

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zum Abschluß des Verfahrens der Konsultationen des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat für eine Verordnung 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 — KOM (84) 147 endg.

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an den Rat¹⁾,
 - vom Rat gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags konsultiert (Dok. 1-167/84),
 - in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses und der Stellungnahme des Ausschusses für soziale Angelegenheiten und Beschäftigung (Dok. A 2-9/85),
 - in Kenntnis des Ergebnisses der Abstimmung über den Vorschlag der Kommission,
- A. in der Überzeugung, daß alles getan werden muß, um so bald wie möglich auf Gemeinschaftsebene eine befriedigendere und auf die Bedürfnisse des Straßenverkehrs, die Arbeitsbedingungen und die Sozialvorschriften für die Arbeitnehmer, die im öffentlichen Interesse dringend erforderliche Sicherheit und die Notwendigkeit einer sehr viel wirksameren Durchsetzung der Vorschriften besser abgestimmte Regelung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer von gewerblichen Straßenfahrzeugen zu treffen,
- B. im vollen Bewußtsein der Tatsache, daß es sehr schwierig ist, angesichts der unterschiedlichen Interessen und Standpunkte der Sozialpartner einerseits und der besonderen Merkmale dieses Verkehrssektors andererseits einen für alle betroffenen Parteien annehmbaren Kompromiß zu erzielen,

¹⁾ ABl. Nr. C 100 vom 12. April 1984, S. 3

- C. nach Anhörung der Standpunkte der Vertreter der betroffenen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen am 30. Oktober 1984 und der Ansichten des Berichterstatters des Wirtschafts- und Sozialausschusses am 21. Februar 1985,
 - D. in der Erwägung, daß die bestehenden Sozialvorschriften und die Bestimmungen über die Verwendung eines Fahrten-schreibers einer Revision bedürfen, um eine wirkungsvollere und einheitlichere Einhaltung der gemeinschaftlichen Regelung im Interesse des Straßenverkehrs zu gewährleisten,
 - E. in ernster Besorgnis über die zahlreichen Verstöße gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten, die betrügerischen Manipulationen an den Kontrollgeräten sowie die in einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlichen Überwachungs- und Ahndungsmaßnahmen, wie sie aus den jährlichen Berichten der Kommission über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 ersichtlich werden,
 - F. in dem Bestreben, zum sozialen Fortschritt, zu einer besseren Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, einer zweckmäßigeren und rationelleren Abwicklung des Straßenverkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen —
1. anerkennt die zahlreichen Bemühungen der Kommission in den vergangenen beiden Jahren um eine Anpassung der bestehenden Sozialvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs an die Entwicklung des Verkehrsmarktes sowie ihr unermüdliches Kämpfen um einen Vergleich mit den Sozialpartnern;
 2. stellt jedoch mit Bedauern fest, daß trotz dieser Bemühungen der vorliegende Vorschlag der Kommission sowohl von den Arbeitgeber- als auch von den Arbeitnehmerorganisationen in mehreren Punkten kritisiert wird;
 3. ist sich völlig im klaren darüber, daß eine starre Haltung der Arbeitgeberorganisationen und der Gewerkschaften die Einhaltung der Sozialvorschriften künftig nur noch erschweren wird, und fordert sie daher auf weiterhin um größere Einigkeit bemüht zu bleiben;
 4. teilt die Meinung der Kommission, daß so schnell wie möglich Gemeinschaftsbeschlüsse auf diesem Gebiet gefaßt werden müssen, und zwar im Interesse der Arbeitnehmer wie der Arbeitgeber in diesem Verkehrssektor;
 5. ist fest davon überzeugt, daß eine befriedigende gemeinschaftliche Lösung auf folgende Ziele ausgerichtet sein muß:
 - Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen für Fahrer von gewerblichen Kraftfahrzeugen,
 - Verbesserung der Wettbewerbskapazität der betroffenen Transportunternehmen,
 - reibungslosere Abwicklung des Straßenverkehrs innerhalb der Gemeinschaft,

- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr;
6. macht jedoch darauf aufmerksam, daß der Straßenverkehr gekennzeichnet ist durch
- eine Reihe von Faktoren, auf die Kraftfahrer wie Unternehmer keinen Einfluß haben, z.B. von einer sich rasch ändernden Marktlage (starke Schwankungen von Angebot und Nachfrage), unvorhersehbarem Zeitverlust beim Be- und Entladen von Waren oder infolge von Straßenbauarbeiten und schlechter Witterung, Aufenthalt an den Grenzen, die oft durch Papierkrieg und behördliche Willkür verursacht werden,
 - das Nebeneinander von großen Transportfirmen, kleinen Unternehmen und Unternehmen, die im Werksverkehr Transporte durchführen, die in ihrem Bemühen um Fracht in hartem Konkurrenzkampf miteinander stehen,
 - starke saisonale Schwankungen, denen natürlich der Gelegenheitspersonenverkehr am meisten unterliegt (touristische saisonale Spitzen);
7. weist darauf hin, daß die geltenden Sozialvorschriften in besorgniserregendem Maße übertreten wurden und werden;
8. ist der Auffassung, daß der Vorschlag der Kommission dem Wunsch nach größerer Flexibilität und den obengenannten Grundprinzipien Rechnung trägt, andererseits jedoch einige erhebliche Mängel aufweist;
9. stimmt daher in großen Zügen der jetzt vorgeschlagenen revidierten Regelung der Lenk- und Ruhezeiten und der Unterbrechungen zu;
10. hält es jedoch für notwendig, hieran die folgenden Änderungen vorzunehmen:
- a) der Begriff „Arbeitszeit“ ist durch den Begriff „Lenkzeit“ zu ersetzen, da
 - es auf Gemeinschaftsebene noch immer keine einheitliche Regelung für die Arbeitszeit gibt,
 - diese folglich einer nationalen Regelung unterliegt und Gegenstand von Tarifvereinbarungen und Absprachen zwischen den Sozialpartnern ist,
 - die nicht hinter dem Lenkrad verbrachte Arbeitszeit im übrigen doch nicht anhand des Kontrollgeräts überwacht werden kann,
 - im Verkehrssektor keine anderen Prinzipien maßgebend sein sollten als in den übrigen Wirtschaftszweigen,
 - b) zur Berechnung und Festsetzung der Höchstdauer der Lenk- und der Mindestdauer der Ruhezeiten muß ein Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen als Bezugsbasis genommen werden, wodurch eine flexiblere Verteilung ermöglicht wird und die wöchentliche Ruhezeit nicht

- notwendigerweise mit dem Wochenende zusammenfallen muß, daß für den Fernverkehr äußerst wichtig ist,
- c) die wöchentliche Ruhezeit kann auf mindestens 40 aufeinanderfolgende Stunden reduziert werden, wenn sie am Wohnort verbracht wird, sofern die verbleibenden 8 Stunden Ruhezeit hintereinander spätestens am Ende der folgenden Woche genommen werden,
 - d) für die Einhaltung der Mindestdauer der täglichen Ruhezeit in Fahrzeugen mit Schlafkabine ist Voraussetzung, daß diese Fahrzeuge für diesen Zweck hinreichend ausgestattet sind, das Heizungssystem keine Gefahren für die Fahrer birgt und keine geeigneteren Übernachtungsmöglichkeiten in erreichbarer Nähe sind,
 - e) die Pflichtpausen müssen mehr Spielraum zugunsten der Fahrer bieten,
 - f) im Personengelegenhkeitsverkehr darf die wöchentliche Ruhezeit in der Touristensaison (vom 1. März bis zum 30. September) in einem Zeitraum von zwei Wochen auf 72 aufeinanderfolgende Stunden (gegenüber den normalen 96 Stunden) reduziert werden;
11. ist der Ansicht, daß die Vergütung für Fahrer aufgrund der Kilometerleistung und/oder der beförderten Fracht, die sogenannte Jagdprämie, abzulehnen ist, und plädiert daher dafür, Artikel 12 a der Verordnung 543/69 nicht zu streichen;
 12. stellt mit Befriedigung fest, daß im vorliegenden Vorschlag zahlreiche abweichende Bestimmungen zugunsten bestimmter Sonderverkehrsarten aufgenommen worden sind, und ist der Ansicht, daß diese der Einhaltung der gemeinschaftlichen Vorschriften nur förderlich sein können;
 13. ist der Auffassung, daß die Mitglieder des Fahrpersonals im Güterkraftverkehr, die ihre Ruhezeit regelmäßig außerhalb ihres Wohnorts verbringen, nicht zu Be- und Entladearbeiten herangezogen werden dürfen;
 14. ist fest davon überzeugt, daß diese Änderungen nicht nur das System der Lenk- und Ruhezeiten erheblich flexibler gestalten und so dessen richtigere Anwendung ermöglichen, sondern auch die geltenden Normen sowohl im Interesse der Fahrer beträchtlich verbessern, die in den Genuß längerer häuslicher Ruheperioden kommen,

