts die tägliche Lenkzeit zweimal wöchentlich von neun auf zehn Stunden erhöht und die wöchentliche Lenkzeit auf 45 Stunden vermindert.

Artikel 7

Nach der bisherigen Verordnung kann ein Fahrer mehrere Stunden arbeiten und vier Stunden hinter dem Steuer verbringen, ehe er eine Ruhepause einlegt. Aus Gründen der Sicherheit im Strassenverkehr und des sozialen Fortschritts sollte dies durch die Einführung einer Arbeitszeit von höchstens viereinhalb Stunden nicht mehr zugelassen werden.

Artikel 8

Die heutigen Ruhepausen sind vor allem dann zu kurz, wenn sie auf eine Arbeitszeit von viereinhalb Stunden folgen, weshalb neue Vorschriften für eine einstündige Ruhepause eingeführt wurden.

Artikel 9 bis 11

Durch die Heraufsetzung der grundlegenden Tagesruhezeit für Fahrzeuge mit einem Fahrer und für Fahrzeuge mit doppeltem Fahrpersonal ohne Schlafkabine auf 12 Stunden wird der soziale Fortschritt verbessert, die tägliche Arbeitszeit verringert, aber die Möglichkeit gelassen, die Ruhezeiten an bestimmten Tagen zu verkürzen, sofern der Fahrer die ihm zustehenden Ruhestunden anderswo einlegen kann. Ebenso wird die Ruhezeit auf neun Stunden innerhalb von 30 Stunden erhöht, wenn doppeltes Fahrpersonal eingesetzt wird und das Fahrzeug mit einer Schlafkabine ausgestattet ist. Aus denselben Gründen wurde die wöchentliche Ruhezeit auf 48 Stunden heraufgesetzt, von denen mindestens 36 Stunden ununterbrochen zu Hause und 24 Stunden unterwegs eingelegt werden müssen. Dies soll dem Fahrer mindestens einen vollständigen Ruhetag ermöglichen und Gelegenheit geben, rascher nach Hause zu kommen.

Artikel 12

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die bisherige Fassung schwierig anzuwenden ist und der heutigen Wirklichkeit der Verkehrsordnung nicht mehr entspricht. Dieser Artikel wurde daher gestrichen.

Artikel 13

Die neue Fassung dehnt dementsprechend den Spielraum des Fahrers, von bestimmten Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 abzuweichen, nötigenfalls auf alle Vorschriften aus.

Artikel 14

Die Bestimmungen über die Führung eines persönlichen Kontrollbuchs im bisherigen Artikel 14 sind nicht länger sinnvoll und daher gestrichen worden. Die bisherigen Abweichungen in Artikel 14 a) sind zum grössten Teil in den neuen Artikel 14 übernommen worden, ausgenommen eine von Artikel 14 a) Absatz 1 Buchstabe a), die gestrichen wurde, weil sie bei den neuen elastischeren Vorschriften nicht mehr notwendig war. Die übrigen Abweichungen wurden vereinfacht und erweitert, sofern dies die Ziele der Verordnung nicht gefährdete. Neue Abweichungen für Elektrofahrzeuge, Nahverkehrsbeförderungen, bei denen das Lenken nicht die Hauptaufgabe des Fahrers ist, und für Beförderungen auf kleinen oder unbewohnten Inseln wurden aufgenommen, da sie mit verhältnismässig kurzen Fahrten verbunden sind. Aus diesem Grunde wurden die grösseren und dichter besiedelten Inseln, nämlich Korsika, Kreta, Sardinien und Sizilien, durch die Festlegung einer maximalen Fläche von 2.200 km² nicht aus der Verordnung ausgenommen. Ferner war es unumgänglich, eine neue allgemeine Abweichung für Verkehrsbedürfnisse unter ungewöhnlichen und unvorhersehbaren Umständen einzuführen.

Artikel 15

Es ist zweckmässig, auf die Notwendigkeit einer Arbeitsplanung hinzuweisen, damit die Vorschriften der Verordnungen (EWG) Nr. 543/69 und 1463/70 eingehalten werden können.

Artikel 16

Im Personenlinienverkehr tätige Unternehmen müssen Arbeitszeitpläne ihrer Fahrer und Schaublätter der Fahrtenschreiber mindestens zwei Jahre aufbewahren.

Artikel 17

Es genügt, wenn der Bericht über die Durchführung der Verordnung alle zwei Jahre, aber innerhalb einer bestimmten Frist ausgearbeitet wird, damit er sich nicht zu sehr verzögert. Da sich das Europäische Parlament für dieses Thema interessiert, ist es angebracht, ihm ein Exemplar des Berichts zu übermitteln; ausserdem ist es sinnvoll, dass die Arbeitgeber und die für den Strassenverkehr zuständigen Gewerkschaften zum Beitrag ihrer Mitgliedstaaten konsultiert werden.

Artikel 18

Dieser Artikel verstärkt die Pflicht der Mitgliedstaaten, einander bei der Anwendung der Verordnung Beistand zu gewähren.

B. Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70
Artikel 16 und 17 sowie Anhang I, Kapitel IV

Um die behördliche Kontrolle der Schaublätter zu erleichtern und die Möglichkeit, dass Schaublätter "verschwinden" zu verringern, wird vorgeschlagen, dass die Schaublätter numeriert, vom Unternehmen registriert, in der Reihenfolge ihrer Nummern verwendet und vom Arbeitgeber regelmässig überprüft werden sollten. Um unmissverständlich klarzustellen, dass Schaublätter von Selbstfahrern verwendet werden müssen, ist ausserdem das Wort "Arbeitgeber" durch "Unternehmen" ersetzt worden. Neue Vorschriften, die genau festlegen, wann ein Schaublatt zu verwenden und wie die wöchentliche Ruhezeit einzuzeichnen ist, sind zusammen mit den Symbolen für Lenk-, Arbeits- und Ruhezeiten aufgenommen worden, da diese aus der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 gestrichen wurden. Durch die Einführung einer festen Woche erübrigt es sich, Schaublätter für sieben oder gar für zwei Tage zu verlangen, wenn zu Beginn einer festen Woche eine Kontrolle durchgeführt wird.

Vorschlag einer

VERORDNUNG (EWG) Nr. DES RATES

vom

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.

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ziele der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (3) sind die Harmonisierung des Wettbewerbs zwischen und innerhalb den Binnenverkehrssträgern, die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Die Verordnung des Rates (EWG) Nr. 1463/70 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (4) soll die Durchsetzung der Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeiten der Fahrer verbessern.

Die vorgenannten Ziele müssen gewahrt und gefördert werden.

(1)

(2)

(3) ABL. Nr. L 77 vom 29.03.1969 und C 73 vom 07.03.1979

(4) ABL. Nr. L 164 vom 20.07.1970, L 181 vom 04.07.1973 und L 334 vom 24.12.1977

Die Vorschriften der Verordnungen bedürfen einer grösseren Flexibilität, ohne dabei ihre Ziele zu beeinträchtigen.

Für Unternehmen und Fahrer ist es einfacher, ihre Arbeit auf der Grundlage einer festen Arbeitswoche zu planen.

Es ist wünschenswert, bestimmte Begriffsbestimmungen zu ergänzen und zu klären sowie einige Vorschriften zu überarbeiten und aufzuheben.

Im Interesse einer grösseren Flexibilität innerhalb der Verkehrsbetriebe und der gleichzeitigen Förderung des sozialen Fortschritts scheint es zweckmässig, die tägliche Lenkzeit heraufzusetzen und die wöchentliche Lenkzeit zu vermindern.

Für die Sicherheit im Strassenverkehr ist es unerlässlich, die Zahl der Stunden, die ein Fahrer an einem Tag, an dem er auch lenkt, ohne Unterbrechung arbeiten darf, zu begrenzen.

Es fördert den sozialen Fortschritt und kommt der Sicherheit im Strassenverkehr zugute, wenn die Dauer der Unterbrechungen der Lenkzeiten sowie die tägliche und die wöchentliche Ruhezeit heraufgesetzt und dabei die Möglichkeit geboten wird, die Ruhezeit zu vermindern, wenn der Fahrer später die ihm zustehenden Stunden innerhalb einer verhältnismässig begrenzten Zeit nehmen kann.

Für die Zwecke dieser Verordnung ist es nicht notwendig, das bisherige Verbot bestimmter Arten des Entgelts nach Massgabe der zurückgelegten Strecke oder der Menge der beförderten Güter aufrechtzuerhalten.

Freistellungen von den Vorschriften der Verordnungen sind, da sie deren Ziele nicht beeinträchtigen, für bestimmte Beförderungsarten gerechtfertigt, die wirtschaftlich oder sozial von verhältnismässig geringer Bedeutung im Verkehrsgewerbe sind.

Die Besonderheiten des Personenverkehrs lassen eine Heraufsetzung der Grösse derjenigen Fahrzeuge zu, für welche die Mitgliedstaaten bei innerstaatlichen Fahrten eine Ausnahme gewähren können.

Die Kommission sollte die Befugnis haben, unter besonderen Umständen Ausnahmen von den Verordnungen zuzulassen.

Es ist wünschenswert, die Bedeutung und Notwendigkeit der Einhaltung und Durchsetzung der Verordnungen durch die Festlegung der diesbezüglichen Pflichten der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und durch die Bekräftigung der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, einander über Verstöße zu unterrichten, hervorzuheben.

Im Sinne einer wirkungsvollen Kontrolle sollte die Abweichung von der Verpflichtung, im grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr einen Fahrtenschreiber mitzuführen, aufgehoben werden.

Es gilt als ausreichend, wenn die Kommission ihren Bericht über die Durchführung alle zwei Jahre innerhalb bestimmter Fristen ausarbeitet.

Es unterstützt die Durchsetzung der Verordnungen und die Verhütung von Missbräuchen, wenn die Schaublätter der Fahrtenschreiber numeriert und in numerischer Reihenfolge verwendet werden, wenn das Unternehmen ein Verzeichnis der Schaublätter führt, das von den Kontrollbehörden eingesehen werden kann, wenn die Fahrer auf Verlangen eine Kopie ihrer Schaublätter oder Auszüge aus dem Arbeitszeitplan erhalten können und wenn die Arbeitgeber verpflichtet sind, diese Aufzeichnungen zwei Jahre lang aufzubewahren.

