

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

KOM(2001) 573 endg.; Ratsdok. 12934/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 31. Oktober 2001 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 15. Oktober 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 149/84,
Drucksache 246/88 = AE-Nr. 880424 und
Drucksache 954/94 = AE-Nr. 943437.

BEGRÜNDUNG**A. Einleitung**

1. Mit diesem Vorschlag wird die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgehoben und durch eine neue Verordnung (nachfolgend als „die Verordnung“ bezeichnet) ersetzt, um in erster Linie eine eindeutige, stimmige Fassung zu erstellen, innerhalb deren die in der bestehenden Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthaltenen Regeln verdeutlicht, vereinfacht und aktualisiert werden können. Der Kommission ist seit längerer Zeit bekannt, dass es Schwierigkeiten bei der Auslegung und Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 gegeben hat. Bei Sitzungen mit nationalen Sachverständigen und im Schriftverkehr mit Einzelpersonen, Güter- und Personenkraftverkehrsverbänden sowie zuständigen Behörden hat sich im Laufe der Jahre seit Einführung der Verordnung deutlich gezeigt, dass die Bestimmungen uneinheitlich ausgelegt werden.
2. Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 schreibt derzeit einheitliche Gemeinschaftsregeln für die höchstzulässigen Lenkzeiten je Tag und je Zwei-Wochen-Zeitraum sowie tägliche und wöchentliche Mindestruhezeiten für alle Fahrer von Fahrzeugen im Güter- und Personenkraftverkehr vor, wobei Ausnahmen und Abweichungen festgelegt sind. Der erfasste Tätigkeitsbereich ist äußerst vielschichtig: Er umfasst die Personenbeförderung und den Güterkraftverkehr, sowohl grenzüberschreitend als auch im Inland, den Fern- und Nahverkehr, den Werkverkehr wie den gewerblichen Verkehr sowie angestellte und selbstständige Fahrer. In der Verordnung wird angestrebt, die Einheitlichkeit grundlegender Bestimmungen mit einer erheblichen Flexibilität für mögliche Verlängerungen der zulässigen Lenkzeiten und Verkürzungen der Mindestruhezeiten unter bestimmten, vorab festgelegten Bedingungen zu kombinieren.
3. In der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 werden auch die Bedingungen festgelegt, unter denen die AETR-Regeln¹ auf den grenzüberschreitenden Straßenverkehr mit der Gemeinschaft angewandt werden. Umstritten hierbei ist die Trennlinie, da diese Verordnung nicht alle Möglichkeiten abgedeckt hat und die Fragen auch durch Urteile des Gerichtshofs² nicht immer ausreichend geklärt wurden.
4. Angesichts der bevorstehenden Einführung des digitalen Fahrtenschreibers und der Notwendigkeit, Regeln vorzugeben, die mit diesem System ordnungsgemäß überprüft und ohne Auslegungsunterschiede in der Europäischen Union einheitlich angewendet werden können, muss die geltende Regelung der Lenk- und Ruhezeiten geändert werden. Daher schlägt die Kommission eine Regelung vor, die auf dem jetzigen System beruht, bei der aber Bestandteile entfallen, die eine korrekte Berechnung der Fahrtstunden, Ruhezeiten und Unterbrechungen komplizieren.
5. In den fünfzehn Jahren seit Einführung der Verordnung haben sich in der Kraftverkehrsbranche größere Veränderungen vollzogen: Früher von staatlichen Stellen erbrachte Dienste wurden privatisiert und bei bestimmten Tätigkeiten gibt es jetzt mehr wirtschaftlichen Wettbewerb und es stehen technisch bessere Fahrzeuge

¹ Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970.

² Rechtssache 313/92, Van Swieten BV, Slg. 1994, I-2177.

zur Verfügung. Wie die Erfahrung zeigt, werden Fahrzeuge, die aufgrund der Verwendung für Kurzstreckenfahrten oder des Einsatzes in einem beschränkten Gebiet von der Verordnung ausgenommen wurden, z.B. Abschleppfahrzeuge, nicht unbedingt in der unterstellten Weise eingesetzt. Aus diesem Grund wurden die Ausnahmen und die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten zur Gewährung von Freistellungen auf ein Mindestmaß verringert und gründen sich nur auf geringes Fahrzeuggewicht oder geringe Größe, kurze Fahrtstrecken oder das Bestehen eines öffentlichen Interesses.

6. Da der Kraftverkehr seine Position in der Europäischen Union als vorherrschender Verkehrsträger weiter ausbaut und die Gemeinschaftsregeln einen gemeinsamen Standard im Sozialbereich vorgeben, der durch die Einführung eines wichtigen neuen Prüfgeräts — des digitalen Fahrtenschreibers — verstärkt wird, ist es angezeigt, dass die Kommission bei der Beobachtung der Auswirkungen dieser Regeln von einem ständigen Ausschuss unterstützt wird, der sich aus Sachverständigen der Regierungen der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Dieser Ausschuss könnte Entwicklungen im Straßenverkehr beobachten, mögliche Verbesserungen der Gesetzgebung empfehlen und die Kommission bei der Erstellung der Zweijahresberichte über die Umsetzung der Rechtsvorschriften sowie bei der Ermittlung der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung der Regeln unterstützen. Angesichts der bevorstehenden Erweiterung der Europäischen Union wird dieser Ausschuss eine wichtige Rolle bei der Erlangung eines Überblicks über die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor spielen.

B. Konsultation

7. Die Schwierigkeiten bei der Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 waren Gegenstand eines jahrelangen Konsultationsprozesses. Zum 4./5. Oktober 1995 hatte die Kommission eine Sitzung nationaler Sachverständiger einberufen, um eine gemeinsame Handhabung und Auslegung der Rechtsvorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten zwischen den Mitgliedstaaten festzulegen. Daran schloss sich ein Fragebogen an alle Mitgliedstaaten zu einigen besonderen Detailbereichen an. Die Mitgliedstaaten wurden 1998 anhand eines weiteren Fragebogens zur effizienten und einheitlichen Durchführung der Verordnung befragt, dessen Ergebnisse in den vorliegenden Vorschlag eingeflossen sind. In ihrem vorliegenden Vorschlag hat die Kommission auch Ergebnissen dieser Ermittlungen Rechnung getragen. Die Notwendigkeit verständlicher und durchsetzbarer Vorschriften wurde immer wieder betont.
8. Die Gruppe von Sachverständigen in Vollzugsfragen, die die Kommission zum digitalen Fahrtenschreiber beraten hat, wurde auch damit beauftragt, die geltenden Rechtsvorschriften im Lichte der derzeit unterschiedlichen Auslegungen sowie unter Berücksichtigung der Schlussfolgerungen einer eingehenden schwedischen Studie zur Berechenbarkeit der geltenden Regeln bei Einsatz des digitalen Fahrtenschreibers³ zu überprüfen. Sie wurden dabei von einem Informatik- und Mathematik Sachverständigen unterstützt. Der Vorschlag der Kommission stützt sich auf ihre ersten Ergebnisse. Die weitergehenden Erörterungen dieser Gruppe werden auch die Grundlage bilden, auf der künftige Vollzugsvorschriften für diesen Bereich

³ Serafimovski und Widebaeck, *On the Interpretation of the Council Regulation (EEC) 3820/85: A Report for the Swedish National Road Administration*. Technischer Bericht L4i-99/441.

aktualisiert werden können, womit die Kommission sich in einem weiteren Vorschlag später im Jahr 2001 befassen wird.

9. Die Kommission hat zur Kenntnis genommen, dass auf der letzten Tagung des Rates „Verkehr“ am 2. Oktober 2000 in Beantwortung eines Fragebogens der französischen Präsidentschaft Einigkeit darüber herrschte, dass die Verordnung in technischer Hinsicht geändert werden sollte. Mit dem vorliegenden Vorschlag wird im Interesse der Klarheit und leichteren Konsultierbarkeit ein neuer, vollständiger Rechtstext vorgelegt, in dem die technischen Veränderungen vorgenommen werden, die auch eine stabile Grundlage für den wirksamen und unionsweit einheitlichen Einsatz des modernen technischen Prüfgeräts, des digitalen Fahrtenschreibers, bilden. Durch marginale Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 kann das grundlegende Problem, die Gewährleistung einer wirksamen Durchsetzung, nicht gelöst werden.
10. Für die Kraftverkehrsbranche ist die wirksame und einheitliche Durchsetzung ein ständiges Anliegen. Im Laufe der Jahre wurde es bei Gesprächen der Sozialpartner auf europäischer Ebene immer wieder zur Sprache gebracht. Die Arbeitgeber sehen die Vorschriften als Mittel zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen untereinander, und die Gewerkschaften sind überzeugt, dass nur eine wirksame und einheitliche Durchsetzung die sich aus den Vorschriften ergebenden Arbeitnehmerrechte gewährleisten kann.
11. Das Europäische Parlament hat anlässlich der Erörterung des Zweijahresberichts der Kommission über die Anwendung der geltenden Rechtsvorschriften seine anhaltende Besorgnis über die großen Unterschiede im Hinblick auf Konstanz und Wirksamkeit des praktischen Vollzugs in der Europäischen Union geäußert. In dem Initiativbericht des Parlaments (Berichterstatter Herr Grosch, MdEP) über die Verkehrspolitik und die Harmonisierung der Sozialvorschriften⁴ wurde die Kommission aufgerufen sicherzustellen, dass gründliche Kontrollen mit wirksamen Sanktionen in diesem Bereich erfolgen und über die Anwendung von Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten innerhalb einheitlicher Zeiträume umfassend Bericht erstattet wird, um einen vollständigen Überblick über die *Sozialsituation im Kraftverkehrssektor* zu ermöglichen.
12. Die Sozialpartner wurden am 11. Dezember 2000, 16. Januar 2001 und am 5. Februar 2001 zu den wesentlichen Änderungen der Verordnung konsultiert. Ihre Meinung und ihre übermittelten schriftlichen Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen und soweit zweckmäßig in den vorgeschlagenen Änderungen berücksichtigt.

C. Rechtsgrundlage

13. Rechtsgrundlage ist Artikel 71 EG-Vertrag (Mitentscheidungsverfahren).

⁴ EP 228.428/endg.

D. Ziel und Geltungsbereich

14. Der Vorschlag bezweckt die Verdeutlichung und Vereinfachung der geltenden Rechtsvorschrift, um sie verständlicher und einfacher durchführbar zu machen. Der Geltungsbereich wurde eindeutig definiert, erstens durch eine umfassendere Darlegung, wann das AETR-Übereinkommen und wann die Verordnung anzuwenden ist, und zweitens durch Angabe der betroffenen Klassen von Last- und Personenkraftfahrzeugen — Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen und Personenkraftfahrzeuge zur Beförderung von mehr als 9 Personen — auf der Grundlage der maßgeblichen beiden Ausnahmen. Mit dem Vorschlag sollen auch die anderen derzeit geltenden Ausnahmen und Abweichungen aktualisiert werden, um Änderungen im Kraftverkehrssektor Rechnung zu tragen und auf diese Weise den Anwendungsbereich der Verordnung innerhalb des Kraftverkehrssektors der Europäischen Union zu erweitern.
15. Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ermöglicht bereits eine erhebliche Flexibilität bei den Lenkzeiten, Ruhezeiten und Unterbrechungen. Diese Art der Flexibilität ging jedoch auf Kosten eines wirksamen Vollzugs. Im Vorschlag werden die jetzigen Ausgleichsmöglichkeiten zurückgenommen, deren genaue Berechnung allgemein nicht möglich war und die leicht ignoriert werden konnten. Die Flexibilität wird beibehalten, bewegt sich jetzt aber in besser berechenbaren und vollzugsfähigen, verständlicheren und einfacheren Grenzen. Verlängerungen der standardmäßigen täglichen Ruhezeit und einem vorgegebenen durchsetzbaren Zeitrahmen für etwaige reduzierte Ruhezeiten steht die Möglichkeit bestimmter reduzierter täglicher und wöchentlicher Ruhezeiten ohne Ausgleich gegenüber.
16. In dem Vorschlag sollen auch alle in der Verordnung benutzten Begriffe endgültig definiert werden, so dass sich wenig Möglichkeiten für eine individuelle Auslegung der Norm bieten, die in der Vergangenheit nicht nur zu einer erheblichen Zahl von Rechtsstreitigkeiten vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften geführt hat, sondern auch zu Unterschieden in der Anwendung bei Fahrten quer durch die Europäische Union, z. B. von Schweden nach Portugal.
17. In Artikel 17a der Richtlinie 93/104/EG (Arbeitszeitgestaltung)⁵ in der Fassung der Richtlinie 2000/34/EG⁶ werden Mindestnormen in Bezug auf die Arbeitszeit mobiler Arbeitnehmer (einschließlich der Beschäftigten im Straßenverkehr) festgelegt. Insbesondere enthält Artikel 17a Absatz 2 die Bestimmung, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen müssen, um zu gewährleisten, dass die mobilen Arbeitnehmer Anspruch auf „ausreichende Ruhezeiten“ haben. Diese Verordnung enthält weitere spezifische Bestimmungen in Bezug auf „ausreichende Ruhezeiten“ für mobile Arbeitnehmer im Straßenverkehr.
18. Im Einklang mit dem übergeordneten Ziel einer besseren Durchsetzung werden die Pflichten sowohl der Arbeitgeber als auch der Arbeitnehmer deutlicher gemacht, so dass beide Parteien einen Anreiz haben sicherzustellen, dass ihre Tätigkeit der Verordnung entspricht.

⁵ ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18.

⁶ ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 41.

19. Eine dauerhafte Schwierigkeit bei der Durchsetzung einer Verordnung, die sich auf verschiedene Rechtshoheiten innerhalb der EU erstreckt, besteht darin, dass die zuständigen Stellen in einem Mitgliedstaat Verstöße entdecken, die in einem anderen Mitgliedstaat begangen wurden. Die jetzige Verordnung überlässt es den Mitgliedstaaten, solche Verstöße zu ignorieren oder zu ahnden und die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verstoß begangen wurde, zu informieren. Dies stellt eine große Lücke beim Vollzug dar. Die Kommission schlägt eine positive Maßnahme vor, nach der die Mitgliedstaaten einen Verstoß gegen die Bestimmungen der Verordnung ahnden können, den ein Fahrer in einem anderen Mitgliedstaat begangen hat, weil der eines Verstoßes schuldige Fahrer, in dem Mitgliedstaat, in dem er überführt wurde, ein Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellen kann und weil außerdem der Binnenmarkt in Bezug auf die gemeinsamen Regeln ein einheitlicher, nicht fragmentierter Raum sein sollte. Diese Verstöße können zivilrechtlicher, administrativer oder strafrechtlicher Art sein.
20. Das Problem von Fahrern, die abwechselnd unter die Verordnung fallende und nicht darunter fallende Fahrzeuge führen, so dass die Aufzeichnungen über ihre Lenk- und Ruhezeiten unvollständig sind, wurde behandelt. Das damit verbundene Problem soll dadurch gelöst werden, dass Fahrer verpflichtet werden, alle Lenkzeiten innerhalb einer Tageslenkzeit aufzuzeichnen, auch wenn sie zeitweise ein nicht unter die Verordnung fallendes Fahrzeug führen.
21. Die Kommission will sicherstellen, dass eine einheitliche und wirksame Durchführung der Verordnung erleichtert wird und dass Entwicklungen in diesem Bereich in der gesamten EU ausreichend überwacht und vorbildliche Praktiken gefördert werden. Deshalb plädiert sie für einen ständigen Ausschuss, in dem gemeinsame Ansichten und Entscheidungen zur laufenden Durchführung der Verordnung rasch und eindeutig erreicht werden können.

E. Einzelne Bestimmungen

22. Die Bestimmungen der vorgeschlagenen Verordnung werden nachfolgend erläutert (eine Vergleichstabelle mit dem Text der geltenden Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und den Bestimmungen des Vorschlags ist ebenfalls beigelegt):
23. In Artikel 1 werden die Ziele der einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung genannt, die unmittelbar aus dem ersten Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 übernommen wurden, nämlich die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen sowie die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr.
24. In Artikel 2 wird der in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 festgelegte Anwendungsbereich neu formuliert, indem die beiden Hauptarten von Güter- und Personenkraftfahrzeugen aufgenommen werden, die zurzeit von Artikel 4 der geltenden Verordnung (Ausnahmen) erfasst werden. Zudem wird der Anwendungsbereich der Verordnung und des AETR-Übereinkommens⁷ zudem im Lichte der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften⁸ dargelegt und erweitert.

⁷ AETR: S. Fußnote 1.

⁸ Rechtssache 313/92, Van Swieten BV, Slg. 1994, I-2177.