als auch im Interesse der Unternehmer, die mehr Bewegungsspielraum für eine effizientere Führung ihres Betriebs erhalten und ihren Fahrzeugpark optimaler einsetzen können, ohne daß darunter die Sicherheit des Straßenverkehrs leidet oder der soziale Fortschritt aufgehalten wird;
 15. mißt der strikten Befolgung der gemeinschaftlichen Sozialvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs sowie einheitlichen Überwachungs- und Ahndungsmaßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten, damit Wettbewerbsverzerrungen verhütet werden können, große Bedeutung zu;

16. appelliert daher eindringlich an die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten,
 - a) Zahl und Kompetenzen des mit der Überwachung betrauten Personals (Straßen- wie Betriebsüberwachung) besser auf den Bedarf abzustimmen,
 - b) sich bei der Durchführung der Kontrollen verstärkt der Datenverarbeitung zu bedienen, insbesondere durch Einschaltung von Computern für die Verarbeitung des bei den Kontrollen gesammelten Materials,
 - c) bei der Durchführung der Kontrollmaßnahmen und bei der Ahndung von Verstößen keinen Unterschied zwischen eigenen Staatsangehörigen und ausländischen Unternehmern bzw. Fahrern zu machen,
 - d) dafür zu sorgen, daß die Bußgelder in jedem Fall die durch Verstöße erzielten finanziellen Vorteile übersteigen,
 - e) mit den zuständigen Dienststellen der anderen Mitgliedstaaten einen besseren Informationsaustausch zu pflegen, Kontakte zu intensivieren und eine weitgehende Koordination und Zusammenarbeit anzustreben,
 - f) die Kommission schneller und umfassender über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 zu unterrichten;
17. befürwortet ferner eine strengere Ahndung von Zuwiderhandlungen, insbesondere bei schweren Übertretungen und wiederholten Verstößen gegen diese Vorschriften, und ist der Auffassung, daß Unternehmen, die sich übermäßig illegaler Praktiken bedienen oder ihren Fahrern gesetzeswidrige Aufträge erteilen, vom Markt zu entfernen sind, beispielsweise durch gerichtlichen Einzug der Zulassung; auch sind Manipulationen an den Kontrollgeräten strenger zu ahnden;
18. äußert seine Genugtuung über den diesbezüglichen Entwurf einer Empfehlung zur Verbesserung der Anwendung der Sozialvorschriften;
19. hält es für unbedingt notwendig, daß die Kommission innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung eine Bewertung der Anwendung der neuen Vorschriften bezüglich der Lenk- und Ruhezeiten vornimmt und sie dem Rat und dem Parlament vorlegt; falls notwendig, können in dieses Dokument neue Änderungen aufgenommen werden, die jedoch zuvor mit den Sozialpartnern zu erörtern sind;
20. fordert die Kommission auf, die vorstehenden Änderungen gemäß Artikel 149 Absatz 2 des EWG-Vertrags in ihren Vorschlag aufzunehmen;
21. beauftragt seinen Präsidenten, den Vorschlag der Kommission in der vom Parlament gebilligten Fassung und die dazugehörige Entschließung als Stellungnahme des Parlaments dem Rat, der Kommission und den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Anlage

Von der Kommission der Europäischen
Gemeinschaften vorgeschlagener Text¹⁾

Vom Europäischen Parlament
geänderter Text

**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**

Präambel und erste Erwägung unverändert

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

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

Dritte bis sechste Erwägung unverändert

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

Im Interesse einer größeren Flexibilität innerhalb der Verkehrsbetriebe und der gleichzeitigen Förderung des sozialen Fortschritts scheint es zweckmäßig, die tägliche Lenkzeit heraufzusetzen und die **maximale wöchentliche Lenkzeit, die über einen Zeitraum von zwei aufeinanderfolgenden Wochen zu sehen ist, zu** vermindern

Achte und neunte Erwägung unverändert

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

Prämien oder Lohnzulagen, die im Güterfernverkehr oder aufgrund der Menge der beförderten Güter gezahlt werden, dürfen auf keinen Fall die Verkehrssicherheit gefährden