Es ist zweckmässig, genau festzulegen, wie die nicht aus Lenken bestehende Arbeitszeit und die wöchentlichen Ruhezeiten auf den Schaublättern anzugeben sind.

Die Vorschriften über die vom Fahrer mitzuführende Zahl von Schaublättern sind aufgrund der Einführung einer festen Woche zu ändern -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Worte "der Strasse" durch die Worte "öffentlichen Strassen" ersetzt;
 - b) Absatz 4 wird gestrichen und wie folgt ersetzt:
"4. "Woche" bedeutet den Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr."
 - c) Absatz 5 wird gestrichen und wie folgt ersetzt:
"5. "Lenkzeit" die hinter dem Steuer eines Fahrzeugs verbrachte Zeit";

d) Der folgende Text ersetzt den früheren Abschnitt 5 und wird anstelle des bisherigen Absatzes 6 eingefügt:

"6. "Ruhezeit": jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 9 Stunden, der keine Unterbrechung ist und in der ein Mitglied des Fahrpersonals frei über seine Zeit verfügen kann;

e) Der folgende Text wird anstelle des bisherigen Absatzes 7 eingefügt:

"7. "Unterbrechung": jeder ununterbrochene Zeitraum, der kürzer als eine Ruhezeit ist und in dem ein Mitglied des Fahrpersonals frei über seine Zeit verfügen kann;"

f) Folgender Text ersetzt den bisherigen Absatz 6 und wird als Absatz 8 eingefügt:

"8. "Personenlinienverkehr": innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen im Sinne der Verordnung Nr. 177/66/EWG (1) über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen;"

g) Der bisherige Absatz 7 wird zu Absatz 9.

2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

"Artikel 2

1. Diese Verordnung gilt für innergemeinschaftliche Beförderungen im Strassenverkehr gemäss Artikel 1 Absatz 1.

2. Diese Verordnung gilt nicht für folgende Beförderungen, auf die das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehrs beschäftigten Fahrpersonals (AETR) angewandt wird:

- Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr von und/oder nach Drittländern, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, oder im Durchgang durch diese Länder auf der gesamten Fahrstrecke, wenn die Beförderungen mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem Mitgliedstaat oder in einem dieser Drittländer zugelassen sind;
- Beförderungen von und/oder nach einem Drittland mit Fahrzeugen, die in einem Drittland zugelassen sind, das keine Vertragspartei des Übereinkommens ist, auf allen Fahrstrecken innerhalb der Gemeinschaft."

(1) ABL. Nr. 147 vom 9.8.1966

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

"Artikel 4

Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen mit

1. Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht übersteigt;
2. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und weniger als 9 Sitzplätze einschliesslich des Fahrersitzes haben, es sei denn, dass diese Fahrzeuge andere Güter als das persönliche Reisegepäck der Fahrgäste befördern;
3. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und im Linienverkehr im Umkreis von 50 km um den Standort des Fahrzeugs eingesetzt werden;
4. Fahrzeugen, die eine zulässige Geschwindigkeit von nicht mehr als 30 km je Stunde haben;
5. Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Zivilschutz, der Polizei und der Feuerwehr verwendet werden;
6. Fahrzeugen, die in vorübergehenden Notfällen oder bei einer Rettungsmassnahme verwendet werden;
7. Spezialfahrzeugen für ärztliche Aufgaben;
8. Fahrzeugen im Zirkus- und Schaustellergewerbe;
9. Besonderen Pannenhilfefahrzeugen;
10. Fahrzeugen, die zur Beförderung von Gütern für private Zwecke verwendet werden, einschliesslich der Verwendung von Mietfahrzeugen ohne Fahrer."

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) Der zweite Gedankenstrich von Absatz 1 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:

"- das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer gemäss der Richtlinie Nr. 76/914/EWG (1) über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Strassenverkehr ist, das der Rat auf Vorschlag der Kommission von Zeit zu Zeit ändern kann."

- b) Der letzte Satz von Absatz 1 Buchstabe b) wird gestrichen.

(1) ABL. Nr. L 357 vom 29.12.1976

- c) Absatz 2 Buchstabe c) erhält folgende Fassung:
- c) Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer gemäss der Richtlinie Nr. 76/914/EWG (1) über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Strassenverkehr sein, das der Rat auf Vorschlag der Kommission von Zeit zu Zeit ändern kann".
- d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:
- "4. Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer brauchen die in Absatz 2 Buchstaben a), b) und c) genannten Bedingungen nicht zu erfüllen, wenn sie ihre Tätigkeit vor dem 1. Oktober 1970 mindestens ein Jahr lang ausgeübt haben."
- e) Die Absätze 5 und 6 werden gestrichen.
- f) Absatz 7 wird zu Absatz 5.
5. Artikel 6 wird gestrichen; folgender Text wird unter der Überschrift "Abschnitt IV Lenkzeiten" eingefügt:
- "Artikel 6:
1. Die Lenkzeit zwischen zwei Tagesruhezeiten darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal innerhalb einer Woche auf 10 Stunden heraufgesetzt werden.
2. Die Lenkzeit darf innerhalb einer Woche 45 Stunden nicht überschreiten."
6. Artikel 7 wird gestrichen; folgender Artikel wird eingefügt:
- "Artikel 7
- An keinem Tag, an dem ein Mitglied des Fahrpersonals lenkt, darf die ununterbrochene Arbeitszeit ohne Wartezeit 4 1/2 Stunden überschreiten."
7. Artikel 8 wird gestrichen und folgender Artikel wird eingeführt:
- "Artikel 8
1. An jedem Tag, an dem ein Mitglied des Fahrpersonals lenkt, muss eine Unterbrechung:
- a) von mindestens zwei Stunden nach einer Zeit der ununterbrochenen Arbeit oder
- b) mehrere Unterbrechungen von mindestens 20 Minuten bzw. im Personen-Liniverkehr von mindestens 15 Minuten, die zusammen mindestens 1 Stunde je 4 1/2 Stunden Arbeit ausmachen,
- eingelegt werden.