25. Artikel 3 umfasst eine aktualisierte Reihe von Ausnahmen. Die Vergleichstabelle im Anhang gibt einen Überblick über die Änderungen. Die Erläuterung der Änderungen von Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 folgt der derzeitigen Absatznummerierung.
26. Eine Reihe von Ausnahmen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wurde gestrichen, während einige Ausnahmen aus Gründen der Logik an andere Stellen verschoben wurden.
- Artikel 4 Nummer 1 und 2 der bestehenden Verordnung wurden in den vorgeschlagenen Artikel 2 über den Anwendungsbereich aufgenommen;
 - Artikel 4 Nummer 6 der bestehenden Verordnung wurde in den vorgeschlagenen Artikel 13 über nationale Abweichungen einbezogen. Die Bestimmungen von Artikel 4 Nummer 6 wurden in erheblichem Maß missbraucht, was durch die Häufigkeit belegt wird, mit der der Europäische Gerichtshof in mit dieser Ausnahme zusammenhängenden Fällen Recht zu sprechen hat. In vielen Fällen sind aus Diensten, die 1985 noch im Staatseigentum waren oder aus staatlichen Mitteln finanziert wurden, mittlerweile privatwirtschaftliche Unternehmen geworden. Somit ergeben sich jetzt Wettbewerbs- und Verkehrssicherheitsfragen, die bei Abfassung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 noch nicht auf der Tagesordnung standen. Da Artikel 4 Nummer 6 eine Ausnahme von der Verordnung festlegt, können die Mitgliedstaaten keine nationalen Bestimmungen zur Einschränkung des Missbrauchs erlassen. Die Bestimmung wurde im Vorschlag nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe g verschoben, wonach nationale Abweichungen zulässig sind, damit die Mitgliedstaaten als erforderlich erachtete Einschränkungen erlassen können. Außerdem wurden die Ausnahmebereiche, in denen die Erbringung von Diensten mittlerweile im Privatsektor erfolgt, in Anerkennung des jetzt dort herrschenden Wettbewerbsdrucks gestrichen, das heißt in den Bereichen Gas und Elektrizität, Telegrafien- und Fernsprechdienste, Postsachenbeförderungsdienste, Rundfunk und Fernsehen sowie Erkennung von Rundfunk- und Fernsehübertragungen oder -empfang.
 - Artikel 4 Nummer 13 der bestehenden Verordnung — Fahrzeuge zum Abholen von Milch: Angesichts des Einsatzes von Kühlfahrzeugen und dem Aufkommen von Wettbewerb ist eine vollständige Ausnahme nicht länger zu rechtfertigen. Diese lokal erbrachten Dienste, die mithin nur geringe Auswirkungen auf den Markt haben, können allerdings unter die vorgeschlagene nationale Ausnahme (Artikel 13 Buchstabe b) fallen, die nun auch für landwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge innerhalb eines Radius von 50 km gilt.
27. Eine Reihe von Ausnahmen in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wurde geändert, um ihren Umfang auf diejenigen Tätigkeiten einzuschränken, die mit besonderen Fahrzeugen innerhalb einer begrenzten Entfernung durchgeführt werden, und um dem merklichen Trend zur Durchführung solcher Dienste durch den Privatsektor Rechnung zu tragen.
- Artikel 4 Nummer 5 der bestehenden Verordnung zu Fahrzeugen, die vom Zivilschutz und von den Streitkräften verwendet werden, wird präzisiert, um Tätigkeiten im Randbereich solcher öffentlicher Organisationen in den Anwendungsbereich der Verordnung einzubeziehen. In Notfällen könnten und

würden solche Beförderungen kurzfristig aufgrund von Artikel 4 Nummer 7 der bestehenden Verordnung oder durch eine nationale Lockerung der Bestimmungen nach Artikel 13 Absatz 2 der bestehenden Verordnung ausgenommen.

- Artikel 4 Nummer 8 der bestehenden Verordnung – Spezialfahrzeuge für ärztliche Aufgaben: In Anerkennung des von stärkerem Wettbewerb geprägten Umfelds in den Mitgliedstaaten wird die Ausnahme in der neuen Fassung auf in staatlichem Eigentum befindliche oder staatlich finanzierte Fahrzeuge beschränkt.
- Artikel 4 Nummer 9 der bestehenden Verordnung – diese besondere Ausnahme wurde für Fahrzeuge geltend gemacht, die im Schaustellergewerbe genutzt werden, z.B. fahrbare Imbissbuden, so dass es angezeigt ist, die Ausnahme streng auf besondere Fahrzeuge zu beschränken, die Ausrüstungen für das Schaustellergewerbe befördern. Da die Beförderung im Straßenverkehr durch diese Sonderfahrzeuge eine Nebentätigkeit darstellt und notwendigerweise mit geringer Geschwindigkeit erfolgt, unterliegt sie keinem Wettbewerbsdruck und verursacht keine Verkehrsgefährdung.
- Artikel 4 Nummer 10 der bestehenden Verordnung – die Ausnahme für Pannenhilfefahrzeuge in Artikel 4 Nummer 10 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird häufig missbraucht: Kommerzielle Pannenhilfedienste legen regelmäßig große Entfernungen im Inland und grenzüberschreitend zurück, ohne dass die Verkehrssicherheitsanforderungen dieser Verordnung gewahrt blieben. Daher wird die Ausnahme ihrer Tätigkeit aus dem Geltungsbereich der Verordnung auf Beförderungen von 50 km beschränkt. Es gibt keine zwingenden Gründe, weshalb Fahrzeuge, die im Binnenverkehr oder grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt sind, nicht von den Bestimmungen der Verordnung erfasst werden sollten.
- Artikel 4 Nummer 12 der bestehenden Verordnung – nichtgewerbliche Güterbeförderung: Durch die Änderung wird die Ausnahme auf den Einsatz kleinerer Fahrzeuge beschränkt. Fahrer größerer Fahrzeuge, die den Bestimmungen der Verordnung entsprechen sollten, müssen einen Berufsführerschein haben. Die Streichung der Wörter „für private Zwecke“ erfolgt wegen Schwierigkeiten bei der Auslegung, z.B. im Fall humanitärer Hilfslieferungen.

28. Eine Reihe von Ausnahmen wurde im Vorschlag beibehalten:

- Artikel 4 Nummer 3 über den Personenlinienverkehr unter 50 km wurde angesichts der kurzen Fahrtstrecke sowie der Kosten und der Beeinträchtigung der Dienste, die der Einschluss nach sich ziehen würde, beibehalten. Mögliche Schwierigkeiten bei Fahrten auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen, auf die Vertreter von Vollzugsorganen hingewiesen haben, werden in Artikel 6 Absatz 6 behandelt.
- Artikel 4 Nummer 4 der bestehenden Verordnung wurde wegen der geringen Reichweite solcher Fahrzeuge beibehalten.

- Artikel 4 Nummer 7 der bestehenden Verordnung: Fahrzeuge für den Einsatz bei Notfällen oder Rettungsmaßnahmen erbringen eine wichtige Dienstleistung in einem nicht von Wettbewerb geprägten Umfeld.
- Artikel 4 Nummer 11 der bestehenden Verordnung: In Fahrzeugen, mit denen Probefahrten durchgeführt werden, können in der Regel keine Fahrtenschreiber installiert werden.

29. In den Bestimmungen von Artikel 4 des Vorschlags werden die in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthaltenen Begriffsbestimmungen übernommen und in einigen Fällen verdeutlicht oder erweitert:

- In Absatz 1 wird „Straßenverkehr“ neu definiert, um die Fahrtätigkeit sowohl auf öffentlichen Straßen als auch abseits öffentlicher Straßen, z.B. auf Betriebsgelände, in den Anwendungsbereich einzubeziehen.
- In Absatz 2 wird die geltende Begriffsbestimmung für „Kraftfahrzeug“ und „Zugmaschine“ geändert, um die Geltendmachung einer Ausnahme für Fahrzeuge auszuschließen, die zum Teil auf Schienen, hauptsächlich jedoch auf der Straße verkehren.
- In Absatz 3 wird eine geringfügige, aber signifikante Änderung der Begriffsbestimmung des Fahrers vorgenommen. Dadurch werden Fahrer in einem Fahrzeugkonvoi, die zum Antritt einer Fahrt die Fahrzeuge tauschen, trotzdem von den Bestimmungen dieses Rechtsaktes erfasst.
- In Absatz 4 wird die derzeitige Definition einer Unterbrechung angegeben; dieser Begriff ist in Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 3820/85 dargelegt. Die zweite Hälfte der derzeitigen Definition ist in einer neuen, einfachen Definition des Begriffs „andere Arbeiten“ in Absatz 5 enthalten. Ein Vorschlag der Vertreter der Vollzugsorgane zur Klärung des Begriffs „Unterbrechung“ wurde nicht aufgegriffen, da sich bei den Beratungen mit den Sozialpartnern herausstellte, dass keine der beiden Seiten darin eine sinnvolle Vereinfachung sah.
- Absatz 5 enthält eine von den Vertretern der Vollzugsorgane vorgeschlagene einfache Bestimmung des Begriffs „andere Arbeiten“, ergänzt durch die derzeit in Artikel 7 Absatz 4 enthaltene Erläuterung. Analog zum Begriff „andere Arbeiten“ wird in Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates der Begriff „sonstige Arbeitszeiten“ als Kategorie für den Fahrtenschreiber verwendet.
- Absatz 6 enthält eine einfachere Bestimmung des Begriffs „Ruhezeit“.
- In den Absätzen 7 und 8 werden Begriffsbestimmungen der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten eingeführt, die zuvor in Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthalten waren. Es sind keine Ausgleichsregelungen mehr vorgesehen. Die Durchsetzung solcher Regelungen in allen möglichen Kombinationen hat sich als sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich erwiesen. Zum Ausgleich werden die standardmäßigen täglichen Ruhezeiten auf 12 Stunden verlängert. Die reduzierten Ruhezeiten werden im Interesse der Flexibilität ebenso wie die Möglichkeit der reduzierten wöchentlichen Ruhezeit

von 24 Stunden beibehalten. Die frühere Möglichkeit einer am normalen Standort des Fahrers oder des Fahrzeugs einzulegenden wöchentlichen Ruhezeit von 36 Stunden wird jedoch gestrichen, da sich herausgestellt hat, dass sie anstelle der normalen wöchentlichen Ruhezeit von 45 Stunden immer mehr zur Norm wurde. Zusammen mit anderen Maßnahmen im neuen Vorschlag sollen diese Definitionen ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Flexibilität und Durchsetzbarkeit der Ruhezeiten gewährleisten.

- Absatz 9 enthält eine einfachere Begriffsbestimmung für die „Woche“. Die geltenden Konzepte der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 haben sich als schwierig durchsetzbar erwiesen, da erstens der Beginn einer Kalenderwoche nicht notwendigerweise mit dem Ende einer wöchentlichen Ruhezeit zusammenfällt und zweitens die wöchentliche Lenkzeit als Lenkzeit zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten berechnet wird. Als einfachere Möglichkeit sprechen sich die nationalen Vollzugsbeamten daher nachdrücklich für die Rückkehr zur flexiblen Woche aus, für die nur die beiden wöchentlichen Ruhezeiten maßgebend sind.
 - In den Absätzen 10 und 11 werden die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit definiert, die im Wesentlichen den Begriffsbestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 entsprechen. In diesen Definitionen wird deutlich angegeben, was in diese Zeiträume fällt.
 - In Absatz 12 wird die Begriffsbestimmung des „höchstzulässigen Gesamtgewichts“ aus der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 übernommen.
 - In Absatz 13 wird die Begriffsbestimmung des „Personenlinienverkehrs“ im Lichte der neueren gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften aktualisiert.
 - In Absatz 14 wird „Mehr-Fahrer-Betrieb“ definiert, um Unklarheiten zu vermeiden und die Fälle abzudecken, in denen sich mehr als zwei Fahrer im Fahrzeug befinden.
 - In Absatz 15 wird der Begriff „Verkehrsunternehmen“ definiert, um den Geltungsbereich neuer Bestimmungen in Artikel 10 und 19 zu klären. Die Begriffsbestimmung stützt sich größtenteils auf jene von Artikel 1 Absatz 2 dritter Gedankenstrich der Richtlinie 96/26/EG des Rates.
30. Die Vorschriften in Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zum Mindestalter der Fahrer werden gestrichen. Diese Bestimmungen stellten eine Anomalie innerhalb der Verordnung dar und werden im aktuellen Vorschlag für eine Richtlinie zur Fahrerausbildung⁹ aufgegriffen. Die Bestimmungen in Bezug auf Beifahrer und Fahrzeugbegleiter wurden beibehalten und in Artikel 5 des Vorschlags deutlicher dargelegt.
31. In Artikel 6 werden in überarbeiteter Form und mit definierten Begriffen die gleichen grundlegenden Bestimmungen zu den Lenkzeiten festgelegt wie in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85.

- Artikel 6 Absatz 1: Die maximale tägliche Lenkzeit beträgt weiterhin 9 Stunden mit der Möglichkeit einer Verlängerung auf 10 Stunden zweimal in der Woche.
- Artikel 6 Absatz 2: Als Woche gilt ein flexibler, kein starrer Zeitraum, nämlich der Zeitraum zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten; die Dauer dieses Zeitraums kann bis zu 144 Stunden bzw. 6 Tage umfassen, innerhalb denen tägliche Lenkzeiten liegen können. Durch diesen Zeitraum von 144 Stunden wird klar festgelegt, was bisher in einem längeren und weniger klaren Absatz, nämlich Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verfügt wurde.
- In Artikel 6 Absatz 3 wird der Deutlichkeit halber die maximale wöchentliche Lenkzeit angegeben, die in der geltenden Verordnung ungenannt ist, nämlich 56 Stunden. Zur Wahrung der Konsistenz liegt diese Höchstlenkzeit von 56 Stunden in einer Woche.
- In Artikel 6 Absatz 4 wird die maximale summierte Gesamtlengkzeit in zwei aufeinanderfolgenden flexiblen Wochen, nämlich 90 Stunden, noch einmal angegeben.
- In Artikel 6 Absatz 5 wird klargestellt, dass das Überschreiten einer Binnen- oder Außengrenze der Europäischen Union nicht als Beginn der Lenkzeit eines Fahrers zu betrachten ist. Dieser Absatz wird ferner eingefügt, um die Einführung neuer Haftungsbestimmungen in Artikel 10 zu erleichtern.
- Artikel 6 Absatz 6 behandelt die Problematik von Fahrern, die sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung tätig sind, beispielsweise im städtischen Linienverkehr eingesetzte Fahrer (derzeit von Artikel 4 Nummer 3 erfasst), die im Rahmen ihrer Tätigkeit auch längere Fahrten durchführen könnten. Diese Fahrer werden durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 nicht zur Aufzeichnung ihrer Tätigkeit außerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung verpflichtet. Bei der Aufzeichnung ihrer Lenkzeiten nach der bestehenden Verordnung könnten deshalb diese zusätzlichen Lenkzeiten unberücksichtigt bleiben, so dass in der Praxis Überschreitungen der Lenkzeitobergrenzen möglich wären.
- Während die Kommission ursprünglich davon ausging, dass das Problem der Fahrten auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen durch Einbeziehung der derzeit nicht erfassten Fahrten — z.B. Linienverkehr unter 50 km — in den Geltungsbereich der Verordnung gelöst werden könnte, wie von den Vertretern der Vollzugsorgane nachdrücklich empfohlen, machte die Industrie in den nachfolgenden Diskussionen deutlich, dass die Kosten und die Beeinträchtigung derzeit üblicher Praktiken in keinem Verhältnis zum erreichten Nutzen stehen würden. Eine weitere Möglichkeit — das Verbot von Fahrten auf unterschiedlicher Rechtsgrundlage am selben Tag — schien für die Industrie nicht praktikabel. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Förderung der Arbeitssicherheit in der Branche soll deshalb mit dieser Bestimmung gewährleistet werden, dass alle Fahrer, die außerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung tätig sind und im Anschluss daran am selben Tag eine unter die Verordnung fallende Tätigkeit ausüben, die gesamte Lenkzeit aufzeichnen

müssen. Diese Lösung entspricht der jüngsten Rechtsprechung des Gerichtshofs auf diesem Gebiet.¹⁰

32. Im Vorschlag wird die geltende besondere Ausnahme für gelegentliche grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste nach Artikel 6 Absatz 1 Unterabsätze 4 und 5 der bestehenden Verordnung nicht wieder aufgenommen, nach der die wöchentliche Ruhezeit des Fahrers bis zu 13 Tage nach seiner vorhergehenden Ruhezeit aufgeschoben werden kann. Eine derartige Regelung ist weder angemessen durchzusetzen noch fördert sie die Straßenverkehrssicherheit oder angemessene Arbeitsbedingungen. Außerdem kompliziert die mögliche Ausdehnung der Ausnahme auf die inländische Personenbeförderung die Berechnung zusätzlich. Die überarbeiteten Regeln zur wöchentlichen Ruhezeit sehen jedoch eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von 24 Stunden mit einer normalen wöchentlichen Ruhezeit von 45 Stunden nach 13 Tagen vor. Die Streichung dieser Sonderklausel ist als positiver Schritt für die Verkehrssicherheit anzusehen, besonders angesichts tragischer Busunglücke in letzter Zeit und Beschwerden über den Missbrauch der geltenden Regeln. Damit außerdem das zu schaffende Regelwerk in der gesamten Europäischen Union effizient und einheitlich anwendbar ist und den digitalen Fahrtenschreiber voll nutzbar macht, müssen die Regeln einfach sein und klar definierte Elemente der Flexibilität umfassen, die sowohl für die Branche als auch für die Vollzugsorgane in den Mitgliedstaaten leicht verständlich sind.
33. Artikel 7 betrifft Fahrtunterbrechungen. Damit soll die Anomalie in der geltenden Verordnung beseitigt werden, dass ein Fahrer mit einer Fahrtunterbrechung von nur fünfzehn Minuten rechtmäßig bis zu 9 Stunden fahren kann. Gemäß dem neuen Artikel 7 im jetzigen Vorschlag darf ein Fahrer mit einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten höchstens siebeneinhalb Stunden fahren. Der Entscheidung, 30 Minuten als Mindestfahrtunterbrechung festzulegen, liegen Verkehrssicherheitserwägungen und praktische Überlegungen zugrunde, da 15 Minuten als nicht ausreichend angesehen werden, um dem Fahrer ein Mindestmaß an Erholung zu ermöglichen. Dies ist unter sozialen Gesichtspunkten und Verkehrssicherheitsaspekten annehmbarer und wahrt dennoch die Flexibilität im Interesse der Fahrer und Arbeitgeber. Ebenso gewahrt wird die Schlüsselbestimmung der geltenden Verordnung, dass nach viereinhalb Stunden Lenkzeit eine Unterbrechung von 45 Minuten einzulegen ist. Der klar formulierte Vorschlag wird die Einhaltung und einheitliche Durchsetzung der Regeln erleichtern.
34. In Artikel 8 werden die Bestimmungen zu den Ruhezeiten vereinfacht und dabei einige der grundlegenden Parameter der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch Verwendung definierter Begriffe präzisiert.
 - In Artikel 8 Absatz 2 und 3 wird deutlich gemacht, dass die geänderte grundlegende tägliche Ruhezeit von 12 Stunden spätestens 24 Stunden nach der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit abgeschlossen sein muss. Die reduzierte tägliche Ruhezeit beträgt weiterhin 9 Stunden und kann dreimal innerhalb einer Woche eingelegt werden. Vor- und Nachteile eines Ausgleichs für reduzierte tägliche Ruhezeiten gegenüber einer längeren täglichen Ruhezeit wurden im Abschnitt zu den Begriffsbestimmungen (Nummer 29 zu den Absätzen 7 und 8) erörtert.