11. bis 19. Erwägung unverändert

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

Buchstaben a) und b) unverändert

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 neun Stunden, der keine Unterbrechung ist und in der ein Mitglied des Fahrpersonals frei über seine Zeit verfügen kann;“

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

c) Absatz 5 wird gestrichen und wie folgt ersetzt:

„5 „Lenkzeit“: Die **am** 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 neun Stunden und in der ein Mitglied des Fahrpersonals frei über seine Zeit verfügen kann;“

Rest von Absatz 1 und Absatz 2 unverändert

¹⁾ Vollständiger Text siehe ABl. Nr. C 100 vom 12. April 1984, S. 3

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen mit

Unterabsatz 1 unverändert

2. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und höchstens 9 Sitzplätze einschließlich des Fahrersitzes haben, es sei denn, daß diese Fahrzeuge andere Güter als das persönliche Reisegepäck der Fahrgäste befördern;

Unterabsätze 3 bis 5 unverändert

6. Fahrzeugen, die in vorübergehenden Notfällen oder bei einer Rettungsmaßnahme verwendet werden;

Unterabsätze 7 bis 9 unverändert

10. Fahrzeugen, die zur Beförderung von Gütern für private Zwecke verwendet werden, einschließlich der Verwendung von Mietfahrzeugen ohne Fahrer;“

Absatz 4 unverändert

5. Artikel 6 wird gestrichen; folgender Text wird unter der Überschrift „Abschnitt IV Lenkzeiten“ eingefügt:

„Artikel 6

Absatz 1 unverändert

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 4½ Stunden überschreiten.“

7. Artikel 8 wird gestrichen und folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 8

1. An jedem Tag, an dem ein Mitglied des Fahrpersonals lenkt, muß eine Unterbrechung:

- a) von mindestens einer Stunde nach einer Zeit der ununterbrochenen Arbeit oder müssen
b) mehrere Unterbrechungen von mindestens 20 Minuten bzw. im Personenlinienverkehr von

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen mit

2. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und höchstens **zehn** Sitzplätze einschließlich des Fahrersitzes haben;

6. Fahrzeugen, **solange sie** in vorübergehenden Notfällen oder bei einer Rettungsmaßnahme verwendet werden;

10. Fahrzeugen, die **von Privatpersonen zur Beförderung von privaten Gütern für eigene Zwecke** verwendet werden, einschließlich der Verwendung von Mietfahrzeugen ohne Fahrer;“

5. Artikel 6 wird gestrichen; folgender Text wird unter der Überschrift „Abschnitt IV Lenkzeiten“ eingefügt:

„Artikel 6

2. Die Lenkzeit **soll in der Regel** innerhalb einer Woche 45 Stunden **oder darf innerhalb eines Zeitraums von 2 aufeinanderfolgenden Wochen in keinem Falle 90 Stunden** 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 **Lenkzeit** ohne Wartezeit 4½ Stunden überschreiten.“

7. Artikel 8 wird gestrichen und folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 8

1. An jedem Tag, an dem ein Mitglied des Fahrpersonals **ein Fahrzeug** lenkt, muß die **Lenkzeit nach spätestens 4½ Stunden mindestens eine Stunde unterbrochen werden.**

Diese Unterbrechung kann durch vier Unterbrechungen von mindestens 15 Minuten ersetzt werden, welche so innerhalb der täglichen Lenkzeit

mindestens 15 Minuten, die zusammen mindestens eine Stunde je 4½ Stunden Arbeit ausmachen, eingelegt werden."

liegen, daß der Zeitraum von jeweils 4½ Stunden nicht überschritten wird.

2. Im Personen-Liniennahverkehr kann die Unterbrechung nach Absatz 1 durch Unterbrechungen von mindestens 15 Minuten Dauer ersetzt werden, wenn diese Unterbrechungen insgesamt mindestens ¼ der täglichen Lenkzeit betragen.

3. Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug, so wird den Vorschriften nach Absatz 1 Genüge getan, wenn der Fahrer, der die Lenkzeit unterbricht, keinerlei Tätigkeit außer Arbeitsbereitschaft ausübt. Nationale gesetzliche Regelungen der Ruhepausen bleiben unberührt."

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 dreimal 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

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 dreimal auf 8 Stunden vermindert werden.