(1) ABL. Nr. L 357 vom 29.12.1976

8. Folgender Text wird unter folgender Überschrift eingefügt:

"Abschnitt V Ruhezeit":

"Artikel 9

1. Jedes Mitglied des Fahrpersonals muss innerhalb von 24 Stunden eine Tagesruhezeit von mindestens 12 zusammenhängenden Stunden erhalten. Die Tagesruhezeit darf innerhalb einer Woche nicht mehr als 3 mal auf 9 Stunden vermindert werden. Jede Verminderung der Tagesruhezeit muss durch eine gleich grosse zusätzliche Ruhezeit spätestens bis zum Ende der folgenden Woche ausgeglichen werden.
2. Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug und ist dieses mit einer Schlafkabine ausgestattet, müssen sie innerhalb von 30 Stunden eine Tagesruhezeit von mindestens 9 zusammenhängenden Stunden erhalten.
3. Die Tagesruhezeit muss ausserhalb des Fahrzeugs verbracht werden, es sei denn, das Fahrzeug ist mit einer Schlafkabine ausgestattet, so dass die Ruhezeit bei stillstehendem Fahrzeug in dieser Kabine verbracht werden kann."

9. Artikel 11 wird gestrichen: Artikel 11 a) wird zu Artikel 10.

10. In dem neuen Artikel 10 wird der letzte Gedankenstrich gestrichen.

11. Der folgende Artikel wird zu Artikel 11:

"Artikel 11

1. Jedes Mitglied des Fahrpersonals muss eine wöchentliche Ruhezeit von 48 zusammenhängenden Stunden erhalten, in der die Tagesruhezeiten erhalten sein können.
2. Die wöchentliche Ruhezeit kann auf mindestens 36 zusammenhängende Stunden vermindert werden, wenn sie zu Hause genommen werden muss, oder auf 24 zusammenhängende Stunden, wenn sie unterwegs genommen werden muss, sofern die verbleibenden Stunden der Ruhezeit zusammen spätestens bis zum Ende der folgenden Woche genommen werden."

12. Die Artikel 12 und 12 a) werden gestrichen.

13. Artikel 13 wird unter der Überschrift "Abschnitt VI Abweichungen" zu Artikel 12 und wird wie folgt geändert:

(a) in Absatz 1 ersetzen die Zahlen "6 bis 11" die Zahlen "7 bis 12"; die Worte "und auf die Anwendung von Artikel 6 Absatz 2 verzichten" werden gestrichen.

(b) In Absatz 2 wird das Wort "zwei" durch das Wort "fünf" ersetzt.

14. Artikel 13 a) wird zu Artikel 13 und durch folgenden Text ersetzt:

"Artikel 13

Wenn es mit der Sicherheit im Strassenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer bei Gefahr, in Umständen, auf die er keinen Einfluss hat, zur Hilfeleistung oder nach einer Panne von den Bestimmungen dieser Verordnung abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten, um einen geeigneten Halteplatz oder das Ziel der Fahrt zu erreichen. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichungen von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts zu vermerken."

15. Artikel 14 wird gestrichen; folgender Text wird eingefügt:

"Artikel 14

1. Die Mitgliedstaaten können bei Beförderungen, die mit Fahrzeugen einer der folgenden Arten in ihrem Hoheitsgebiet oder gemäss bilateralen Abkommen zwischen benachbarten Mitgliedstaaten ausgeführt werden, Abweichungen von den Bestimmungen dieser Verordnung zulassen:

(a) Fahrzeuge, die der Beförderung von Personen dienen und nicht mehr als 17 Sitzplätze einschliesslich des Fahreritzes haben;

(b) Fahrzeuge, die von Trägern öffentlicher Gewalt selbst oder unter deren Überwachung zu folgenden Zwecken eingesetzt werden:

- Entwässerung, Verhütung von Überschwemmungen, Kanalisation, Wasser- und Energieversorgung, Müllabfuhr und -beseitigung sowie Beförderung giftiger Abfälle;
- regelmässige Unterhaltung und Überwachung der Autobahnen;
- Fernmeldeverbindungen, Rundfunksendungen, Einpeilen von Rundfunk- und Fernsehsendern oder -empfängern;
- Beförderung von Postsachen;
- Leistungen anderer öffentlicher Einrichtungen, die nicht im Wettbewerb mit dem Strassenverkehrsgewerbe stehen.