¹⁰

Rechtssache 297/99 Skills Motor Coaches Ltd., 18.1.2001.

- In Artikel 8 Absatz 4 wird die Arbeitszeit im Mehr-Fahrer-Betrieb unter Berücksichtigung der neuen Mindestruhezeit genauer festgelegt, wobei aber das Grundkonzept der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 unangetastet bleibt.
- Artikel 8 Absatz 5 gewährleistet, dass reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in der Praxis nicht unbegrenzt hintereinander genommen werden können. Es wird eine durchsetzbare Beschränkung auferlegt, die gleichwohl eine gewisse Flexibilität ermöglicht. Damit werden bessere Arbeitsbedingungen für die Fahrer geschaffen, und durch den Wegfall der Notwendigkeit, Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten zu gewähren, ergeben sich letztlich auch Vorteile für die Arbeitgeber.
- In Artikel 8 Absatz 6 wird die geltende Fassung leicht abgeändert, so dass die Fahrer außer Schlafkabinen auch andere Schlafmöglichkeiten nutzen können, sofern diese dazu geeignet sind. Damit wird Fortschritten bei Bau und Ausstattung von Fahrzeugen in den letzten fünfzehn Jahren Rechnung getragen.

35. In Artikel 9 soll eine Regel für die Benutzung von Fahren und Zügen vereinheitlicht werden, die in den Mitgliedstaaten unterschiedlich angewandt worden ist. Begleitet ein Fahrer ein Fahrzeug auf einer Fähre oder einem Zug und legt er dabei eine tägliche Ruhezeit ein, muss er oftmals das Fahrzeug während dieser Ruhezeit zur Verladung bewegen. Bei Berücksichtigung sowohl der praktischen Durchführbarkeit als auch der Verkehrssicherheit ergäben sich keine abträglichen Auswirkungen auf einen Fahrer, der eine vollständige 12-stündige tägliche Ruhezeit unterbrechen darf, sofern die Unterbrechungen eine Stunde nicht überschreiten.

36. In Artikel 10 wird der geltende Artikel der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, der bestimmte Formen der Entlohnung untersagt, aufgegriffen und geklärt, es werden aber auch einige Bestimmungen hinzugefügt. Mit diesem Artikel sollte das Unternehmen für Verstöße haftbar gemacht werden, die unmittelbare Folge eines Drucks auf den Fahrer oder von Regeln und Anreizen sind, mit denen der Fahrer zur Überschreitung der zulässigen Arbeits- und Lenkzeiten bewegt wird. Diese Bestimmung hat sich jedoch allgemein als nicht durchsetzbar erwiesen, hauptsächlich weil es nicht möglich ist, die Wahrscheinlichkeit von Gefährdungen der Straßenverkehrssicherheit strafrechtlich relevant nachzuweisen. Ein Unternehmen könnte daher der Verfolgung wegen Verstößen eines Fahrers entgehen, obwohl das Unternehmen den wesentlichen Anstoß dazu gab. Der ursprüngliche Artikel wurde dennoch in Artikel 10 Absatz 1 beibehalten, um zu unterstreichen, dass dieser Ansatz unterstützt wird.

37. Zur Schaffung einer praktikableren, einheitlicheren und wirksameren Vollzugslösung wurde eine Reihe neuer Absätze hinzugefügt.

- Durch Artikel 10 Absatz 2 wird der Arbeitgeber unmittelbar verpflichtet, die Einhaltung dieser Verordnung zu gewährleisten. Dieser schließt Artikel 15 der geltenden Verordnung ein, klärt die Pflichten der Verkehrsunternehmen und verfügt regelmäßige Überprüfungen der Einhaltung dieser Verordnung und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Falls die Arbeitszeit der Fahrer von den Unternehmen eingeteilt wird, sollten sie zur Verantwortung gezogen werden, wenn die Arbeitszeitplanung dem Fahrer keinen ausreichenden Spielraum im Falle von Verspätungen einräumt. Die Fahrer sollten auch keine Repressalien

befürchten müssen, wenn sie die Fahrt bei Erreichen der zulässigen Lenkzeit unterbrechen müssen.

- Durch Artikel 10 Absatz 3 wird sichergestellt, dass alle Mitgliedstaaten Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Verordnung, die ein Fahrer vollständig oder teilweise auf ihrem Hoheitsgebiet begeht, als Verstoß betrachten. Ferner wird festgelegt, dass ein Verstoß vorliegt, wenn ein Fahrer auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein Fahrzeug führt, nachdem er die Bestimmungen der Verordnung seit der letzten wöchentlichen Ruhezeit übertreten hat. Das Fahrzeug wird auf dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats geführt, auch wenn die Übertretung der Regeln in der vorangegangenen Woche möglicherweise außerhalb seines Hoheitsgebiets erfolgte. Die wöchentliche Ruhezeit wurde aufgrund der Überlegung verordnet, dass längeres Fahren ohne ausreichende Ruhe die Straßenverkehrssicherheit in dem Mitgliedstaat, in dem eine Verkehrskontrolle vorgenommen wird, beeinträchtigt. Hier wird die Verfolgung eines in dem Mitgliedstaat begangenen Vergehens — das Führen eines Fahrzeugs ohne angemessene Ruhepausen — verlangt. Die Einführung dieser Bestimmung in allen Mitgliedstaaten kann sich als wirksames Vollzugsinstrument erweisen. Die derzeitigen Verfahren, wonach ein Mitgliedstaat, auf dessen Hoheitsgebiet ein Verstoß festgestellt wird, den Niederlassungsstaat informiert, sind zu umständlich und werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu ungleichmäßig gehandhabt. Außerdem ermöglichen sie es den Unternehmen oder Fahrern, Beweismaterial zu vernichten oder zu manipulieren, um Verstöße zu verschleiern.
- Aufgrund von Artikel 10 Absatz 4 kann ein Verkehrsunternehmen haftbar gemacht werden, wenn Verstöße festgestellt werden, die Fahrer zum Nutzen des Unternehmens begangen haben. Die Gerichtsbarkeit wird aufgrund der Niederlassung des Unternehmens in einem Mitgliedstaat geltend gemacht, wenngleich die Aufzeichnungen belegen können, dass der Fahrer das Einlegen einer angemessenen Ruhezeit auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats versäumt hat. Nach den Erfahrungen der Vollzugsbehörden ist ein erheblicher Teil der Verstöße und betrügerischen Manipulationen unmittelbar auf den hohen Druck zurückzuführen, den Unternehmen auf die Fahrer ausüben. Die Unternehmen entziehen sich häufig jeglicher Sanktion, die Fahrer hingegen nicht. Manche Fahrer werden sogar von Unternehmen dazu aufgefordert, Unterlagen zu fälschen, um die Feststellung von Verstößen zu verhindern. Dies ist der Beachtung der geltenden Regeln nicht förderlich.
- In Artikel 10 Absatz 5 sind zwei Ausnahmen von der Unternehmenshaftung vorgesehen. Die erste bezieht sich auf Fälle, in denen Fahrer die Anweisungen ihrer Arbeitgeber offenkundig missachten, die zweite betrifft Lenkzeiten, die der Fahrer ohne Kenntnis des Verkehrsunternehmens absolviert.
- Durch Artikel 10 Absatz 6 werden Fahrer verpflichtet, Informationen in ausreichendem Umfang bereitzustellen, um ihrem Arbeitgeber die Einhaltung der Regeln in Abschnitt II der Verordnung zu ermöglichen. In Fällen, in denen Fahrer für mehr als ein Verkehrsunternehmen tätig sind, hat es erhebliche Schwierigkeiten beim Vollzug gegeben. Insbesondere im Falle der Vermittlung von Fahrern durch Agenturen scheint es unter diesen Umständen angemessen, sicherzustellen, dass jedes Unternehmen über genügend Informationen verfügt, um die Einhaltung der Verordnung gewährleisten zu können.

38. In Artikel 11 und 12 werden die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgegriffen, wobei jedoch versucht wird, den Text klarer und einfacher zu fassen.
39. Artikel 13 regelt die Möglichkeiten nationaler Abweichungen. Absatz 1 entstammt Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Er wird eingefügt um sicherzustellen, dass die Ziele der Verordnung vorrangig bleiben, und um klarzustellen, dass er für alle potentiellen Freistellungen gilt und nicht nur für einen ausdrücklich genannten Fall.
40. Eine Reihe geltender Freistellungen wurde gestrichen (Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben a, d, e, f und k der bestehenden Verordnung). Andere wurden geändert (Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben b, c, g, i und j der bestehenden Verordnung) oder beibehalten (Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe h der bestehenden Verordnung – Ausnahme für Inseln), außerdem wurde eine Freistellungsmöglichkeit hinzugefügt. Der Status der nationalen Abweichungen ist im Folgenden unter Bezugnahme auf die Artikelnummerierung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgeführt.

Streichungen

- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe a der bestehenden Verordnung – Diese Ausnahme wurde gestrichen im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und der Personen, die in solchen Kleinbussen befördert werden, sowie angesichts der einhelligen Befürwortung durch die Gruppe der Vollzugsbeamten und insbesondere der Erfahrung der Vertreter derjenigen Mitgliedstaaten, in denen die Abweichung derzeit erfolgt.
- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d der bestehenden Verordnung – Da solche Dienste hauptsächlich auf privater Basis erfolgen, ist diese Ausnahme nicht länger zu rechtfertigen.
- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe e der bestehenden Verordnung – Diese Abweichung wird durch die neue Bestimmung (Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b des Vorschlags) abgedeckt. Liegt der Markt außerhalb eines Umkreises von 50 km, sollten die normalen Beförderungsregeln gelten.
- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe f der bestehenden Verordnung – Fahrzeuge dieser Art sind mittlerweile selten anzutreffen und könnten durch viele der vorgeschlagenen Änderungen erfasst werden. Viele Unternehmen, die diese Freistellung derzeit nutzen, setzen schwere Fahrzeuge auf langen Strecken ein und sollten in den Geltungsbereich der Verordnung einbezogen werden. Für Fahrzeuge, die in einem kleineren Umkreis ihres Standorts verkehren, könnte Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c des Vorschlags geltend gemacht werden. In beiden Fällen darf die Fahrtätigkeit nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellen und die Ladung nicht zu kommerziellen und dem Wettbewerb unterliegenden Zwecken befördert werden.
- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe k der bestehenden Verordnung – jetzt Bestandteil von Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b des Vorschlags.

Änderungen

- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b der bestehenden Verordnung – Geklärt und auf Fahrzeuge beschränkt, die sich im eigenen Besitz befinden oder ohne Fahrer angemietet werden, um Missbrauch durch Unterauftragnehmer und durch Personen oder Unternehmen, die mit anderen im Wettbewerb stehen (EuGH-Urteil Sjöberg¹¹), zu vermeiden.
- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c der bestehenden Verordnung – Vollzugsbehörden hatten ernsthafte Bedenken geäußert, dass die geltende Ausnahme von im Gartenbau oder in der Landwirtschaft tätigen Personen missbraucht wird. Die neu formulierte Ausnahme soll den Erwerbstätigen auf dem Land ausreichend Freiraum bieten, aber die Möglichkeiten zur Ausübung von Verkehrstätigkeiten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen einschränken.
- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe g der bestehenden Verordnung – Die Ausnahme wurde auf Fahrzeuge bis 7500 kg beschränkt, was einem allgemeinen Ansatz bei Ausnahmen entspricht, bei denen eine Gewichtsgrenze angezeigt ist. Ansonsten bleibt die Bestimmung unverändert. Der letzte Satz in der geltenden Verordnung wurde gestrichen, da diese Bestimmung anscheinend von keinem Mitgliedstaat je genutzt wurde.
- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe i der bestehenden Verordnung – Diese Bestimmung wurde geändert, um die Nutzung umweltfreundlicher Fahrzeuge im Nahverkehr zu fördern. Die Ausnahme ist jetzt aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit nach Gewicht und Entfernung begrenzt, um sicherzustellen, dass solche Fahrzeuge keine langen Strecken ohne eine gewisse Kontrolle zurücklegen, wobei aber gleichzeitig der Einsatz solcher Fahrzeuge, z.B. im innerstädtischen Verkehr, gefördert werden soll.
- Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe j der bestehenden Verordnung – Es wird eine zusätzliche Einschränkung angefügt, um sicherzustellen, dass die Ausnahme nicht zur Erzielung eines kommerziellen Vorteils missbraucht wird.

Zusätze

- Die frühere Ausnahme nach Artikel 4 Nummer 6 – öffentliche Versorgungsunternehmen – ist in eine nationale Abweichung umgewandelt worden. Sie wurde aus Artikel 4 herausgenommen, wo sie als generelle, eindeutige Ausnahme vorgegeben war. Viele dieser Versorgungsunternehmen sind nicht mehr in öffentlicher Hand, und es bestehen kommerzielle Interessen, die dazu führen könnten, dass Gesichtspunkte der Straßenverkehrssicherheit an Gewicht verlieren. Die Möglichkeit zur Abweichung bleibt erhalten, damit die Mitgliedstaaten die Regeln für ihr eigenes Hoheitsgebiet gegebenenfalls lockern können, sofern die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 1 des Vorschlags nicht beeinträchtigt werden. Außerdem wurden diejenigen Versorgungsdienste, die jetzt im Privatsektor erbracht werden, gestrichen.

41. Ein neuer Artikel 14 betont die Unterscheidung zwischen Freistellungen, die die Mitgliedstaaten einfach auf ihrem Hoheitsgebiet gewähren können (Artikel 13 Absatz 1 der bestehenden Verordnung), und Fällen, in denen die Kommission anzuhören oder um Genehmigung zu ersuchen ist (Artikel 13 Absatz 2 der bestehenden Verordnung). In dem neuen Artikel werden zwar die geltenden Bestimmungen generell beibehalten, doch wird das Wort „ernsthaft“ gestrichen, da es in diesem Zusammenhang überflüssig erscheint.
42. Die größte vollständig von der Verordnung ausgenommene Gruppe von Kraftfahrzeugen umfasst den städtischen Busverkehr bzw. den Personenlinienverkehr, dessen Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt. Der Kommission ist bewusst, dass dieser Sektor in erster Linie örtlich begrenzt ist und daher das Subsidiaritätsprinzip gelten sollte; da der Sektor jedoch in einigen Mitgliedstaaten dereguliert wurde, besteht die Gefahr, dass die Belange der Sicherheit im Straßenverkehr und der Arbeitsbedingungen zugunsten des Profits aufs Spiel gesetzt werden. Daher wird in Artikel 15 den Mitgliedstaaten die allgemeine Verpflichtung auferlegt, angemessene Regelungen für die Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten in diesem Sektor festzulegen.
43. Artikel 16, der zur Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Linienpersonenverkehr einen Linienfahrplan und einen Arbeitszeitplan als Alternative zum Fahrtenschreiber erlaubte, wurde von den Mitgliedstaaten und Vertretern der Vollzugsbehörden einhellig als überholt betrachtet. Die hierfür eingesetzten Fahrzeuge sind bereits größtenteils oder gar ausnahmslos mit Fahrtenschreibern ausgestattet und daher aufgrund von Artikel 14 Absatz 7 bereits automatisch von dieser Alternative ausgeschlossen. Angesichts der im Rahmen dieser Verkehrsdienste zurückgelegten Strecken war die genaue Einhaltung der Bestimmungen der bestehenden Verordnung mit dieser Alternativregelung auch schwer durchsetzbar und das System mithin anfällig für Missbrauch. Deshalb wird vorgeschlagen, die Alternativregelung zum 31. Dezember 2006 auslaufen zu lassen.
44. Der kurze Übergangszeitraum von drei Jahren für Verkehrsdienste, die zuvor unter die Alternativregelung fielen, erlaubt den Verkehrsunternehmen, die sich noch immer auf Fahrplan und Arbeitszeitplan stützen, die Installation von Fahrtenschreibern in ihrem Fahrzeugpark zu veranlassen. In der Zwischenzeit wird der vom Arbeitszeitplan zu erfassende Zeitraum nach den Bestimmungen von Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe a auf die vorangegangenen 28 Tage heraufgesetzt, um die Anforderungen an die auf dem digitalen Fahrtenschreiber verfügbaren Daten widerzuspiegeln.
45. In Artikel 17 werden die bisherigen Anforderungen an den von der Kommission zu erstattenden Zweijahresbericht um ein neues Element erweitert, nämlich um Einzelheiten zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Aufgrund der bevorstehenden Umstellung auf den digitalen Fahrtenschreiber stellt eine umfassende Übersicht auch über die Auswirkungen der Einführung des digitalen Fahrtenschreibers im Kraftverkehrsgewerbe eine logische und notwendige Ergänzung dar.
46. Durch Artikel 18 des Vorschlags wird Artikel 17 Absatz 1 der bestehenden Verordnung aktualisiert und erweitert.