Jede Verminderung der Tagesruhezeit muß durch eine gleich große zusätzliche Ruhezeit spätestens bis zum Ende der folgenden Woche ausgeglichen werden

1 a. Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug und ist dieses nicht mit einer Schlafkabine ausgestattet, müssen sie innerhalb von 27 Stunden eine Tagesruhezeit von mindestens 10 zusammenhängenden Stunden erhalten

Absatz 2 unverändert

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 der Kabine verbracht werden kann."

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 der Kabine verbracht werden kann und das Fahrzeug ist zu diesem Zweck ausreichend ausgestattet, das Heizungssystem gefährdet nicht die Fahrer und eine geeignetere Unterkunft ist nicht erreichbar.

3a. Mitglieder des Fahrpersonals im Güterverkehr, die ihre Ruhezeiten regelmäßig außerhalb des Standortes verbringen, dürfen zu Be- und Entladearbeiten nicht herangezogen werden. Ausnahmen können von den Tarifvertragsparteien festgelegt werden."

Absätze 9 und 10 unverändert

11. Der folgende Artikel wird zu Artikel 11:

„Artikel 11

11. Der folgende Artikel wird zu Artikel 11:

„Artikel 11

Absatz 1 unverändert

- | | |
|--|---|
| <p>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."</p> | <p>2. Die wöchentliche Ruhezeit kann auf mindestens 40 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</p> <p>2 a. Die wöchentliche Mindestruhezeit kann über einen Zeitraum von zwei Wochen gesehen werden, so daß die wöchentliche Ruhezeit vor Ablauf einer festen Woche beginnen und am Anfang der folgenden Woche enden kann, sofern vor dem Ende der ersten Woche eine Mindestruhezeit von 24 Stunden genommen wurde</p> <p>2 b. In der Zeit vom 1. März bis 30. September kann die wöchentliche Mindestruhezeit nach Absatz 1 für Fahrer von Fahrzeugen, die im grenzüberschreitenden Personengelegenhkeitsverkehr eingesetzt werden, durch eine Ruhezeit von mindestens 72 aufeinanderfolgenden Stunden in zwei aufeinanderfolgenden Wochen und unter der Voraussetzung einer gleich langen zusätzlichen Ruhezeit außerhalb des genannten Zeitraums ersetzt werden. Dies gilt nicht für Fahrer im Personenlinienverkehr."</p> <p>11 a. Folgender neuer Abschnitt und Artikel sind nach Artikel 11 einzufügen:</p> <p style="padding-left: 40px;">Abschnitt Va</p> <p style="padding-left: 40px;">Verbot bestimmter Arten des Entgelts</p> <p style="padding-left: 40px;">Artikel 11 a</p> <p style="padding-left: 80px;">1. Fahrer dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen.</p> <p style="padding-left: 80px;">2. Prämien und Zuschläge, die nicht die Sicherheit im Straßenverkehr gefährden, unterliegen dem ermessenden Tarifvertragsparteien.</p> <p style="text-align: center;">Absatz 12 unverändert</p> |
| <p>13. Artikel 13 wird unter der Überschrift „Abschnitt VI Abweichungen“ zu Artikel 12 und wird wie folgt geändert:</p> <p style="text-align: center;">Buchstabe a) unverändert</p> <p>b) in Absatz 2 wird das Wort „zwei“ durch das Wort „fünf“ ersetzt.</p> | <p>13. Artikel 13 wird unter der Überschrift „Abschnitt VI Abweichungen“ zu Artikel 12 und wird wie folgt geändert:</p> <p>b) entfällt</p> |
| <p>14. Artikel 13 a) wird zu Artikel 13 und durch folgenden Text ersetzt:</p> <p style="padding-left: 20px;">„Artikel 13</p> <p style="padding-left: 20px;">Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer bei Gefahr, in Um-</p> | <p>14. Artikel 13 a) wird zu Artikel 13 und durch folgenden Text ersetzt:</p> <p style="padding-left: 20px;">„Artikel 13</p> <p style="padding-left: 20px;">Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer bei Gefahr, zur</p> |

Von der Kommission der Europäischen
Gemeinschaften vorgeschlagener Text

Vom Europäischen Parlament
geänderter Text

ständen, 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."