(c) Fahrzeuge, die landwirtschaftlichen Betrieben, Gartenbaubetrieben oder forstwirtschaftlichen Betrieben gehören oder von diesen gemietet sind, wenn sie für Fahrten von oder zu diesen Betrieben im Umkreis von 50 km verwendet werden, und Fahrzeuge zur Beförderung von Fisch im Umkreis von 50 km vom Seehafen;

(d) Fahrzeuge, die zum Einsammeln von Milch von landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke verwendet werden;

- (e) Fahrzeuge, die zur Beförderung von Tierkörpern oder Abfällen, die nicht für den menschlichen Verzehr bestimmt sind, verwendet werden;
- (f) Fahrzeuge, die auf Märkten, als Verkaufswagen, für den ambulanten Verkauf, für ambulante Bank-, Wechsel- und Spargeschäfte, im Rahmen der Religionsausübung, zum Ausleihen von Büchern, Schallplatten oder Kassetten, für kulturelle Veranstaltungen oder für Wanderausstellungen verwendet werden und dazu besonders ausgestattet sind;
- (g) Fahrzeuge, die für Zwecke der technischen Entwicklung, für Reparatur- oder Wartungsarbeiten zu Probefahrten bewegt werden, und Fahrten neuer oder umgebauter Fahrzeuge, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;
- (h) Fahrzeuge nur mit Elektroantrieb;
- (i) Fahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern im Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs verwendet werden, wenn die Beförderung gegenüber der Haupttätigkeit des Fahrers von untergeordneter Bedeutung ist.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die aufgrund dieses Absatzes zugelassenen Abweichungen im einzelnen mit.

2. Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung durch die Kommission Abweichungen von den Bestimmungen der Verordnung zulassen für

- (a) Beförderungen unter aussergewöhnlichen Umständen, wenn die Abweichung die Ziele der Verordnung nicht beeinträchtigt;
- (b) Beförderungen auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2.200 km², die weder durch eine Furt noch durch eine Brücke oder einen Tunnel, die sich zur Benutzung durch Kraftfahrzeuge eignen, mit einem anderen Teil eines Mitgliedstaates verbunden sind.

16. Artikel 14 a) wird gestrichen.

17. Folgender Text wird als Artikel 15 unter der Überschrift "Abschnitt VII Überwachung und Ahndung von Zuwiderhandlungen" eingefügt:

"Artikel 15

- 1. Die Mitglieder des Fahrpersonals müssen das in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Strassenverkehr vorgeschriebene Kontrollgerät benutzen.
- 2. Das Verkehrsunternehmen muss die Arbeit des Fahrpersonals so planen, dass dessen Mitglieder die Vorschriften dieser Verordnung und der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 einhalten können."

18. Artikel 15 wird zu Artikel 16 und wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"1. Unternehmen, die einen Personenlinienverkehr betreiben, müssen einen Linienfahrplan und einen Arbeitszeitplan ausarbeiten."

(b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"2. Der Arbeitszeitplan muss für jedes Mitglied des Fahrpersonals den Namen, den Standort und den vorher festgelegten Zeitplan für die verschiedenen Lenkzeiten und die anderen Tätigkeiten angeben".

(c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"5. Jedes Mitglied des Fahrpersonals eines Fahrzeugs, das im innerstaatlichen Personenverkehr eingesetzt ist, muss einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen".

(d) Folgende Absätze werden eingefügt:

"6. Die Auszüge aus dem Arbeitszeitplan sind vom Unternehmen zwei Jahre nach Ablauf des jeweiligen Zeitraums aufzubewahren. Das Unternehmen hat den betreffenden Arbeitnehmern auf Verlangen eine Ausfertigung der Auszüge auszuhändigen.

7. Die Vorschriften dieses Artikels sind nicht anwendbar, wenn die Mitglieder des Fahrpersonals ein Kontrollgerät entsprechend den Vorschriften der Anhänge I und II der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 benutzen".

19. Der bisherige Artikel 16 wird gestrichen.

20. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

"Artikel 17

1. Alle zwei Jahre erstellt die Kommission einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten, der dem Rat und dem Europäischen Parlament innerhalb von einem Jahr nach Ablauf des zweijährigen Berichtszeitraums zugeleitet wird.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission für den in Absatz 1 genannten Bericht alle zwei Jahre die erforderlichen Angaben nach einem Muster. Diese Angaben müssen bei der Kommission spätestens am 31. Juli nach Ablauf des in dem Bericht erfassten Zweijahreszeitraums eingehen.
3. Vor Erstellung des Musters konsultiert jeder Mitgliedstaat die Sozialpartner.
4. Die Kommission erstellt das Muster nach Anhörung der Mitgliedstaaten.

21. Artikel 18 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"3. Im Rahmen dieses gegenseitigen Beistandes übermitteln die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einander regelmässig alle notwendigen Angaben über

- die von Gebietsfremden begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Verordnung und deren Ahndung,
- die von einem Mitgliedstaat geahndeten Zuwiderhandlungen seiner Gebietsansässigen in anderen Mitgliedstaaten."