47. Artikel 19 betrifft Sanktionen. Damit wird die nunmehrige Standardformulierung in Bezug auf die zu erzielende Wirkung eingeführt. Außerdem wird damit eine Bestimmung eingeführt, die sicherstellen soll, dass bei den Sanktionen der Mitgliedstaaten eine gewisse Einheitlichkeit erreicht wird, insoweit schwerwiegende Verstöße eine ernste und unverzügliche Sanktion nach sich ziehen können.
48. Artikel 20 erweitert Artikel 17 Absatz 2 der bestehenden Richtlinie. Zweck dieses Zusatzes ist es, den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten zu verbessern und Probleme mit dem Grundsatz „non bis in idem“ zu vermeiden. Dieser Artikel den Austausch von Informationen vor, und nicht die Leistung von gegenseitiger Rechtshilfe.
49. Artikel 17 Absatz 3 der bestehenden Verordnung wird beibehalten, um den regelmäßigen Austausch von Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu fördern, z.B. über Verstöße, die von bestimmten Verkehrsunternehmen begangen wurden oder wahrscheinlich begangen werden.
50. In Artikel 21 wird die Bestimmung von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 übernommen, wonach die Gemeinschaft Verhandlungen mit Drittländern über die Durchführung der Verordnung führen kann. Dies wird nach Verabschiedung der Überarbeitung von Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 insbesondere im Rahmen des AETR-Übereinkommen notwendig sein.
51. Mit Artikel 22 und 23 wird ein permanenter beratender Ausschuss eingerichtet, der die Kommission bei der Aufsicht über die Durchführung der Verordnung unterstützt. Vorgesehen ist, dass diese Gruppe Sachverständige der Regierungen der Mitgliedstaaten umfasst, die die Entwicklungen überwachen, zu einem gemeinsamen Konzept für die Anwendung der Rechtsvorschriften beitragen und die Kommission bei der Erstellung der Zweijahresberichte zur Durchführung der Rechtsvorschriften unterstützen, was bislang noch nicht von an Mitgliedstaaten engagiert unterstützt wird. Außerdem wird es für effizienter erachtet, angesichts der vorrangig zu erreichenden einheitlichen Auslegung und Durchführung der Verordnung Vollzugsfragen im Rahmen einer solchen Ausschussstruktur zu entscheiden. Aus Sicht der Kommission sollte dieser Ausschuss ganz klar in Verbindung mit den auf europäischer Ebene zusammenkommenden Sozialpartnern stehen.
52. Durch Artikel 24 und 25 wird die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgehoben und der Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Änderungen festgelegt.

F. Rechtfertigung einer Maßnahme auf Gemeinschaftsebene

WELCHE ZIELE WERDEN ANGESICHTS DER VERPFLICHTUNGEN DER GEMEINSCHAFT MIT DER GEPLANTEN MASSNAHME VERFOLGT?

53. Mit dem Vorschlag der Kommission sollen Auslegung, Durchführung und Vollzug von bestehendem Gemeinschaftsrecht verbessert und harmonisiert werden, indem die gemeinsamen Regeln verdeutlicht, vereinfacht und aktualisiert werden und indem Maßnahmen eingeführt werden, die wirksamere und einheitliche Kontrollen und Sanktionen in der gesamten Gemeinschaft erleichtern.

IST DIE GEMEINSCHAFT FÜR DIE GEPLANTE MASSNAHME AUSSCHLIEßLICH ZUSTÄNDIG ODER GEMEINSAM MIT DEN MITGLIEDSTAATEN?

54. Die Maßnahme fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft (Artikel 71 EG-Vertrag).

WIEWEIT BETRIFFT DAS PROBLEM DIE GEMEINSCHAFT (Z.B. WIE VIELE MITGLIEDSTAATEN SIND BETROFFEN UND WAS GALT BISHER)?

55. Der Gegenstand betrifft alle Mitgliedstaaten und Kraftverkehrsunternehmer sowie Kraftfahrer in allen Mitgliedstaaten. Es hat sich gezeigt, dass Unterschiede bei der Auslegung und Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in den einzelnen Mitgliedstaaten zu einer Unsicherheit hinsichtlich der unterschiedlichen nationalen Auslegung der Bestimmungen für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr bewirken und zum anderen den Vollzugsorganen der Mitgliedstaaten Schwierigkeiten bei der einheitlichen und wirksamen Durchsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen bereiten. Vertreter von Vollzugsorganen aller Mitgliedstaaten haben ähnliche Probleme bei der Bestimmung des Geltungsbereichs von Ausnahmen und nationalen Freistellungen festgestellt. Seit 1985 hat sich in der Gemeinschaft außerdem die Tendenz verstärkt, dass öffentliche Verkehrsdienste von privaten Betreibern erbracht werden, was Wettbewerb und auch Druck auf die Verkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen bewirkt, so dass Ausnahmen und Freistellungen überprüft werden müssen.

WELCHE LÖSUNG IST AM WIRKSAMSTEN, WENN MAN DIE MÖGLICHKEITEN DER GEMEINSCHAFT MIT DENEN DER MITGLIEDSTAATEN VERGLEICHT?

56. Nur durch kollektive Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene kann die Anwendung der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gestärkt, verbessert und harmonisiert werden.

WELCHEN ZUSÄTZLICHEN NUTZEN BRINGT DIE GEPLANTE MASSNAHME DER GEMEINSCHAFT, UND WAS WÄRE DER PREIS EINES NICHTTÄTIGWERDENS?

57. Der Vorschlag wird ein einheitliches Verständnis und eine einheitliche Anwendung und Durchsetzung der gemeinschaftlichen Regeln erleichtern. Ausnahmen und Freistellungen werden aktualisiert und klarer gefasst und es werden Bestimmungen eingeführt, die wirksamere Überprüfungen im Binnenmarkt ermöglichen. Sowohl die Vollzugsbeamten als auch die Branche werden eine klareres Bild der Bestimmungen der Verordnung gewinnen, und diese Bestimmungen werden auch für den neuen digitalen Fahrtenschreiber berechenbar gestaltet.

Ein Nichttätigwerden würde weiterhin eine unbefriedigende, uneinheitliche und ungewisse Anwendung der Regeln mit sich bringen und den Veränderungen im Markt oder den neueren Anforderungen wie der Einführung des digitalen Fahrtenschreibers nicht Rechnung tragen.

WELCHE HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN HAT DIE GEMEINSCHAFT?

58. Mit dem Vorschlag soll die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, die seit mehr als 15 Jahren nicht wesentlich geändert wurde, klarer gefasst und aktualisiert werden. Keine andere Maßnahme wäre zur Erreichung dieses Ziels ausreichend.

2001/0241 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission¹²,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁴,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag¹⁵,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr¹⁶ sollten die Bedingungen des Wettbewerbs zwischen Landverkehrsunternehmen, insbesondere im Straßenverkehrssektor, vereinheitlicht und die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert werden. Die in diesen Bereichen erzielten Fortschritte müssen gewahrt und ausgebaut werden.
- (2) Nach Artikel 17a Absatz 2 der Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung¹⁷ in der Fassung der Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um zu gewährleisten, dass die mobilen Arbeitnehmer Anspruch auf „ausreichende Ruhezeiten“ haben.
- (3) Es hat sich als schwierig erwiesen, gewisse Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85¹⁹ zu Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten von Fahrern im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehr innerhalb der

¹² ABl. C ... vom ..., S. ...

¹³ ABl. C ... vom ..., S. ...

¹⁴ ABl. C ... vom ..., S. ...

¹⁵ ABl. C ... vom ..., S. ...

¹⁶ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.

¹⁷ ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18.

¹⁸ ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 41.

¹⁹ ABl. L 370 vom 13.12.1985, S. 1.

Gemeinschaft in allen Mitgliedstaaten einheitlich auszulegen, anzuwenden und durchzusetzen, weil die Bestimmungen zu allgemein gehalten sind.

- (4) Der wirksame und einheitliche Vollzug dieser Bestimmungen ist wünschenswert, damit deren Ziele erreicht werden und die Anwendung der Bestimmungen nicht in Misskredit gerät. Daher sind deutlichere und einfachere Regeln nötig, die sowohl von der Kraftverkehrsbranche als auch den Vollzugsbeauftragten leichter zu verstehen, auszulegen und anzuwenden sind.
- (5) Durch die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen darf das Recht der Sozialpartner, im Zuge von Tarifverhandlungen oder in anderer Weise günstigere Bedingungen für die Arbeitnehmer festzulegen, nicht beeinträchtigt werden.
- (6) Es ist wünschenswert, den genauen Geltungsbereich dieser Verordnung klar zu bestimmen, indem die Hauptarten der erfassten Fahrzeuge aufgeführt werden.
- (7) Alle wesentlichen Begriffe sollten umfassend definiert werden, um die Auslegung zu erleichtern und eine einheitliche Anwendung der Verordnung zu gewährleisten.
- (8) Die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 in seiner geltenden Fassung sollten weiterhin Anwendung finden auf die Beförderung von Gütern und Personen im Straßenverkehr mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat oder einem Staat, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, zugelassen sind, und zwar für die gesamte Strecke von Fahrten zwischen der Gemeinschaft und dem Hoheitsgebiet eines Staates, der Vertragspartei des AETR ist, oder durch das Hoheitsgebiet eines solchen Staates.
- (9) Diese Bestimmungen gelten bei Fahrzeugen, die in einem Staat zugelassen sind, der nicht Vertragspartei des AETR ist, nur für den auf Gemeinschaftsgebiet liegenden Fahrtabschnitt.
- (10) Da das im AETR-Übereinkommen geregelte Sachgebiet zum Anwendungsbereich dieser Verordnung gehört, ist die Gemeinschaft für die Aushandlung und den Abschluss des betreffenden Übereinkommens zuständig.
- (11) Falls eine Änderung der internen Regelung der Gemeinschaft auf dem betreffenden Gebiet eine entsprechende Änderung des AETR erfordert, gehen die Mitgliedstaaten gemeinsam vor, um eine solche Änderung des AETR nach dem darin vorgesehenen Verfahren zu erreichen.
- (12) Das Verzeichnis der Ausnahmen sollte aktualisiert werden, um den Entwicklungen im Kraftverkehrssektor im Laufe der letzten fünfzehn Jahre Rechnung zu tragen.
- (13) Die grundlegenden Regeln zur Lenkzeit müssen klarer und einfacher gefasst werden, um eine wirksame und einheitliche Durchsetzung mittels des digitalen Fahrtenschreibers gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr²⁰ in der Fassung der Verordnung 2135/98²¹ zu ermöglichen.

²⁰ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

²¹ ABl. L 274 vom 9.10.1998, S. 1.

- (14) Mit den bestehenden Regeln war es möglich, die täglichen Lenkzeiten und Unterbrechungen so zu planen, dass Fahrer zu lange ohne eine vollständige Unterbrechung fahren konnten, was Beeinträchtigungen der Straßenverkehrssicherheit und schlechtere Arbeitsbedingungen für die Fahrer nach sich zog. Deshalb ist die Einführung einer längeren Mindestunterbrechung zweckmäßig, die innerhalb kürzerer Zeiträume einzulegen ist.
- (15) Die jetzigen Ausgleichszeiten für verringerte tägliche und wöchentliche Ruhezeiten sind so flexibel und unterschiedlich, dass sie in der Praxis nicht durchgesetzt werden können. Zur Vereinfachung der Regelung sollte ein neues Gleichgewicht gefunden werden, das die Flexibilität wahrt, dabei aber dem Fahrer einen besseren Standard bietet und die Berechenbarkeit gewährleistet. Die täglichen Standardruhezeiten sollten verlängert und unterteilte Ruhezeiten nicht erlaubt werden. Reduzierte Ruhezeiten sollten ohne Ausgleich bleiben, und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten sollten nur einmal zwischen zwei vollen wöchentlichen Ruhezeiten erlaubt sein.
- (16) Viele Beförderungen im innergemeinschaftlichen Straßenverkehr enthalten Streckenabschnitte, die mit Fahren oder auf der Schiene zurückgelegt werden. Für solche Beförderungen sollten deshalb klare und sachgemäße Bestimmungen zu den täglichen Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen festgelegt werden.
- (17) Angesichts der Zunahmen im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr ist es im Interesse der Verkehrssicherheit und umfassenderer Durchsetzung der Vorschriften wünschenswert, dass bei Verkehrskontrollen in Mitgliedstaaten oder Drittstaaten die Lenk- und Ruhezeiten erfasst werden.
- (18) Die Verkehrsunternehmerhaftung sollte zumindest für Verkehrsunternehmer gelten, die juristische oder natürliche Personen sind, ohne jedoch die Verfolgung natürlicher Personen auszuschließen, die Verstöße gegen diese Verordnung begehen, dazu anstiften oder Beihilfe leisten.
- (19) Fahrer, die für mehrere Verkehrsunternehmen tätig sind, müssen jeden Arbeitgeber angemessen informieren, damit dieser seinen Pflichten aus dieser Verordnung nachkommen kann.
- (20) Zur Förderung des sozialen Fortschritts und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit muss jedem Mitgliedstaat das Recht erhalten bleiben, bestimmte zweckmäßige Maßnahmen zu treffen.
- (21) Nationale Freistellungen sollten Änderungen im Kraftverkehrssektor Rechnung tragen und sich auf diejenigen Elemente beschränken, die derzeit keinem Wettbewerbsdruck unterliegen.
- (22) Die Mitgliedstaaten sollten Regeln festlegen für Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt. Diese Regeln sollten angemessenen Schutz in Bezug auf die erlaubten Lenkzeiten sowie die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten bieten.
- (23) Im Interesse einer wirksamen Durchsetzung der Verordnung ist es wünschenswert, dass alle nationalen und internationalen Personenverkehrsdienste unter Einsatz des Standardkontrollgeräts kontrolliert werden.

- (24) Die Mitgliedstaaten sollten Sanktionen festlegen, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und deren Durchsetzung gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Möglichkeit, ein Fahrzeug bei der Feststellung schwerer Verstöße in amtliche Verwahrung zu nehmen, sollte in das Spektrum der gemeinsamen Sanktionsmöglichkeiten der Mitgliedstaaten aufgenommen werden.
- (25) Im Interesse einer klaren und wirksamen Durchsetzung der Verordnung ist es wünschenswert, einheitliche Bestimmungen zur Haftung von Verkehrsunternehmen und Fahrern bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung zu gewährleisten. Diese Haftung kann in den Mitgliedstaaten gegebenenfalls strafrechtliche, zivilrechtliche und administrative Folgen haben.
- (26) Das Ziel der Festlegung eindeutiger gemeinschaftlicher Regeln zu Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer im Straßenverkehr kann von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden und ist deshalb angesichts der Notwendigkeit koordinierter internationaler Maßnahmen nach den in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen. Diese Verordnung beschränkt sich auf das zum Erreichen dieser Ziele erforderliche Maß und geht nicht darüber hinaus.
- (27) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²² sollten Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung nach dem Beratungsverfahren von Artikel 3 dieses Beschlusses erlassen werden.
- (28) Im Interesse der Klarheit und zur Rationalisierung sollte die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgehoben und durch diese Verordnung ersetzt werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT I

Einleitende Bestimmungen

Artikel 1

Durch diese Verordnung werden Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen des Wettbewerbs zwischen Landverkehrsunternehmen, insbesondere im Straßenverkehrssektor, zu vereinheitlichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern.

²²

ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 2

1. Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

- (a) Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt;
- (b) Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder bleibend angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.

Die Verordnung gilt für in der Gemeinschaft zugelassene Fahrzeuge, soweit die Beförderung im Straßenverkehr

- (a) vollständig innerhalb der Gemeinschaft erfolgt oder
- (b) zwischen der Gemeinschaft und einem Drittland erfolgt, das nicht Vertragspartei des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ist, oder durch ein solches Land führt.

2. Das AETR gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

- (a) Beförderungen mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat oder einem Staat, der AETR-Vertragspartei ist, zugelassen sind, und zwar für die gesamte Fahrtstrecke, wenn die Beförderungen zwischen der Gemeinschaft und einem Drittstaat, der Vertragspartei ist, oder durch einen solchen Staat erfolgen; oder
- (b) Beförderungen mit Fahrzeugen, die in einem Drittstaat zugelassen sind, der nicht Vertragspartei des AETR ist, für den auf Gemeinschaftsgebiet liegenden Fahrtabschnitt.

Artikel 3

Unbeschadet Artikel 6 Absatz 6 gilt diese Verordnung nicht für Beförderungen mit

- 1. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
- 2. Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h;
- 3. Fahrzeugen, die Eigentum der Streitkräfte, des Zivilschutzes, der Feuerwehr oder der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen ohne Fahrer angemietet werden;
- 4. Fahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;
- 5. Spezialfahrzeugen für medizinische Zwecke, die Eigentum öffentlicher Institutionen sind oder von diesen ohne Fahrer angemietet werden;
- 6. Spezialfahrzeugen, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes befördern;

7. besonderen Pannenhilfefahrzeugen, die innerhalb eines Umkreises von 50 km um ihren Standort eingesetzt werden;
8. Fahrzeugen, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, sowie neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;
9. Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht nicht über 7 500 kg, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;

Artikel 4

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

1. „Straßenverkehr“ jede Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf der Straße;
2. „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, einen Anhänger oder Sattelanhänger gemäß den nachstehenden Definitionen:
 - „Kraftfahrzeug“: mit Ausnahme der ausschließlich auf Schienen verkehrenden Fahrzeuge jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit mechanischem Eigenantrieb, das normalerweise der Personen- und Güterbeförderung dient;
 - „Zugmaschine“: mit Ausnahme der ausschließlich auf Schienen verkehrenden Fahrzeuge jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit mechanischem Eigenantrieb, das dafür ausgelegt ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder zu bewegen;
 - „Anhänger“: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder an eine Zugmaschine angehängt zu werden;
 - „Sattelanhänger“: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;
3. „Fahrer“ jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;
4. „Unterbrechung“ einen Zeitraum, während dessen ein Fahrer keine anderen Arbeiten ausführen darf.
5. „andere Arbeiten“ jede Tätigkeit, die weder Ruhezeit, Unterbrechung noch Fahrtätigkeit darstellt; Wartezeit und Zeit, die ohne Lenktätigkeit in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht wird, gilt nicht als „andere Arbeiten“.
6. „Ruhezeit“ jeden ununterbrochenen Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;

7. „tägliche Ruhezeit“ den täglichen Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ oder eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst;
 - „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 12 Stunden;
 - „reduzierte tägliche Ruhezeit“ eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 12 Stunden;
8. „wöchentliche Ruhezeit“ den wöchentlichen Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ oder eine „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ umfasst;
 - „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 45 Stunden;
 - „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 24 Stunden, aber weniger als 45 Stunden, die an einem anderen Ort als dem normalen Standort des Fahrzeugs oder des Fahrers genommen wird;
9. „flexible Woche“ den Zeitraum zwischen dem Ende einer wöchentlichen Ruhezeit und dem Beginn der nächsten wöchentlichen Ruhezeit;
10. „Tageslenkzeit“ die Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;
11. „Wochenlenkzeit“ die Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;
12. „höchstzulässiges Gesamtgewicht“ das höchstzulässige Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;
13. „Personenlinienverkehr“ inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 684/92 des Rates²³;
14. „Mehr-Fahrer-Betrieb“ die Tatsache, dass während der gesamten Lenkzeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens ein weiterer Fahrer auf dem Fahrzeug eingesetzt ist.
15. „Verkehrsunternehmen“ jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede offizielle Organisation, die eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder einer Stelle mit Rechtspersönlichkeit untersteht, die Beförderungen im Straßenverkehr vornimmt.