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 bilateraler 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 Fahrersitzes haben;

Buchstabe b) unverändert

- 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;

Buchstabe d) unverändert

- 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;

Buchstabe g) unverändert

- h) Fahrzeuge nur mit Elektroantrieb; "

Rest von Absatz 1 unverändert

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 bilateraler 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 15 Sitzplätze einschließlich des Fahrersitzes haben;

- c) Fahrzeuge, die landwirtschaftlichen Betrieben, Gartenbaubetrieben oder forstwirtschaftlichen Betrieben gehören oder von diesen gemietet sind, wenn sie **ausschließlich bei Arbeiten in diesen Betrieben** oder zu diesen Betrieben im Umkreis von 50 km verwendet werden, und Fahrzeuge zur Beförderung von Fisch im Umkreis von 50 km vom Seehafen;

- e) Fahrzeuge, die **ausschließlich** zur Beförderung von Tierkörpern oder Abfällen, die nicht für den menschlichen Verzehr bestimmt sind, verwendet werden;

- f) Fahrzeuge, die 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;

- h) Fahrzeuge nur mit Elektroantrieb, deren **zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h nicht übersteigt;** "

Absatz 2 unverändert

Absatz 16 unverändert

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

„Artikel 15

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

„Artikel 15

Absatz 1 unverändert

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.“

2. Das Unternehmen muß die Arbeit des Fahrpersonals so planen, daß dessen Mitglieder die Vorschriften dieser Verordnung und der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 einhalten können.“

Absätze 18 bis 21 unverändert

22. Artikel 19 wird wie folgt geändert:

22. Artikel 19 wird wie folgt geändert:

Buchstaben a) und b) unverändert

- b a) Folgender Absatz ist einzufügen:

Nach Inkrafttreten der Verordnung unterbreitet die Kommission vor Ablauf des ersten zweijährigen Berichtszeitraums nach Artikel 17 den im selben Artikel genannten Institutionen eine Beurteilung der Anwendung der durch die vorliegende Verordnung geänderten Bestimmungen, um ggf. Änderungen vorzuschlagen, damit die korrekte und einheitliche Durchführung der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und soziale Fortschritte in allen Mitgliedstaaten gewährleistet ist. In diesem Fall konsultiert die Kommission zuvor Vertreter der betroffenen Gewerkschaften, Arbeitgeberverbände und Verbände selbständiger Fahrer.

Artikel 2

Artikel 2

Absätze 1 und 2 unverändert

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

„Artikel 16

1. Der Arbeitgeber händigt den Mitgliedern des Fahrpersonals eine ausreichende Anzahl 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.“

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

„Artikel 16

1. Der **Unternehmer** händigt **jedem** Mitglied des Fahrpersonals eine ausreichende Anzahl 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.“

Absätze 2 und 3 unverändert

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 nummerierte 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) bis c) genannten Zeiträume von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublattes eingetragen werden.

Rest von Buchstabe a) unverändert

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.

4. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch folgenden Text ersetzt:

2. **Jedes Mitglied des Fahrpersonals muß für jeden Tag seiner Tätigkeit auf einem unter die Verordnung fallenden Kraftfahrzeug ab Beginn seiner Arbeitszeit fortlaufend nummerierte Schaublätter in der Reihenfolge der Nummerierung benutzen. Entfernern sich die Mitglieder vom Fahrzeug und können deshalb das eingebaute Gerät nicht selbst betätigen, so müssen die genannten Zeiträume bei der Rückkehr zum Fahrzeug von Hand ohne Beschmutzen des Schaublattes gut lesbar eingetragen oder auf andere Weise automatisch aufgezeichnet werden.**

b) nach Absatz 3 wird folgender Text eingefügt:

- „f) Nach Arbeitsende den Zeitpunkt des Beginns der wöchentlichen Ruhezeit und auf dem neuen Schaublatt **mit der fortlaufenden Nummer** bei Arbeitsbeginn den Zeitpunkt, an dem die wöchentliche Ruhezeit endete.“

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

5. **Jedes Mitglied des Fahrpersonals muß bei Straßenverkehrskontrollen das Schaublatt des laufenden Tages und, soweit anwendbar, der vorangegangenen Tage der Woche mit vollständigen Angaben über die in Absatz 2 a) bis c) genannten Zeiten den zuständigen Kontrollbeamten vorlegen können.**

Absätze 5 bis 9 unverändert

10. Anhang I Kapitel IV erhält folgende Fassung:

10. Anhang I Kapitel IV erhält folgende Fassung:

Buchstabe a) unverändert

b) Folgender neuer Absatz e) wird eingefügt:

- e) 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.

b) Folgender neuer Absatz e) wird eingefügt:

- e) Registrierung der Schaublätter. Das Unternehmen 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 unverändert