22. Artikel 19 wird wie folgt geändert:

- a) in Absatz 3 wird hinter "Artikel 2" die Zahl "1" eingefügt."
- b) Absatz 4 wird gestrichen.

Artikel 2

Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70

1. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

"Artikel 3

1. Das Kontrollgerät muss in Fahrzeugen eingebaut und benutzt werden, die der Personen- oder Güterbeförderung im öffentlichen Strassenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind; ausgenommen sind die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge und alle weiteren Fahrzeuge, die ausschliesslich der Personenbeförderung im innerstaatlichen Linienverkehr dienen.
2. Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnung freistellen. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von jeder Freistellung nach diesem Absatz in Kenntnis.
3. Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung der Kommission die in Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnung freistellen."

2. Artikel 5 wird gestrichen.

3. Artikel 16 wird aufgehoben: folgender Text wird eingefügt:

"Artikel 16

1. Der Arbeitgeber händigt den Mitgliedern des Fahrpersonals eine ausreichende Anzahl fortlaufend numerierter Schaublätter aus, wobei der persönliche Charakter dieser Schaublätter, die Dauer der Arbeitszeit und die Möglichkeit zu berücksichtigen ist, dass beschädigte oder von einem zuständigen Kontrollbeamten beschlagnahmte Schaublätter ersetzt werden müssen. Der Arbeitgeber händigt den Mitgliedern des Fahrpersonals nur solche Schaublätter aus, die einem amtlich genehmigten Muster entsprechen und sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

2. Der Arbeitgeber vergewissert sich durch regelmässige Stichproben der Schaublätter, ob die Vorschriften dieser Verordnung und der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 befolgt wurden. Stellt der Arbeitgeber Zuwiderhandlungen gegen eine der Verordnungen fest, so trifft er geeignete Massnahmen, um eine Wiederholung zu verhindern.

3. Das Unternehmen bewahrt die Schaublätter nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang ordnungsgemäss auf; das Unternehmen händigt dem Arbeitnehmer auf Verlangen eine Kopie der Schaublätter aus; die Schaublätter sind jedem zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen."

4. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch folgenden Text ersetzt:

"2. Die Mitglieder des Fahrpersonals benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab Beginn ihrer Arbeitszeit fortlaufend numerierte Schaublätter. Wenn die Mitglieder des Fahrpersonals sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät selbst zu betätigen, so müssen die weiter unten in den Buchstaben a), b) bis c) genannten Zeiträume von Hand, durch automatische Aufzeichnung auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublattes eingetragen werden.

Im Falle des Unterabsatzes 2 sorgen die Mitglieder des Fahrpersonals dafür, dass die Eintragung des Beginns einer Zeitgruppe auf dem Schaublatt zu Beginn des Zeitraums erfolgt, auf den sich die Eintragung bezieht. Die Mitglieder des Fahrpersonals sorgen dafür, dass das Gerät vom Zeitpunkt der Übernahme des Fahrzeugs bis zum Zeitpunkt der Abgabe der Verantwortung des Fahrzeugs ununterbrochen in Betrieb bleibt. Sie haben insbesondere

- darauf zu achten, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Zulassungslandes übereinstimmt;
- die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so zu betätigen, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:
 - a) Lenkzeit unter dem Symbol eines Rades,
 - b) andere Arbeitszeiten unter dem Symbol  oder 
 - c) Unterbrechungen und Tagesruhezeiten unter dem Symbol 

Sie nehmen auf den Schaublättern die erforderlichen Eintragungen vor, wenn das Fahrpersonal aus mehreren Mitgliedern besteht, so dass die in Anhang I Kapitel II Ziffern 1, 2 und 3 genannten Angaben auf dem Schaublatt des Mitglieds des Fahrpersonals, das tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden."

b) nach Absatz 3 wird folgender Text eingefügt:

"f) Nach Arbeitsende der Zeitpunkt des Beginns der wöchentlichen Ruhezeit und auf einem neuen Schaublatt bei Arbeitsbeginn der Zeitpunkt, an dem die wöchentliche Ruhezeit endete.

c) Die Absätze 5 und 6 werden gestrichen und durch folgenden Absatz ersetzt:

"5. Die Mitglieder des Fahrpersonals müssen das Schaublatt dieses Tages und, soweit anwendbar, des vorangegangenen Tages dieser Woche mit vollständigen Angaben über die in Absatz 2 Buchstaben a) bis c) genannten Zeiten den zuständigen Kontrollbeamten jederzeit vorlegen können.