²³

ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 11/98, ABl. L 4 vom 8.1.1998, S. 1.

ABSCHNITT II

Fahrpersonal, Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten

Artikel 5

1. Das Mindestalter für Schaffner beträgt 18 Jahre.
2. Das Mindestalter der Beifahrer beträgt 18 Jahre. Die Mitgliedstaaten können jedoch unter folgenden Bedingungen das Mindestalter der Beifahrer auf 16 Jahre herabsetzen:
 - (a) die Beförderung im Straßenverkehr erfolgt in einem Mitgliedstaat in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich des Gebiets von Gemeinden, deren Zentrum innerhalb dieses Umkreises liegt;
 - (b) die Herabsetzung erfolgt zum Zwecke der Berufsausbildung und
 - (c) die von den arbeitsrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Mitgliedstaats vorgegebenen Grenzen werden eingehalten.

Artikel 6

1. Die tägliche Lenkzeit darf neun Stunden nicht überschreiten.

Die tägliche Lenkzeit darf jedoch zweimal in der flexiblen Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.
2. Die Dauer der flexiblen Woche darf 144 Stunden nicht überschreiten.
3. Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten.
4. Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender flexibler Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.
5. Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinschaft oder von Drittstaaten.
6. Führt der Fahrer eines von dieser Verordnung erfassten Fahrzeugs zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit auch ein Fahrzeug, das unter die Ausnahmen nach Artikel 3 oder Freistellungen nach Artikel 13 und 14 fällt, so zeichnet er die gesamte tägliche Lenkzeit auf.

Artikel 7

1. Nach einer Lenkzeit von längstens drei Stunden ist eine Unterbrechung von mindestens 30 Minuten einzulegen, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt.
2. Diese Fahrtunterbrechung kann jedoch nach spätestens viereinhalb Stunden eingelegt werden, falls sie auf mindestens 45 Minuten verlängert wird und sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt.

Artikel 8

1. Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.
2. Der Fahrer muss eine neue tägliche Ruhezeit spätestens 24 Stunden nach dem Ende seiner vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit abschließen.

Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, der in den geforderten 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 12 Stunden, ist die fragliche tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.
3. Der Fahrer darf höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten innerhalb einer flexiblen Woche einlegen.
4. Abweichend von Absatz 2 muss ein im „Mehr-Fahrer-Betrieb“ eingesetzter Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende seiner vorangegangenen täglichen Ruhezeit abschließen.
5. Der Fahrer muss spätestens nach 13 aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit eine neue regelmäßige wöchentliche Ruhezeit beginnen.
6. Die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten können im Fahrzeug verbracht werden, sofern es über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

Artikel 9

1. Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit ein, kann diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 höchstens einmal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf.
2. Während der in Absatz 1 genannten täglichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

ABSCHNITT III

Haftung des Unternehmens

Artikel 10

1. Verkehrsunternehmen dürfen beschäftigten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Zahlungen nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Entgelte geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.
2. Das Unternehmen plant die Arbeit der in Absatz 1 genannten Fahrer so, dass diese die Bestimmungen von Abschnitt II dieser Verordnung sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einhalten können. Das Verkehrsunternehmen hat den Fahrer entsprechend ordnungsgemäß anzuweisen und regelmäßig zu prüfen, dass Abschnitt II dieser Verordnung und die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingehalten werden.
3. Zuwiderhandlungen gegen die in Abschnitt II dargelegten Bestimmungen, die ein Fahrer vollständig oder teilweise auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats begeht, sind als Verstoß zu betrachten. Führt ein Fahrer, nachdem er diesen Bestimmungen seit seiner letzten wöchentlichen Ruhezeit zuwider gehandelt hat, auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein Fahrzeug, so liegt ein Verstoß vor, selbst wenn der Fahrer sich bei dieser Zuwiderhandlung nicht auf dem Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats befand.
4. In einem Mitgliedstaat niedergelassene Verkehrsunternehmen sollen für Verstöße im Sinne von Absatz 3 haften, die von Fahrern zum Vorteil dieser Unternehmen begangen werden, selbst wenn der Fahrer sich bei dem Verstoß nicht auf dem Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats befand.
5. Die Haftung nach Absatz 4 greift nicht, falls das betreffende Verkehrsunternehmen Folgendes belegen kann:
 - (a) Der Verstoß ist darauf zurückzuführen, dass der Fahrer die Anweisungen des Verkehrsunternehmens missachtet hat, oder
 - (b) das Unternehmen hatte keine Kenntnis und konnte in zumutbarer Weise keine Kenntnis davon erlangen, dass der Fahrer von mehreren Arbeitgebern beschäftigt worden ist oder diesen zur Verfügung stand und daher mehrere unterschiedliche Anweisungen erhalten hat, die ihn zum Verstoß gegen die in Abschnitt II dargelegten Regeln veranlasst haben.
6. Ein Fahrer, der bei mehr als einem Verkehrsunternehmen beschäftigt ist oder mehr als einem Verkehrsunternehmen zur Verfügung steht, verschafft jedem Unternehmen ausreichende Informationen, um diesem die Einhaltung der Bestimmungen von Abschnitt II zu ermöglichen.

ABSCHNITT IV

Abweichungen

Artikel 11

Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen im Straßenverkehr, die vollständig auf seinem Hoheitsgebiet erfolgen und von dort zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, längere Mindestunterbrechungen und Ruhezeiten oder niedrigere Höchstlenkzeiten als die in Artikel 6 bis 9 vorgesehenen festlegen.

Artikel 12

Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den Bestimmungen der Artikel 6 bis 9 abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

Artikel 13

1. Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, kann jeder Mitgliedstaat für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung des betreffenden Mitgliedstaats für das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats Abweichungen von Artikel 5 bis 9 zulassen, die Beförderungen mit folgenden Fahrzeugen betreffen:

- (a) Fahrzeuge, die Eigentum von Behörden oder von diesen ohne Fahrer angemietet sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen;
- (b) Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens verwendet werden;
- (c) Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht nicht über 7 500 kg, die in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Beförderung von Material oder Ausrüstungen verwendet werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, sofern das Führen des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;
- (d) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2300 km² verkehren, welche mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine Brücke noch durch eine Furt noch durch einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind;

- (e) Fahrzeuge, die im Umkreis von 50 km um den Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb verwendet werden und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7 500 kg nicht übersteigt;
 - (f) Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht zur Erlangung des Führerscheins dienen, sofern diese nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden;
 - (g) Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz oder Wasserversorgung, den Straßenbauämtern und der Müllabfuhr eingesetzt werden.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ausnahmen mit, die sie nach Absatz 1 gewähren, und die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten hierüber.

Artikel 14

Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, können die Mitgliedstaaten nach Genehmigung durch die Kommission Abweichungen von Artikel 6 bis 9 bei unter außergewöhnlichen Umständen durchgeführten Beförderungen zulassen:

Sie können in dringenden Fällen eine vorübergehende Abweichung für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, über die die Kommission sofort zu unterrichten ist.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten alle nach diesem Artikel zugestandenen Abweichungen mit.

Artikel 15

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Fahrzeuge unter die nationalen Bestimmungen fallen, die angemessenen Schutz bieten in Bezug auf die erlaubten Lenkzeiten sowie die vorgeschriebenen Unterbrechungen und Ruhezeiten.

ABSCHNITT V

Überwachung und Ahndung

Artikel 16

1. Falls in ein Fahrzeug kein Kontrollgerät gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 installiert wurde, gelten für die nachfolgend genannten Dienste bis 31. Dezember 2006 die Bestimmungen der Absätze 2 und 3 dieses Artikels:
- (a) innerstaatliche Linienverkehrsdienste und

(b) grenzüberschreitende Linienverkehrsdienste, deren Endpunkte in der Luftlinie höchstens 50 km von einer Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten entfernt sind und deren Fahrtstrecke höchstens 100 km beträgt.

2. Das Verkehrsunternehmen erstellt einen Fahrplan und einen Arbeitszeitplan, die für jeden Fahrer den Namen, den Standort und den vorher festgelegten Zeitplan für die verschiedenen Zeiträume der Fahrtätigkeit, der anderen Arbeiten, der Unterbrechungen und der Bereitschaft angeben.

Jeder Fahrer, der in einem Linienverkehrsdienst im Sinne von Absatz 1 eingesetzt ist, muss einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen.

3. Der Arbeitszeitplan muss

(a) sämtliche in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für den Zeitraum der vorangegangenen 28 Tage enthalten,

(b) die Unterschrift des Leiters des Verkehrsunternehmens oder seines Beauftragten tragen und

(c) vom Verkehrsunternehmen nach Ablauf des Geltungszeitraums ein Jahr lang aufbewahrt werden. Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Arbeitnehmern auf Verlangen einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan aus. Der Arbeitszeitplan ist auf Verlangen einem dazu berechtigten Kontrollbeamten vorzulegen und auszuhändigen.

Artikel 17

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission unter Verwendung des in der Entscheidung 93/173/EWG²⁴ der Kommission vorgesehenen Berichtsmusters die notwendigen Informationen, damit diese alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und die Entwicklung auf dem betreffenden Gebiet erstellen kann.

Diese Angaben müssen bei der Kommission spätestens am 30. September des Jahres nach Ende des betreffenden Zweijahreszeitraums eingehen.

Die Kommission leitet den Bericht innerhalb von dreizehn Monaten nach Ende des betreffenden Zweijahreszeitraums dem Rat und dem Europäischen Parlament zu.

Artikel 18

Die Mitgliedstaaten ergreifen die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen.

Artikel 19

Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und gewährleisten deren Durchsetzung. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Sie können zivilrechtlicher, administrativer oder strafrechtlicher Art sein.

Die Sanktionen umfassen die Möglichkeit der Beschlagnahme des Fahrzeugs bei schweren Verstößen.

Artikel 20

1. Die Mitgliedstaaten leisten einander Beistand bei der Anwendung dieser Verordnung und bei der Überwachung ihrer Einhaltung.

Sie informieren den Mitgliedsstaat der Niederlassung des betreffenden Verkehrsunternehmens über jede Zuwiderhandlung gegen die in Abschnitt II enthaltenen Bestimmungen innerhalb oder außerhalb ihres Hoheitsgebiets sowie über jede Zuwiderhandlung, die vor der letzten wöchentlichen Ruhezeit begangen wurde.

Diese Informationen müssen innerhalb einer angemessenen Frist übermittelt werden und gegebenenfalls Angaben zu verhängten Sanktionen beinhalten.

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten übermitteln einander regelmäßig alle verfügbaren Informationen über

(a) die von Gebietsfremden begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen in Abschnitt II und die zu deren Ahndung verhängten Sanktionen,

(b) die von einem Mitgliedstaat zur Ahndung von Zuwiderhandlungen, die seine Gebietsansässigen in anderen Mitgliedstaaten begangen haben, verhängten Sanktionen.

Artikel 21

Die Gemeinschaft wird mit Drittländern die Verhandlungen aufnehmen, die zur Durchführung dieser Verordnung gegebenenfalls erforderlich sind.

Artikel 22

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem in Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Einhaltung der Artikel 7 und 8 des Beschlusses.

Artikel 23

Durchführung

1. Die Mitgliedstaaten können die Kommission mit jeder die Durchführung dieser Richtlinie betreffenden Frage befassen. Entsprechende Entscheidungen werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 22 Absatz 2 getroffen.
2. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen
 - (a) prüft die Kommission Fälle unterschiedlicher Anwendung und Durchsetzung von Bestimmungen der Verordnung;
 - (b) klärt die Kommission Bestimmungen der Verordnung, um einen gemeinsamen Ansatz sicherzustellen;
 - (c) trifft die Kommission in bestimmten Fällen, die Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten betreffen, Entscheidungen gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 22 Absatz 2. Die Kommission übermittelt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten.
3. Unbeschadet des Artikels 226 EG-Vertrag kann jeder Mitgliedstaat den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Dieser kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb einer zweimonatigen Frist mit qualifizierter Mehrheit anders entscheiden.

ABSCHNITT VI

Schlussbestimmungen

Artikel 24

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird aufgehoben.

Artikel 25

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt ab Januar 2004.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Die Präsidentin</i>	<i>Der Präsident</i>

ANHANG

Vergleichstabelle

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i>	<i>Vorschlag</i>
<i>Artikel 1</i>	<i>Artikel 4</i>
Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:	Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Begriff
1. „Straßenverkehr“: jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat;	1. „Straßenverkehr“ jede Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf der Straße [...];
2. „Fahrzeuge“: Kraftfahrzeuge, Zugmaschinen, Anhänger und Sattelanhänger gemäß den nachstehenden Definitionen:	2. „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug, eine Zugmaschine, einen Anhänger oder Sattelanhänger gemäß den nachstehenden Definitionen:
a) „Kraftfahrzeug“: mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und normalerweise zur Personen- und Güterbeförderung dient;	a) „Kraftfahrzeug“: mit Ausnahme der ausschließlich auf Schienen verkehrenden Fahrzeuge jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit mechanischem Eigenantrieb, das normalerweise der Personen- und Güterbeförderung dient;
b) „Zugmaschine“: mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und das besonders dazu ausgestattet ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder anzutreiben;	b) „Zugmaschine“: mit Ausnahme der ausschließlich auf Schienen verkehrenden Fahrzeuge jedes auf der Straße verkehrende Fahrzeug mit mechanischem Eigenantrieb, das dafür ausgelegt ist, Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder zu bewegen;
c) „Anhänger“: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder an eine Zugmaschine angehängt zu werden;	c) „Anhänger“: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder an eine Zugmaschine angehängt zu werden;
d) „Sattelanhänger“: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;	d) „Sattelanhänger“: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, dass ein beträchtlicher Teil seines Eigengewichts und des Gewichts seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;

3. „Fahrer“: jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;	3. „Fahrer“: jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;
4. „Woche“: der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;	Entfällt
Neu	4. <u>„Unterbrechung“ einen Zeitraum, während dessen ein Fahrer keine anderen Arbeiten ausführen darf.</u>
Neu	5. <u>„andere Arbeiten“ jede Tätigkeit, die weder Ruhezeit, Unterbrechung noch Fahrtätigkeit darstellt; Wartezeit und Zeit, die ohne Lenktätigkeit in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht wird, gilt nicht als „andere Arbeiten“.</u>
4. „Ruhezeit“: jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 1 Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;	6. „Ruhezeit“ jeden ununterbrochenen Zeitraum [...], in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;
Neu	7. <u>„tägliche Ruhezeit“ den täglichen Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ oder eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst;</u> <u>„regelmäßige tägliche Ruhezeit“ eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 12 Stunden;</u> <u>„reduzierte tägliche Ruhezeit“ eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 12 Stunden;</u>
Neu	8. <u>„wöchentliche Ruhezeit“ den wöchentlichen Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ oder eine „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ umfasst;</u> <u>„regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 45 Stunden;</u> <u>„reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens</u>

	<u>24 Stunden, aber weniger als 45 Stunden, die an einem anderen Ort als dem normalen Standort des Fahrzeugs oder des Fahrers genommen wird;</u>
Neu	<u>9. „flexible Woche“ den Zeitraum zwischen dem Ende einer wöchentlichen Ruhezeit und dem Beginn der nächsten wöchentlichen Ruhezeit;</u>
Neu	<u>10. „Tageslenkzeit“ die Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;</u>
Neu	<u>11. „Wochenlenkzeit“ die Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;</u>
6. „höchstzulässiges Gesamtgewicht“: das höchstzulässige Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;	12. „höchstzulässiges Gesamtgewicht“ das höchstzulässige Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;
7. „Personenlinienverkehr“: innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen entsprechend der Definition in Artikel 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen.	13. „Personenlinienverkehr“ inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 684/92 des Rates;
Neu	<u>14. „Mehr-Fahrer-Betrieb“ die Tatsache, dass während der gesamten Lenkzeiten zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens ein weiterer Fahrer auf dem Fahrzeug eingesetzt ist;</u>
Neu	<u>15. „Verkehrsunternehmen“ jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede offizielle Organisation, die eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder einer Stelle mit Rechtspersönlichkeit untersteht, die Beförderungen im Straßenverkehr vornimmt.</u>

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates Artikel 2	Vorschlag Artikel 1 und 2
Neu (Wiederholung des ersten Erwägungsgrunds)	<u>Durch diese Verordnung werden Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen des Wettbewerbs zwischen Landverkehrsunternehmen, insbesondere im Straßenverkehrssektor, zu vereinheitlichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern.</u>
1. Diese Verordnung gilt für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne von Artikel 1 Nummer 1.	1. Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr: <u>a) Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 Tonnen übersteigt, und</u> <u>b) Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder bleibend angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.</u> <u>Die Verordnung gilt für in der Gemeinschaft zugelassene Fahrzeuge, soweit die Beförderung im Straßenverkehr</u> <u>(a) vollständig innerhalb der Gemeinschaft liegt oder</u> <u>(b) zwischen der Gemeinschaft und einem Drittland erfolgt, das nicht Vertragspartei des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ist, oder durch ein solches Land führt.</u>
1. Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gilt anstelle der vorliegenden Vorschriften für Beförderungen im	2. Das AETR gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr: (a) Beförderungen mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat oder einem Staat, der AETR-Vertragspartei ist, zugelassen sind,

grenzüberschreitenden Straßenverkehr: – 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; 2. von und/oder nach einem Drittland, das nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist, mit Fahrzeugen, die in einem solchen Drittland zugelassen sind, auf allen Fahrstrecken innerhalb der Gemeinschaft.	und zwar für die gesamte Fahrstrecke, wenn die Beförderungen zwischen der Gemeinschaft und einem Drittstaat, der Vertragspartei ist, oder durch einen solchen Staat erfolgen; oder b) Beförderungen mit Fahrzeugen, die in einem Drittstaat zugelassen sind, der nicht Vertragspartei des AETR ist, für den auf Gemeinschaftsgebiet liegenden Fahrabschnitt.
--	--

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 3</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 21</i>
Die Gemeinschaft wird mit den Drittländern die Verhandlungen aufnehmen, die zur Anwendung dieser Verordnung gegebenenfalls erforderlich sind.	Die Gemeinschaft wird mit Drittländern die Verhandlungen aufnehmen, die zur Durchführung dieser Verordnung gegebenenfalls erforderlich sind.

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 4</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 3</i>
Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen mit	<u>Unbeschadet Artikel 6 Absatz 6</u> gilt diese Verordnung nicht für Beförderungen mit
1. Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt;	Entfällt (in Beschreibung des Geltungsbereichs verschoben)
2. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern;	Entfällt (in Beschreibung des Geltungsbereichs verschoben)
3. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;	1. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;

4. Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h;	2. Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h;
5. Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Zivilschutz, der Feuerwehr und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften selbst oder unter deren Aufsicht verwendet werden;	3. Fahrzeugen, die <u>Eigentum</u> der Streitkräfte, des Zivilschutzes, der Feuerwehr oder der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen <u>ohne Fahrer angemietet</u> werden;
6. Fahrzeugen, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, der Wasser-, Gas und Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, der Müllabfuhr, des Telegraphen- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes, von Rundfunk und Fernsehen oder für die Erkennung von Rundfunk- und Fernsehübertragungen oder -empfang eingesetzt werden;	Entfällt (in Beschreibung der nationalen Abweichungen verschoben)
7. Fahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;	4. Fahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;
8. Spezialfahrzeugen für ärztliche Aufgaben;	5. Spezialfahrzeugen für medizinische Zwecke, die <u>Eigentum</u> der öffentlichen Hand sind oder von dieser <u>ohne Fahrer angemietet</u> werden;
9. Fahrzeugen, die für Beförderungen im Zirkus- oder Schaustellergewerbe verwendet werden;	6. <u>Spezialfahrzeugen</u> , die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes befördern;
10. besonderen Pannenhilfefahrzeugen;	7. besonderen Pannenhilfefahrzeugen, <u>die innerhalb eines Umkreises von 50 km um ihren Standort eingesetzt werden;</u>
11. Fahrzeugen, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, sowie neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;	8. Fahrzeugen, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, sowie neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;
12. Fahrzeugen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden;	9. Fahrzeugen <u>mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht nicht über 7 500 kg</u> , die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung [...] verwendet werden;
13. Fahrzeugen, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von	Entfällt

Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden.	
--	--

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i>	<i>Vorschlag</i>
<i>Artikel 5</i>	<i>Artikel 5</i>
1. Das Mindestalter der im Güterverkehr eingesetzten Fahrer wird festgesetzt: a) bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen einschließlich - Anhänger oder Sattelanhänger gegebenenfalls inbegriffen - auf das vollendete 18. Lebensjahr; b) bei den übrigen Fahrzeugen auf - das vollendete 21. Lebensjahr oder - das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr ist.	Entfällt
2. Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer müssen mindestens 21 Jahre alt sein. Die im Personenverkehr im Umkreis von mehr als 50 km um den Standort des Fahrzeugs eingesetzten Fahrer müssen außerdem a) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines im Güterverkehr eingesetzten Fahrers von Fahrzeugen mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ausgeübt haben oder b) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines Fahrers ausgeübt haben, der im Personenverkehr im Umkreis von bis zu 50 km um den Standort des Fahrzeugs oder in anderen Arten der Personenbeförderung	Entfällt

eingesetzt war, die nicht unter diese Verordnung fallen, aber nach Auffassung der zuständigen Behörde die erforderliche Erfahrung verliehen haben, oder c) Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Personenkraftverkehr gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr sein.	
3. Das Mindestalter der Beifahrer und Schaffner wird auf das vollendete 18. Lebensjahr festgesetzt.	1. Das Mindestalter für [...] Schaffner beträgt 18 Jahre.
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.	Entfällt
5. Jeder Mitgliedstaat kann für innerstaatliche Beförderungen im Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich der Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt in diesem Umkreis liegt, das Mindestalter der Beifahrer zum Zweck der Berufsausbildung im Rahmen des nationalen Arbeitsrechts auf das vollendete 16. Lebensjahr herabsetzen.	2. Das Mindestalter der Beifahrer beträgt 18 Jahre. Die Mitgliedstaaten können jedoch unter folgenden Bedingungen das Mindestalter der Beifahrer auf 16 Jahre herabsetzen: a) die Beförderung im Straßenverkehr erfolgt in einem Mitgliedstaat in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich des Gebiets von Gemeinden, deren Zentrum innerhalb dieses Umkreises liegt; b) die Herabsetzung erfolgt zum Zwecke der Berufsausbildung und c) die von den arbeitsrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Mitgliedstaats vorgegebenen Grenzen werden eingehalten.

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates <i>Artikel 6</i>	Vorschlag <i>Artikel 6</i>
1. Die nachstehend „Tageslenkzeit“ genannte Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden.	1. Die tägliche Lenkzeit darf neun Stunden nicht überschreiten. Die tägliche Lenkzeit darf jedoch zweimal in der flexiblen Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.
Der Fahrer muss nach höchstens sechs Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 einlegen.	Entfällt
Die wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des sechsten Tages verschoben werden, falls die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage nicht die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht.	2. <u>Die Dauer der flexiblen Woche darf 144 Stunden nicht überschreiten.</u> 3. <u>Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten.</u>
Im grenzüberschreitenden Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, werden die in den Unterabsätzen 2 und 3 genannten Zahlenangaben „sechs“ und „sechsten“ durch „zwölf“ und „zwölften“ ersetzt.	Entfällt
Jedem Mitgliedstaat steht es frei zu beschließen, dass der vorstehende Unterabsatz auch auf den innerstaatlichen Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, in seinem Hoheitsgebiet Anwendung findet.	Deleted
2. Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraums von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.	4. Die <u>summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender flexibler Wochen</u> darf 90 Stunden nicht überschreiten.
Neu	5. <u>Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinschaft oder von Drittstaaten.</u>
Neu	6. <u>Führt der Fahrer eines von dieser Verordnung erfassten Fahrzeugs zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit auch ein Fahrzeug, das unter die</u>

	<u>Ausnahmen nach Artikel 3 oder Freistellungen nach Artikel 13 und 14 fällt, so zeichnet er die gesamte tägliche Lenkzeit auf.</u>
--	---

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 7</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 7</i>
Neu	<u>1. Nach einer Lenkzeit von längstens drei Stunden ist eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 Minuten einzulegen, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt.</u>
1. Nach einer Lenkzeit von 4 1/2 Stunden ist eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt.	2. Diese Fahrtunterbrechung kann jedoch nach spätestens viereinhalb Stunden eingelegt werden, falls sie, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt, auf mindestens 45 Minuten verlängert wird.
2. Diese Unterbrechung kann durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, dass Absatz 1 eingehalten wird.	Entfällt
3. Im Falle des nationalen Personenlinienverkehrs können die Mitgliedstaaten abweichend von Absatz 1 die Minstdauer für die Unterbrechung auf nicht weniger als 30 Minuten nach einer Lenkzeit von höchstens 4 Stunden festsetzen. Diese Ausnahmeregelung darf nur in Fällen gewährt werden, in denen durch Unterbrechungen der Lenkzeit von mehr als 30 Minuten der Stadtverkehr behindert würde und in denen es den Fahrern nicht möglich ist, in der Lenkzeit von 4 1/2 Stunden, die der Unterbrechung von 30 Minuten vorausgeht, eine Unterbrechung von 15 Minuten einzulegen.	Entfällt
4. Der Fahrer darf während dieser Unterbrechungen keine anderen Arbeiten ausführen. Für die Anwendung dieses Artikels gelten die Wartezeit und die Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht werden, nicht als „andere Arbeiten“.	Entfällt

5. Nach diesem Artikel eingelegte Unterbrechungen dürfen nicht als tägliche Ruhezeit betrachtet werden.	Entfällt
---	----------

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 8</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 8</i>
1. Der Fahrer legt innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden ein, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird. Die Ruhezeit kann an den Tagen, an denen sie nicht nach UnterAbsatz 1 verkürzt wird, innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen werden, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muss. In diesem Falle erhöht sich die Mindestruhezeit auf 12 Stunden.	1. <u>Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.</u> 2. Der Fahrer muss eine neue tägliche Ruhezeit spätestens 24 Stunden nach dem Ende seiner vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit <u>abschließen</u>. <u>Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, der in den geforderten 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 12 Stunden, ist die fragliche tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.</u> 3. Der Fahrer darf höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten innerhalb einer flexiblen Woche einlegen. Entfällt
2. Während jedes Zeitraums von 30 Stunden, in dem sich mindestens zwei Fahrer im Fahrzeug befinden, muss jeder von ihnen eine tägliche Ruhezeit von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden einlegen.	4. Abweichend von Absatz 2 muss ein im „Mehr-Fahrer-Betrieb“ eingesetzter Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende seiner vorangegangenen täglichen Ruhezeit abschließen.
3. In jeder Woche muss eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten als wöchentliche Ruhezeit auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden erhöht werden. Diese Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf eine Minstdauer von 36 zusammenhängenden Stunden oder außerhalb dieser Orte auf eine Minstdauer von 24 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden. Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit	5. Der Fahrer muss eine neue regelmäßige wöchentliche Ruhezeit spätestens nach 13 aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende seiner vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit beginnen.

auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist.	
4. Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauffolgende Woche hineinreicht, kann der einen oder anderen der beiden Wochen zugerechnet werden.	Entfällt
5. Im Personenverkehr, auf den Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 oder 5 anzuwenden ist, kann eine wöchentliche Ruhezeit auf die Woche übertragen werden, die auf die Woche folgt, für welche die Ruhezeit genommen werden muss, und an die wöchentliche Ruhezeit dieser zweiten Woche angehängt werden.	Entfällt
6. Jede als Ausgleich für die Verkürzung der täglichen und/oder der wöchentlichen Ruhezeit genommene Ruhezeit muss zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit genommen werden und ist dem Betroffenen auf dessen Antrag hin am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers zu gewähren.	Entfällt
7. Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.	6. Die täglichen und <u>wöchentlichen</u> Ruhezeiten können im Fahrzeug verbracht werden, sofern es über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i>	<i>Vorschlag</i>
<i>Artikel 9</i>	<i>Artikel 9</i>
Begleitet ein Fahrer im Güter- oder Personenverkehr ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, so darf abweichend von Artikel 8 Absatz 1 die tägliche Ruhezeit einmal unterbrochen werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:	1. Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit ein, kann diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 höchstens einmal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf.

– Der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit muss vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachten Teil der täglichen Ruhezeit liegen.	Entfällt
– Der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der täglichen Ruhezeit muss so kurz wie möglich sein und darf auf keinen Fall vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Eisenbahn oder des Schiffs durch das Fahrzeug 1 Stunde übersteigen; dabei umfasst der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens auch die Zollformalitäten.	Entfällt
– Während der beiden Teile der täglichen Ruhezeit muss dem Fahrer ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung stehen.	2. Während der in Absatz 1 genannten täglichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.
– Die in dieser Weise unterbrochene tägliche Ruhezeit ist um 2 Stunden zu erhöhen.	Entfällt

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i>	<i>Vorschlag</i>
Verbot bestimmter Arten des Entgelts <i>Artikel 10</i> Fahrer im Lohnverhältnis dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecke oder Gütermengen, es sei denn, dass diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen. Neu Integration von ex-Artikel 15	Haftung des Unternehmens <i>Artikel 10</i> 1. Verkehrsunternehmen dürfen beschäftigten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Zahlungen nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Entgelte geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen. 2. Das Unternehmen plant die Arbeit der in Absatz 1 genannten Fahrer so, dass diese die Bestimmungen von Abschnitt II dieser Verordnung sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einhalten können. Das Verkehrsunternehmen hat den Fahrer entsprechend ordnungsgemäß anzuweisen

	und regelmäßig zu prüfen, dass Abschnitt II dieser Verordnung und die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingehalten werden.
Neu	<u>3. Zuwiderhandlungen gegen die in Abschnitt II dargelegten Bestimmungen, die ein Fahrer vollständig oder teilweise auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats begeht, sind als Verstoß zu betrachten. Führt ein Fahrer, nachdem er diesen Bestimmungen seit seiner letzten wöchentlichen Ruhezeit zuwider gehandelt hat, auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein Fahrzeug, so liegt ein Verstoß vor, selbst wenn der Fahrer sich bei dieser Zuwiderhandlung nicht auf dem Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats befand.</u>
Neu	<u>4. In einem Mitgliedstaat niedergelassene Verkehrsunternehmen haften für Verstöße im Sinne von Absatz 3, die von Fahrern zum Vorteil dieser Unternehmen begangen werden, selbst wenn der Fahrer sich bei dem Verstoß nicht auf dem Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats befand.</u>
Neu	<u>5. Die Haftung nach Absatz 4 greift nicht, falls das betreffende Verkehrsunternehmen Folgendes belegen kann:</u> <u>(a) Der Verstoß ist darauf zurückzuführen ist, dass der Fahrer die Anweisungen des Verkehrsunternehmens missachtet hat; oder</u> <u>(b) das Unternehmen hatte keine Kenntnis und konnte in zumutbarer Weise keine Kenntnis davon erlangen, dass der Fahrer von mehreren Arbeitgebern beschäftigt worden ist oder diesen zur Verfügung stand und daher mehrere unterschiedliche Anweisungen erhalten hatte, die ihn zum Verstoß gegen die in Abschnitt II dargelegten Regeln veranlasst haben.</u>
Neu	<u>6. Ein Fahrer, der bei mehr als einem Verkehrsunternehmen beschäftigt ist oder mehr als einem Verkehrsunternehmen zur Verfügung steht, verschafft jedem Unternehmen ausreichende Informationen, um diesem die Einhaltung der Bestimmungen von Abschnitt II zu ermöglichen.</u>

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i>	<i>Vorschlag</i>
<i>Artikel 11</i>	<i>Artikel 11</i>
Jeder Mitgliedstaat kann höhere Mindestwerte oder niedrigere Höchstwerte als nach den Artikeln 5 bis 8 anwenden. Diese Verordnung gilt jedoch weiterhin für diejenigen Fahrer, die in Fahrzeugen, welche in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durchführen.	Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen im Straßenverkehr, die vollständig auf seinem Hoheitsgebiet erfolgen und von dort zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, längere <u>Mindestunterbrechungen und Ruhezeiten</u> oder niedrigere Höchstlenkzeiten als die in Artikel 6 bis 9 vorgesehenen festlegen.