5. Die Artikel 19 und 20 werden gestrichen.

6. Artikel 22 wird wie folgt geändert :
Der vorletzte Satz von Absatz 4 erhält folgende Fassung:
"Die Stellungnahme kommt mit qualifizierter Mehrheit der Stimmen der Mitgliedstaaten nach Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags zustande."
7. Artikel 23 Absatz 3 erhält folgende Fassung:
"3. Im Rahmen dieses gegenseitigen Beistandes übersenden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einander regelmässig alle notwendigen Angaben über
 - die Ahndung von Zuwiderhandlungen, die Gebietsfremde gegen die Bestimmungen dieser Verordnung begehen;
 - die Ahndung durch einen Mitgliedstaat von Zuwiderhandlungen, die Gebietsansässige in anderen Mitgliedstaaten begehen.
8. Anhang I Kapitel II erhält folgende Fassung:
Die Worte "Arbeits- und Präsenzzeiten" werden in "Arbeitszeiten" geändert.
9. Anhang I Kapitel III erhält folgende Fassung:
 - a) In Absatz c) Ziffer 4.1 werden die Worte "und zwar einschliesslich einer etwaigen Unterteilung der Kategorie b) in zwei Zeitgruppen" gestrichen.
 - b) In Absatz c) Ziffer 4.2 werden die Worte "der Verordnung (EWG) Nr. 543/69" durch die Worte "Artikel 17" ersetzt.
10. Anhang I Kapitel IV erhält folgende Fassung:
 - a) In Absatz c) wird nach dem ersten Gedankenstrich folgender Gedankenstrich eingefügt:
"- Registriernummer des Schaublattes";
 - b) Folgender neuer Absatz e) wird eingefügt:
"Registrierung der Schaublätter.
Das Verkehrsunternehmen führt ein Verzeichnis aller Schaublätter. Das Verzeichnis muss die Namen der Mitglieder des Fahrpersonals, die Schaublätter erhalten haben, ihre Unterschriften als Empfangsbestätigung und das Datum des Empfangs enthalten. Das Unternehmen hat das Verzeichnis zwei Jahre lang aufzubewahren und jedem zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen."

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1986 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

BESONDERE BEMERKUNGEN

KONTROLLEN

zum ersten Gedankenstrich: Angesichts der erheblichen Unterschiede in der Anzahl der Kontrollen in den einzelnen Mitgliedstaaten sind bestimmte Minima festzulegen.

zum zweiten Gedankenstrich: Hier handelt es sich um in einigen Mitgliedstaaten bereits angewandte Methoden, die sich als zweckmässig erwiesen haben.

zum dritten Gedankenstrich: Die Vorschriften der Verordnungen sind sachlich und inhaltlich komplex und erfordern eine gründliche Ausbildung.

AHNDUNG VON ZUWIDERHANDLUNGEN

zum ersten Gedankenstrich: Mindestens ein Mitgliedstaat legt nur den Transportunternehmen Sanktionen auf. Die Kommission ist der Ansicht, dass grundsätzlich auch das Fahrpersonal als verantwortlich gelten sollte.

zum zweiten Gedankenstrich: Die Kommission ist der Ansicht, dass ein Verbot der Weiterfahrt für den Fahrer, das zur Zeit nicht in allen Mitgliedstaaten angewandt wird, allgemein eingeführt werden sollte.

zum dritten Gedankenstrich: In einigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften ist die Ahndung von Zuwiderhandlungen auf Gebietsansässige begrenzt. Die Kommission ist der Ansicht, dass dies unvereinbar mit einer Verordnung von gemeinschaftsweitem Geltungsbereich ist.

zum vierten Gedankenstrich: Damit die Verordnungen besser eingehalten werden, hält es die Kommission für notwendig, dass die Sanktionen der Schwere der Zuwiderhandlung angepasst sind.

zum fünften Gedankenstrich: Damit die Verordnungen besser eingehalten werden, muss die Frist für die Zahlung des Bussgeldes begrenzt werden.

zum sechsten Gedankenstrich: Hier handelt es sich um eine im Wiederholungsfall anzuwendende strenge Ahndung.

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DEN MITGLIEDSTAATEN

zum ersten Gedankenstrich: Die Kommission ist der Ansicht, dass der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten verbessert werden muss, um die Identifizierung der Zuwiderhandelnden zu erleichtern.

zum zweiten Gedankenstrich: Aufgrund praktischer Erfahrung hält die Kommission solche Besuche und Sitzungen für einen Beitrag zur Verbesserung der Kontrollen.

INFORMATION DES VON DEN VERORDNUNGEN BETROFFENEN PERSONENKREISES

zum ersten und zweiten Gedankenstrich: Die Kommission ist der Ansicht, dass eine systematische Information der Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch die Regierungen der Mitgliedstaaten sich als sehr vorteilhaft für die Einhaltung dieser Verordnungen erweisen kann.

Entwurf einer

EMPFEHLUNG DES RATES
vom 1983
zur Verbesserung der Anwendung
der Sozialverordnungen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

nach Kenntnisnahme des Empfehlungsentwurfs der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

Die in der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr (3) und die Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates über die Einführung eines Kontrollgerätes im Strassenverkehr (4) festgelegten Ziele können nur erreicht werden, wenn diese Vorschriften korrekt angewandt werden; dies bedingt insbesondere regelmässige Kontrollen und wirksame Sanktionen bei Verstössen gegen diese Bestimmungen;

Artikel 18 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 und Artikel 23 der Verordnung (EWG) 1463/70 sehen vor, dass die Mitgliedstaaten Vorschriften hinsichtlich der Organisation, der Verfahren, der Mittel für die Überwachung und der im Übertretungsfall anzuwendenden Sanktionen festlegen, sowie gegenseitigen Beistand der Mitgliedstaaten einschliesslich Übermittlung der Angaben über Infraktionen und angewandte Sanktionen;

Es ist notwendig sicherzustellen, dass die Anwendung der Verordnungen durch die Mitgliedstaaten einheitlich gehandhabt wird, insbesondere um neue Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen auf den verschiedenen Märkten des Strassenverkehrs zu vermeiden;

(1) ABl. Nr.