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i>	<i>Vorschlag</i>
<i>Artikel 12</i>	<i>Artikel 12</i>
Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von dieser Verordnung abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken.	Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von den Bestimmungen <u>der Artikel 6 bis 9</u> abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i>	<i>Vorschlag</i>
<i>Artikel 13</i>	<i>Artikel 13</i>
1. Ein Mitgliedstaat kann für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung des betreffenden Mitgliedstaats für das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats Abweichungen von jeder Bestimmung dieser Verordnung zulassen, die Beförderungen mit Fahrzeugen einer oder mehrerer der folgenden Arten betreffen:	1. <u>Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird</u> , kann jeder Mitgliedstaat für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung des betreffenden Mitgliedstaats für das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats Abweichungen von <u>Artikel 5 bis 9</u> zulassen, die Beförderungen mit folgenden Fahrzeugen betreffen:

a) Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu 17 Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern;	Entfällt
b) Fahrzeuge, die von Behörden für öffentliche Dienstleistungen verwendet werden, die nicht im Wettbewerb mit dem Kraftverkehrsgewerbe stehen;	a) Fahrzeuge, die <u>Eigentum</u> von Behörden oder von diesen <u>ohne Fahrer angemietet</u> sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen;
c) Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereibetrieben zur Güterbeförderung in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich des Gebiets von Gemeinden, deren Zentrum innerhalb dieses Umkreises liegt, verwendet werden;	b) Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens verwendet werden;
d) Fahrzeuge, die zur Beförderung von tierischen Abfällen oder von nicht für den menschlichen Verzehr bestimmten Tierkörpern verwendet werden;	Entfällt
e) Fahrzeuge, die für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden;	Entfällt
f) Fahrzeuge, die als Verkaufswagen auf örtlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf, für ambulante Bank-, Wechsel- oder Spargeschäfte, im Rahmen der Religionsausübung, zum Ausleihen von Büchern, Schallplatten oder Kassetten, für kulturelle Veranstaltungen oder für Wanderausstellungen verwendet werden und für diesen Zweck besonders ausgestattet sind;	Entfällt
g) Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs zur Beförderung von Material oder Ausrüstungen verwendet werden, die der Fahrer in Ausübung seines Berufes benötigt; Voraussetzung ist, dass das Führen des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt und die mit dieser	c) Fahrzeuge mit einem <u>höchstzulässigen Gesamtgewicht nicht über 7 500 kg.</u> die in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Beförderung von Material oder Ausrüstungen verwendet werden, die der Fahrer in Ausübung seines Berufes benötigt, sofern das Führen des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die

Verordnung verfolgten Ziele durch die Abweichung nicht ernsthaft beeinträchtigt werden. Die Mitgliedstaaten können vorsehen, dass diese Abweichung nur im Rahmen von Einzelgenehmigungen gewährt wird;	Haupttätigkeit darstellt;
h) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km ² verkehren, welche mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine Brücke noch durch eine Furt noch durch einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind;	d) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km ² verkehren, welche mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine Brücke noch durch eine Furt noch durch einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind;
i) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und mit im Fahrzeug selbst erzeugtem Gas oder elektrisch betrieben werden oder mit einer Dauerbremse ausgestattet sind, sofern diese Fahrzeuge nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie zugelassen sind, den Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich der Anhänger oder der Sattelanhänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt, gleichgestellt sind;	e) <u>Fahrzeuge, die im Umkreis von 50 km um den Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb verwendet werden und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7 500 kg nicht übersteigt;</u>
j) Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht zur Erlangung des Führerscheins dienen;	f) Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht zur Erlangung des Führerscheins dienen, <u>sofern diese nicht für die gewerbliche Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden;</u>
k) Traktoren, die ausschließlich für land- und forstwirtschaftliche Arbeiten dienen.	Entfällt
Aus Artikel 4	<u>g) Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz oder Wasserversorgung, den Straßenbauämtern und der Müllabfuhr eingesetzt werden.</u>
Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ausnahmen mit, die sie nach diesem Absatz gewähren.	2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ausnahmen mit, die sie nach Absatz 1 gewähren, und die Kommission unterrichtet die Mitgliedstaaten hierüber.

2. Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung durch die Kommission Abweichungen von dieser Verordnung bei unter außergewöhnlichen Umständen durchgeführten Beförderungen zulassen, wenn diese Abweichungen die Verwirklichung der Ziele der Verordnung nicht ernsthaft beeinträchtigen. Sie können in dringenden Fällen eine vorübergehende Abweichung für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, über die die Kommission sofort zu unterrichten ist. Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten alle nach diesem Absatz zugestandenen Abweichungen mit.	<i>Artikel 14</i> <u>Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird,</u> können die Mitgliedstaaten nach Genehmigung durch die Kommission Abweichungen von <u>Artikel 6 bis 9</u> bei unter außergewöhnlichen Umständen durchgeführten Beförderungen zulassen. Sie können in dringenden Fällen eine vorübergehende Abweichung für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, über die die Kommission sofort zu unterrichten ist. Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten alle nach diesem Artikel zugestandenen Abweichungen mit.
---	---

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 15</i>
<u>Neu</u>	Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Fahrzeuge unter die nationalen Bestimmungen fallen, die angemessenen Schutz bieten in Bezug auf die erlaubten Lenkzeiten sowie die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten.

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <u>Artikel 14</u>	<i>Vorschlag</i> <u>Artikel 16</u>
Ein Linienfahrplan und ein Arbeitszeitplan müssen von Unternehmen ausgearbeitet werden, die einen unter diese Verordnung fallenden Personenlinienverkehr betreiben, sofern es sich dabei um einen innerstaatlichen Linienverkehr oder einen grenzüberschreitenden Linienverkehr handelt, dessen Endpunkte in der Luftlinie höchstens 50 km von der Grenze zwischen den beiden Mitgliedstaaten entfernt sind und dessen Linie sich höchstens über 100 km	1. Falls in ein Fahrzeug kein Kontrollgerät gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 installiert wurde, <u>gelten für die nachfolgend genannten Dienste bis 31. Dezember 2006 die Bestimmungen der Absätze 2 und 3 dieses Artikels:</u> (a) innerstaatliche Linienverkehrsdienste und (b) grenzüberschreitende Linienverkehrsdienste, deren Endpunkte in der Luftlinie höchstens 50 km von einer Grenze zwischen

erstreckt.	zwei Mitgliedstaaten entfernt sind und deren Fahrtstrecke höchstens 100 km beträgt.
2. Der Arbeitszeitplan muss für jeden Fahrer den Namen, den Standort und den vorher festgelegten Zeitplan für die verschiedenen Lenkzeiten, die sonstigen Arbeitszeiten und die Bereitschaftszeiten angeben.	2. Das Verkehrsunternehmen erstellt einen <u>Fahrplan</u> und einen Arbeitszeitplan, die für jeden Fahrer den Namen, den Standort und den vorher festgelegten Zeitplan für die verschiedenen Zeiträume der Fahrttätigkeit, der anderen Arbeiten, der <u>Unterbrechungen</u> und der Bereitschaft angeben. Jeder Fahrer, der in einem Linienverkehrsdienst im Sinne von Absatz 1 eingesetzt ist, muss einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen.
3. Der Arbeitszeitplan muss sämtliche in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für die laufende sowie die vorhergehende und die folgende Woche enthalten.	3. Der Arbeitszeitplan muss (a) sämtliche in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für den Zeitraum der <u>vorangegangenen 28 Tage</u> enthalten; (b) die Unterschrift des Leiters des Verkehrsunternehmens oder seines Beauftragten tragen und (c) vom Verkehrsunternehmen nach Ablauf des Geltungszeitraums ein Jahr lang aufbewahrt werden. Das Verkehrsunternehmen händigt den betreffenden Arbeitnehmern auf Verlangen einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan aus. Der Arbeitszeitplan ist auf Verlangen einem dazu berechtigten Kontrollbeamten vorzulegen und auszuhändigen.
4. Der Arbeitszeitplan muss die Unterschrift des Leiters des Unternehmens oder seines Beauftragten tragen.	S. Absatz 3 Buchstabe b
5. Jeder Fahrer, der in einem Linienverkehrsdienst im Sinne von Absatz 1 eingesetzt ist, muss einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen.	S. Absatz 2
6. Der Arbeitszeitplan ist vom Unternehmen nach Ablauf des Geltungszeitraums ein Jahr lang aufzubewahren. Das Unternehmen händigt den betreffenden Arbeitnehmern auf Verlangen einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan aus.	S. Absatz 3 Buchstabe c

7. Dieser Artikel gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die mit einem Kontrollgerät ausgestattet sind, das entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr benutzt wird.	Nach Absatz 1 verschoben
---	---------------------------------

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 15^a</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel entfällt</i>
1. Das Unternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass sie die entsprechenden Bestimmungen dieser Verordnung sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einhalten können.	Nach Artikel 10 verschoben
2. Das Unternehmen überprüft regelmäßig, ob diese beiden Verordnungen eingehalten worden sind. Bei Zuwiderhandlungen ergreift es die erforderlichen Maßnahmen, damit sie sich nicht wiederholen.	Nach Artikel 10 verschoben.

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 16</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 17</i>
1. Die Kommission erstellt alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten und die Entwicklung auf dem betreffenden Gebiet. Die Kommission leitet den Bericht dem Rat und dem Europäischen Parlament innerhalb von dreizehn Monaten nach Ablauf des zweijährigen Berichtszeitraums zu.	Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission unter Verwendung des in der Entscheidung 93/173/EWG ²⁵ der Kommission vorgesehenen Berichtsmusters die notwendigen Informationen, damit diese alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung <u>und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85</u> und die Entwicklung auf dem betreffenden Gebiet erstellen kann. Diese Angaben müssen bei der Kommission spätestens am 30. September des Jahres nach Ende des betreffenden Zweijahreszeitraums eingehen.

	Die Kommission leitet den Bericht innerhalb von dreizehn Monaten nach Ende des betreffenden Zweijahreszeitraums dem Rat und dem Europäischen Parlament zu.
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 30. September nach Ablauf des von dem betreffenden Bericht erfassten Zweijahreszeitraums eingehen.	S. Absatz 1 erster und dritter Gedankenstrich indent
3. Die Kommission erstellt das Muster nach Anhörung der Mitgliedstaaten.	S. Absatz 1 erster Gedankenstrich

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 17</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 18</i>
1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Diese Vorschriften müssen sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Mittel für die Überwachung sowie auf die Ahndung im Falle von Zuwiderhandlungen erstrecken.	1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen. <i>Artikel 19</i> <u>Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und gewährleisten deren Durchsetzung. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Sie können zivilrechtlicher, administrativer oder strafrechtlicher Art sein.</u> <u>Die Sanktionen umfassen die Möglichkeit der Beschlagnahme des Fahrzeugs bei schweren Verstößen.</u>
2. Die Mitgliedstaaten gewähren einander Beistand bei der Anwendung dieser Verordnung und bei der Überwachung der Einhaltung.	<i>Artikel 20</i> 1. Die Mitgliedstaaten leisten einander Beistand bei der Anwendung dieser Verordnung und bei der Überwachung ihrer Einhaltung. <u>Sie informieren den Mitgliedsaat der Niederlassung des betreffenden Verkehrsunternehmens über</u>

	jede Zuwiderhandlung gegen die in Abschnitt II enthaltenen Bestimmungen innerhalb oder außerhalb ihres Hoheitsgebiets sowie über jede Zuwiderhandlung, die vor der letzten wöchentlichen Ruhezeit begangen wurde. Diese Informationen müssen innerhalb einer angemessenen Frist übermittelt werden und gegebenenfalls Angaben zu verhängten Sanktionen beinhalten.
3. Im Rahmen dieses gegenseitigen Beistandes übermitteln die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einander regelmäßig alle verfügbaren Angaben über – die von Gebietsfremden begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung und ihre Ahndung, – die von einem Mitgliedstaat verhängten Maßnahmen zur Ahndung von Zuwiderhandlungen, die seine Gebietsansässigen in anderen Mitgliedstaaten begangen haben.	2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten übermitteln einander regelmäßig alle verfügbaren Informationen über (a) die von Gebietsfremden begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen in Abschnitt II und die zu deren Ahndung verhängten Sanktionen, (b) die von einem Mitgliedstaat zur Ahndung von Zuwiderhandlungen, die seine Gebietsansässigen in anderen Mitgliedstaaten begangen haben, verhängten Sanktionen.

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates	Vorschlag Artikel 22 Ausschussverfahren
Neu	1. Die Kommission wird von dem in Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. 2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Einhaltung der Artikel 7 und 8 des Beschlusses.

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates	Vorschlag Artikel 23
Neu	<u>1. Die Mitgliedstaaten können die Kommission mit jeder die Durchführung dieser Richtlinie betreffenden Frage befassen. Entsprechende Entscheidungen werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 22 Absatz 2 getroffen.</u> <u>2. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen</u> - <u>prüft die Kommission Fälle unterschiedlicher Anwendung und Durchsetzung von Bestimmungen der Verordnung;</u> - <u>klärt die Kommission Bestimmungen der Verordnung, um einen gemeinsamen Ansatz sicherzustellen;</u> - <u>trifft die Kommission in bestimmten Fällen, die Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten betreffen, Entscheidungen gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 22 Absatz 2. Die Kommission übermittelt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten.</u> <u>3. Unbeschadet des Artikels 226 EG-Vertrag kann jeder Mitgliedstaat den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Dieser kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb einer zweimonatigen Frist mit qualifizierter Mehrheit anders entscheiden.</u>

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 18</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 24</i>
1. Die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 wird aufgehoben, Jedoch ...	<u>Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird aufgehoben.</u>
2. Bezugnahmen auf die durch Absatz 1 aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.	Entfällt

<i>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates</i> <i>Artikel 19</i>	<i>Vorschlag</i> <i>Artikel 25</i>
Diese Verordnung tritt am 29 September 1986 in Kraft.	<u>Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft. Sie gilt ab Januar 2004.</u> <u>Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.</u> Geschehen zu Brüssel am [...]

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Politikbereich(e): Landverkehrs-, Luftverkehrs- und Seeverkehrspolitik

Tätigkeit(en)

**BEZEICHNUNG DER MASSNAHME: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES ZUR HARMONISIERUNG BESTIMMTER SOZIALVORSCHRIFTEN IM
STRASSENVERKEHR**

1. HAUSHALTSLINIE (NUMMER UND BEZEICHNUNG)

B2-704A

2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN

2.1. Gesamtmittelausstattung der Maßnahme (Teil B) : 40 000 €

2.2. Laufzeit: unbegrenzt - jährliche Ausgaben

2.3. Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben

B2-704A

a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) (vgl. Ziffer 6.1.1)

	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 und Folge- jahre	Insgesamt
Verpflichtungs- ermächtigungen							
Zahlungs- ermächtigungen							

b) Technische und administrative Hilfe und Unterstützungsausgaben (vgl. Ziffer 6.1.2)

Verpflichtungs-ermächtigungen	40000						
Zahlungs-ermächtigungen	40000						
Zwischensumme a+b							
Verpflichtungs-ermächtigungen	40000						
Zahlungs-ermächtigungen	40000						

c) Gesamtausgaben für Humanressourcen und Verwaltung (vgl. Ziffer 7.2 und 7.3)

VE/ZE	43200						
Summe a+b+c							
VE	83200						
ZE	83200						

2.4. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

- ☒ Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- ☐ Der Vorschlag erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau
- ☐ sowie gegebenenfalls eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung.

2.5. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen²⁶

☒ Keine (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung einer Maßnahme)

oder

☐ Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

NB: Einzelangaben und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind gesondert beizufügen.

in Mio. € (bis zur 1. Dezimalstelle)

Haushalts- linie:	Einnahmen	Stand vor der Maß- nahme (Jahr n-1)	Stand nach der Maßnahme					
			Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5
	a) absolut							
	b) Differenz	Δ						

(Beschreibung für jede einzelne Haushaltslinie; wenn die Wirkung der Maßnahme sich über mehrere Haushaltslinien erstreckt, sind entsprechend Zeilen einzufügen).

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

Art der Ausgaben		Neu	EFTA- Beteiligung	Beteiligung von Beitrittsländern	Rubrik der FV
NOA	GM	NEIN	NEIN	NEIN	3
OA					

4. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 71 des Vertrags

5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

5.1. Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft²⁷

5.1.1 Ziele

Der beratende Ausschuss hat folgende Aufgaben:

- er soll gewährleisten, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Verordnung gemeinschaftsweit einheitlich anwenden und durchsetzen;
- er soll den Meinungsaustausch über Entwicklungen in diesem Bereich des Verkehrssektors fördern; and
- er soll Fragen mit Bezug zur Verordnung herausarbeiten, die wirksamer innerhalb des Ausschusses behandelt werden können.

Damit werden eine unionsweit wirksamere und einheitlichere Anwendung der Regeln und ein vorausschauend aktiver Ansatz in Bezug auf Entwicklungen in diesem Sektor angestrebt.

²⁷

Weitere Informationen sind den beigelegten Leitlinien zu entnehmen.

5.1.2 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung

Interne Erörterung entsprechender Sachfragen, mit denen die Gruppe sich befassen soll.

5.1.3 Maßnahmen infolge der Ex-post-Bewertung

Interne Evaluierung von Reaktionen der Gruppe in Bezug auf Auswirkungen abgestimmter Punkte.

5.2. Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

- Zielgruppe(n) - (nach Möglichkeit Angabe der Zahl der Empfänger),

Das Kraftverkehrsgewerbe der Europäischen Union im Allgemeinen und die im Güter- und Personenkraftverkehr beschäftigten Fahrer im Besonderen

- spezielle Ziele für den Planungszeitraum (in messbaren Größen),

Der beratende Ausschuss trägt dazu bei,

- den Bericht zu erstellen, den die Kommission nach Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung alle zwei Jahre vorzulegen hat; Beiträge von Seiten der Mitgliedstaaten erfolgten bislang unregelmäßig und spät, was Wirkung und Stellenwert dieser Berichte beeinträchtigt hat;
- eine unionsweit einheitliche Sichtweise in Bezug auf Anwendung und Durchsetzung der gemeinschaftlichen Regeln zu erarbeiten;
- die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften im Lichte laufender Operationen zu verbessern; sowie
- auf Entwicklungen im betreffenden Sektor hinzuweisen, die für die Anwendung der Verordnung und verbundener Rechtsvorschriften von Belang sind.

Die nachfolgenden Punkte 6 und 7 enthalten Angaben zu den Ressourcen, die dem Ausschuss für die Sekretariatsarbeit und die Organisation von Konferenzen zur Verfügung stehen. Die Kosten werden aus den laufenden Haushaltslinien bestritten.

5.3 Durchführungsmodalitäten

Beratender Ausschuss im Sinne des Beschlusses 1999/468/EG des Rates.

6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

6.1 Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums)

(Die Berechnung der Gesamtbeträge in der nachstehenden Tabelle ist durch die Aufschlüsselung in Tabelle 6.2 zu erläutern.)