(2) ABl. Nr.

(3) ABl. Nr. L 77 vom 29.3.1969 und C 73 vom 17.3.1979

(4) ABl. Nr. L164 vom 20.7.1970 (geändert)

EMPFIEHLT, dass in Anwendung von Artikel 18 der Verordnung Nr. EWG/543/69 und von Artikel 23 der Verordnung Nr. EWG/1463/70 die Mitgliedstaaten folgende Massnahmen treffen :

KONTROLLEN

- Aufbau eines Systems regelmässiger Kontrollen, das jährliche Mindestkontrollen
 - von 30 % des nationalen Fahrzeugparks,
 - von 30 % der im nationalen Personen- und Güterverkehr zugelassenen Unternehmen,sicherstellt.

Diese Kontrollen gelten für den Personen- und für den Güterverkehr, für den gewerblichen und für den Werkverkehr, entsprechend der Bedeutung der verschiedenen Zweige.

- Ausrüstung der für Strassenkontrollen verantwortlichen Beamten mit
 - einer Liste der Hauptpunkte, die bei Kontrollen zu überprüfen sind, und
 - einer mehrsprachigen Liste der von ausländischem Fahrpersonal in seiner Sprache häufig verwendeten Fachausdrücke.
- Intensivere Ausbildung der Beamten, die mit Strassenkontrollen und mit Betriebsprüfungen befasst sind, durch Einrichtung von Spezialkursen zur Information über die Vorschriften der Verordnungen.

SANKTIONEN

Erlass von Rechts- und/oder Verwaltungsvorschriften, um sicherzustellen, dass

- Sanktionen für Transportunternehmer und Fahrpersonal angewandt werden können;
- die tägliche Ruhezeit eingehalten wird, indem ein Fahrer an der Weiterfahrt gehindert wird, bis er eine ausreichende Ruhezeit gehabt hat;
- alle Mitgliedstaaten auch durch Nichtansässige begangene Verstösse ahnden können;
- die Sanktionen jeweils der Schwere, der Dauer sowie den durch den Verstoß gewonnenen wirtschaftlichen Vorteilen angepasst sind;
- die Geldbussen innerhalb eines angemessenen Zeitraums von Gebietsansässigen und Nichtansässigen bezahlt werden;
- die Behörde, die die Lizenz des Verkehrsunternehmers oder die Fahrerlaubnis des Fahrers ausgestellt hat, diese in Fällen wiederholter und schwerer Zuwiderhandlungen gegen die Verordnungen entweder vorübergehend oder endgültig entziehen kann.

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DEN MITGLIEDSTAATEN

- Verbesserung des wechselseitigen Informationssystems zwischen den Mitgliedstaaten, im Rahmen dessen sich die Regierungen gegenseitig ausreichend und genau über die von Angehörigen eines anderen Staates begangenen Verstöße informieren;
- Organisation von Austauschbesuchen und Sitzungen zwischen Beamten, die in den einzelnen Mitgliedstaaten mit der Ausführung dieser Verordnungen betraut sind.

INFORMATION DER DURCH DIE VERORDNUNGEN
BETROFFENEN PERSONEN

- Eingehende Information der Arbeitgeber über ihre Pflichten, die Arbeit des Fahrpersonals so zu organisieren, dass sie in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Verordnungen ausgeführt werden kann;
- Wiederholte Information der Arbeitnehmer über ihre Pflicht, die Bestimmungen der Verordnungen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu beachten.

INFORMATION DER KOMMISSION

Information der Kommission binnen eines Jahres nach der Verabschiedung dieser Empfehlung über die Massnahmen, die die Mitgliedstaaten zu deren Anwendung getroffen haben.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates
Der Präsident

29.06.84

Beschluß

des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 537. Sitzung am 29. Juni 1984 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

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.

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.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dem Verordnungsvorschlag in dieser Form jedoch nicht zuzustimmen und bei den weiteren Beratungen den folgenden Bedenken Rechnung zu tragen.

2. 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.

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.

3. Gravierend ist, daß die Vorlage die erforderliche Ausgewogenheit zwischen den Interessen der Verkehrssicherheit 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.
4. Bedenken bestehen auch insoweit, als die vorgeschlagenen Regelungen in geltendes Tarifrecht eingreifen. Der Bundesrat verweist hier auf die primäre Zuständigkeit der Tarifpartner für die Bestimmung der Arbeitszeit.

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.

5. 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.

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.

Eine Anpassung des AETR an die EG-Sozialvorschriften ist nicht absehbar.

6. Im übrigen bittet der Bundesrat, es bei der bisherigen Ausnahmeregelung für Zugmaschinen zu belassen, soweit diese ausschließlich für land- und forstwirtschaftliche Arbeiten eingesetzt werden.

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.

7. 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.
8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner, die darüber hinaus von den Ausschüssen empfohlenen Änderungswünsche zu den Einzelvorschriften bei den weiteren Beratungen zu berücksichtigen.