6.1.1 Finanzielle Intervention

VE in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	N + 5 und folgende Haushalts jahre	Gesamt
Maßnahme 1							
Maßnahme 2							
usw.							
INSGESAMT							

**6.1.2 Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben
(Verpflichtungsermächtigungen)**

	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 und folgende Haushalts jahre	Gesamt
1) Technische und administrative Hilfe:							
a) Büros für technische Hilfe (BTH)							
b) Sonstige Formen der technischen und administrativen Hilfe: - intra muros : - extra muros : <i>davon für Aufbau und Wartung rechnergestützter Verwaltungssysteme:</i>							
Zwischensumme 1							
2) Unterstützungsausgaben:							
a) Studien							
b) Sachverständigensitzungen	40000						
c) Information und Veröffentlichungen							
Zwischensumme 2	40000						
INSGESAMT	40000						

6.2 Berechnung der Kosten für jede zu Lasten von Teil B vorgesehene Einzelaktion (während des gesamten Planungszeitraums)²⁸

(Werden mehrere Maßnahmen durchgeführt, so sind zu den hierfür erforderlichen Einzelaktionen hinreichend detaillierte Angaben zu machen, um eine Schätzung von Umfang und Kosten der verschiedenen Teilergebnisse (Outputs) zu gestatten.)

VE in €

Aufschlüsselung	Art der Teilergebnisse/ Outputs (Projekte, Dossiers usw.)	Zahl der Teilergebnisse/ Outputs (für die Jahre 1...n insgesamt)	Durchschnitts- kosten pro Einheit	Gesamtkosten (für die Jahre 1...n insgesamt)
	1	2	3	4=(2X3)
Maßnahme 1 Beratende Gruppe	Beratung/Entscheidung	4 Sitzungen jährlich	10000	40000
GESAMTKOSTEN				40000

Erforderlichenfalls ist die Berechnungsweise zu erläutern.

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGS-AUSGABEN

7.1 Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Art der Mitarbeiter		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Mitarbeiter		Gesamt	Beschreibung der Aufgaben, die i Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der Planstellen auf Zeit		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	0,4		0,4	Versorgung des Ausschusses
	B				
	C				
Sonstige					
Insgesamt		0,4		0,4	

7.2 Finanzielle Gesamtbelastung durch die Humanressourcen

Art der Humanressourcen	Beträge (in €)	Berechnungsweise *
Beamte Bedienstete auf Zeit	43200	0,4 x 108 000 (Kosten pro Einheit), Titel A1, A2, A4, A5 and A7
Sonstige Humanressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt	43200	

Der angegebene Betrag entspricht den Gesamtkosten der Stellen für 12 Monate, da die Dauer der Operation unbestimmt ist.

7.3 Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Haushaltslinie: (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in €)	Berechnungsweise
Gesamtmittelausstattung (Titel A-7) A-0701 – Dienstreisen A-07030 – Sitzungen A-07031 – Obligatorische Ausschüsse ⁽¹⁾ A-07032 – Nichtobligatorische Ausschüsse ⁽¹⁾ A-07040 – Konferenzen A-0705 – Untersuchungen und Konsultationen Sonstige Ausgaben (im einzelnen anzugeben)		
Informationssysteme (A-5001/A-4300)		
Andere Ausgaben - Teil A (im einzelnen anzugeben)		
Insgesamt	0	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

⁽¹⁾ Angabe von Kategorie und Gruppe des Ausschusses.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2 + 7.3)	€ 43200
II.	Dauer der Maßnahme	unbe- stimmt
III.	Gesamtkosten der Maßnahme (I x II)	€ 43200

(Bei Abschätzung der für die Maßnahme erforderlichen Humanressourcen und Verwaltungsmittel müssen sich die GD/Dienste an die Beschlüsse halten, die die Kommission bei der Grundsatzdebatte und der Annahme des Haushaltsvorentwurfs (HVE) gefasst hat, d.h. sie müssen erklären, dass die für die Maßnahme erforderlichen Humanressourcen im Rahmen der vorläufigen Vorabzuweisung, die bei Annahme des HVE festgelegt wurde, aufgebracht werden können.

Wenn geplante Maßnahmen bei Aufstellung des HVE noch nicht vorhersehbar waren, muss ausnahmsweise die Kommission eingeschaltet werden, um zu entscheiden, ob und auf welche Weise (durch Anpassung der vorläufigen Vorabzuweisung, durch eine Ad-hoc-Umschichtung, durch einen Berichtigungs- und Nachtragshaushaltsplan oder ein Berichtigungsschreiben zum HVE) die vorgeschlagene Maßnahme trotzdem durchgeführt werden kann.)

8. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

8.1 Überwachung

Läuft.

8.2 Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung

Im Anschluss an vierteljährliche Sitzungen.

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Kostenangaben von Sachverständigen nach den Regeln der Kommission auf Übereinstimmung geprüft.

FOLGENABSCHÄTZUNG

Auswirkungen des Vorschlags auf Unternehmen unter besonderer Berücksichtigung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU)

TITEL DES VORSCHLAGS

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

DOKUMENTEN-NR:

VORSCHLAG

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft in diesem Bereich unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität notwendig und was sind die Hauptziele?

Der Rechtsakt der Gemeinschaft gründet sich auf Artikel 71 EG-Vertrag. Die Organisation des Straßenverkehrssektors ist einer der wesentlichen Faktoren bei der Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik. Die Festlegung einheitlicher, in gleicher Weise ausgelegter Regeln im Straßenverkehr ist angesichts der Bedeutung dieses Verkehrsträgers in der Gemeinschaft, der Liberalisierung des Marktzugangs und der notwendigen Gewährleistung eines unverfälschten Wettbewerbs zwischen den Unternehmen immer wichtiger geworden. Dies gilt besonders im Hinblick auf den bevorstehenden Beitritt mittel- und osteuropäischer Länder zur Gemeinschaft. Eine sowohl der Branche als auch den Vollzugsbehörden zugute kommende Vereinfachung und Verdeutlichung der Regeln, die derzeit für die Lenk- und Ruhezeiten innerhalb der EU gelten, wird die Verkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen derjenigen Beschäftigten, auf die der Rechtsakt Anwendung findet, verbessern.

Der Rechtsakt spiegelt auch die Notwendigkeit wieder, die geltenden Regeln für das neue Kontrollgerät, den digitalen Fahrtenschreiber, berechenbar zu machen. Dies wird der Beachtung der geltenden Regeln förderlich sein.

Der Vorschlag stützt sich auf im Laufe der Jahre erfolgte Rückmeldungen der Branche, von Einzelpersonen, Verbänden und Sachverständigen der Regierungen, die alle auf die Notwendigkeit einer besseren Vollzugsregelung hindeuteten, und bezieht die Schlussfolgerungen einer bestehenden Gruppe nationaler Sachverständiger ein, die die Rechtsvorschrift im Lichte ihres Vollzugs mittels des digitalen Fahrtenschreibers prüfen.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Betroffene

— Betroffene Sektoren

Der Vorschlag wird alle Fahrer von Fahrzeugen, die der Verordnung unterfallen, betreffen, d.h.

- a) von Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t; sowie
- b) von Fahrzeugen, die zur Beförderung von mehr als 9 Fahrgästen einschließlich des Fahrers verwendet werden.

Somit sind die meisten Güter- und Personenverkehrsunternehmen betroffen.

- Größe der Unternehmen (Grad der Konzentration kleiner und mittlerer Unternehmen)

Laut einem 1995 von den Sozialpartnern auf europäischer Ebene erstellten Bericht sind im Personenverkehr ca. 1,2 Mio., im gewerblichen Güterverkehr ca. 2,1 Mio. und im Werkverkehr weitere 3 bis 3,5 Mio. Personen tätig. Einem neueren Eurostat-Bericht (4/2000) zufolge beschäftigt ein Kraftverkehrsunternehmen in der Europäischen Union durchschnittlich 3,3 Personen. Die Konzentration von KMU im Straßenverkehrssektor ist somit sehr hoch.

- Geographische Konzentration dieser Unternehmen in der Gemeinschaft

In der Hälfte der Mitgliedstaaten liegt die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten pro Unternehmen zwischen 1 und 5. Diese Mitgliedstaaten liegen eher am Rand der Europäischen Union, wie Schweden, Finnland und Irland, oder sind Mittelmeerländer, z.B. Spanien, Italien und Griechenland. Die höchsten durchschnittlichen Beschäftigtenzahlen sind in den Benelux-Ländern, Deutschland, Frankreich und im Vereinigten Königreich zu finden.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Verordnung

Der Verkehrsunternehmer wird seine Geschäftstätigkeit so zu gestalten haben, dass die Regeln für die höchstzulässigen Lenkzeiten, Unterbrechungen und Mindestruhezeiten eingehalten werden. Für diejenigen Unternehmen, die dies bereits tun, sollte sich keine wesentlichen Änderungen ergeben, da die Grundregeln für die täglichen Lenkzeiten unverändert bleiben. Es gibt jedoch Änderungen bei den Ruhezeiten und Unterbrechungen, wo zwischen der notwendigen Flexibilität und den schützenswerten grundlegenden Arbeitsbedingungen der Fahrer abzuwägen war. Der Arbeitgeber hat aktiv sicherzustellen, dass sein Unternehmen die Verordnung einhält, und er haftet zusammen mit dem Fahrer für Verstöße.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Verordnung

- auf die Beschäftigung

Die neuen Regeln sollen einfacher zu verstehen und durchzusetzen sein. Die Unternehmen werden die Rechtsvorschriften daher umfassender einhalten können und die Beschäftigungsbedingungen werden verbessert. Die Stellung gesetzestreuer Unternehmen wird gestärkt, und es ist gut möglich, dass ihr Marktanteil wachsen wird. In Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit dürfte das Hinwirken auf eine bessere Einhaltung der Regeln sicherstellen, dass die Leistungsfähigkeit der Fahrer nicht durch Übermüdung beeinträchtigt wird, so dass eine Verbesserung der Dienstqualität zu erwarten ist.

- auf Investitionen und Unternehmensgründungen

Die Erkenntnis, dass die geltenden (vereinfachten) Regeln einfacher durchgesetzt werden können, wird die Verkehrsunternehmen und Fahrer eher von Verstößen abhalten und könnte die Investition von Zeit und Geld im logistischen Bereich des Unternehmens fördern.

- auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Die Verordnung bezweckt die Festlegung gemeinsamer Regeln, die in der Europäischen Union einheitlich ausgelegt werden. Dies wird die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen fördern und die Ungewissheit darüber, wie der Vollzug der Vorschriften bei Fahrten durch andere Mitgliedstaaten gehandhabt wird, vermindern. Es wird sichergestellt, dass Unternehmen, die die Vorschriften übertreten und auf diese Weise einen unlauteren Wettbewerb praktizieren, dies nicht länger als risikolos ansehen können.

5. Sieht der Vorschlag Maßnahmen vor, die der besonderen Situation der kleinen und mittleren Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen u.ä.) ?

Der Vorschlag enthält keine besonderen Maßnahmen in dieser Hinsicht, da die Mehrheit der Unternehmen bereits dieser Kategorie zuzurechnen und sich der geltenden Regeln bewusst ist.

KONSULTATION

6. Einrichtungen, die zu dem Vorschlag konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

Der vorliegende Vorschlag beruht auf den Schlussfolgerungen der Erörterungen mit Vertretern der Mitgliedstaaten (für den Vollzug und für die politische Gestaltung zuständige Beamte), die von der Kommission mit der Überprüfung der Rechtsvorschriften für Lenk- und Ruhezeiten beauftragt wurden. Die Maßnahmen sollen die geltenden Regeln für die Branche und die vollziehenden Behörden verständlicher machen und die Nutzung des neuen digitalen Fahrtenschreibers erleichtern, mit dem Neufahrzeuge in Kürze obligatorisch ausgerüstet sein werden.

Im Vorschlag wurde die von der Branche, von Verbänden und Einzelpersonen sowie Regierungen und Rechtssachverständigen an der geltenden Verordnung geübte Kritik berücksichtigt. Mit der vorgeschlagenen Verordnung soll dem allgemeinen Konsens über die Notwendigkeit einer besseren Durchsetzung der Regeln dadurch Rechnung getragen werden, dass die Regeln so verständlich und eindeutig wie möglich festgelegt werden.

Die Sozialpartner wurden am 11. Dezember 2000, 16. Januar 2001 und 5. Februar 2001 konsultiert. Ihren Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Bestimmungen wurde durch Anpassung des Vorschlags Rechnung getragen. Auch nachfolgende Stellungnahmen unterschiedlicher Interessengruppen wie AUTP, UITP, IRU und EFT wurden berücksichtigt.

01.02.02**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

KOM(2001) 573 endg.; Ratsdok. 12934/01

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Zum Verordnungsvorschlag allgemein

Im Hinblick auf die Bedeutung einer konsequenten Umsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals, die Sicherheit im Straßenverkehr und die Harmonisierung der internationalen Wettbewerbsbedingungen werden Änderungen und Vereinfachungen grundsätzlich begrüßt, wenn dadurch strittige Auslegungspunkte angepasst und eine praxisgerechtere und einheitlichere Anwendung der Vorschriften im ganzen Anwendungsbereich erreicht wird.

Da sich die einschlägigen Bestimmungen weitgehend bewährt haben, sollten die Änderungen jedoch auf die Inhalte beschränkt werden, für die sich in der Vergangenheit Umsetzungs- und Auslegungsprobleme oder Defizite hinsichtlich der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal ergeben haben. Dabei sollte die durch die spezifischen Gegebenheiten im Straßenverkehr erforderliche Flexibilität gleichermaßen im Interesse des betroffenen Fahrpersonals wie der Verkehrsunternehmen weiterhin ausreichend gewürdigt werden.

In jedem Fall muss im Interesse einheitlicher Arbeitsbedingungen, zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen und eines praxisgerechten Vollzugs sichergestellt sein, dass auch das AETR zeitgleich an die neuen Regelungen

...

angepasst wird und somit die geänderten Bestimmungen sowohl in den Mitgliedstaaten als auch in den AETR-Staaten einheitlich zur Anwendung kommen.

2. Zu Artikel 1

Der Begriff der "Landverkehrsunternehmen, insbesondere im Straßenverkehr" ist irreführend und bedarf einer Klarstellung.

3. Zu Artikel 2

Die Formulierung des Entwurfs in Nr.1 macht nicht ausreichend deutlich, dass auch Leerfahrten mit den genannten Fahrzeugen vom Geltungsbereich erfasst sind. Dies muss klargestellt sein.

4. Zu Artikel 3

In Satz 1 sind die Wörter "Artikel 6 Absatz 6" zu ersetzen durch die Wörter "Artikel 6 Nummer 6". Die Änderung dient der redaktionellen Klarstellung.

Der in Nr. 5 und 6 verwendete Begriff "Spezialfahrzeuge" sollte zur Klarstellung des Gewollten in Artikel 4 Nr. 2 definiert werden. Eine EU-einheitliche Definition des Begriffes ist für den Vollzug der Verordnung unerlässlich.

In Nr. 5 wird die Ausnahme auf Spezialfahrzeuge für medizinische Zwecke beschränkt, die Eigentum öffentlicher Institutionen sind.

Auf Grund der unterschiedlichen Struktur in den verschiedenen Mitgliedstaaten könnten sich daraus insbesondere in grenznahen Bereichen Wettbewerbsverzerrungen ergeben. Die Regelung sollte auch hinsichtlich der zunehmenden Privatisierungsbestrebungen noch einmal überprüft werden.

Der Ausnahmetatbestand in Nr. 9 wird nach dem Verordnungsvorschlag auf nichtgewerbliche Transporte mit zulässigem Gesamtgewicht bis zu 7,5 t festgelegt. Die bisherige Forderung nach dem "privaten Einsatzzweck" entfällt.

Da der Begriff der Gewerblichkeit schon in der Bundesrepublik Deutschland unterschiedlich belegt ist (GewO, GüKG), ist er zur Vermeidung von Missverständnissen zwingend zu erläutern.

Dabei sollte z. B. klargestellt werden, dass die Ausnahmen für die Landwirtschaft als Urproduktion im bisherigen Umfang beibehalten bleiben.

5. Zu Artikel 4

- zu Nr. 1:

Die im Verordnungstext vorgesehene Definition des Straßenverkehrs als "Fahrt auf der Straße" ist zu ungenau.

Unter Berücksichtigung der Zielsetzung der Verordnung sollte wie bisher auf den öffentlichen Straßenverkehr abgestellt werden.

Dabei müsste auch ein Abgleich mit der Aufzeichnungsregelung in Artikel 6 Nr. 6 sichergestellt sein.

- zu Nr. 3:

Die im Verordnungstext vorgesehene Formulierung ist zu ungenau.

Durch die Begriffsbestimmung soll nach der Begründung sichergestellt werden, dass auch für Fahrer in einem Fahrzeugkonvoi, die vor dem Lenkzeiteinsatz die Fahrzeuge tauschen, die bis dahin verbrachten Zeiten in gleichen oder anderen Fahrzeugen einzubeziehen sind. Das Gewollte müsste durch eine entsprechende Formulierung klargestellt werden.

- zu Nr. 4:

Der Begriff der Unterbrechung bedarf - jedenfalls in der getroffenen Formulierung - keiner eigenen Definition; diese ergibt sich bereits aus der Definition in Nr. 5.

- zu Nr. 7:

Die regelmäßige tägliche Ruhezeit soll gemäß dem Verordnungsvorschlag auf mindestens 12 Stunden erhöht werden, wobei eine reduzierte Ruhezeit von mindestens 9 Stunden dreimal innerhalb einer flexiblen Woche möglich ist.

Dabei sollte nicht verkannt werden, dass eine gewisse Flexibilisierung der Ruhezeiten gerade auch den Fahrern im Interesse der Selbstbestimmung des Fahrtablaufs entgegenkommt.

Nach allen Erkenntnissen sind regelmäßige Ruhezeiten von 11 Stunden im Sinne des Gesundheitsschutzes ausreichend. Als "regelmäßige Ruhezeit" sollte daher eine ununterbrochene Ruhezeit von 11 Stunden, und eine

entsprechende Zeit von 12 Stunden als "erweiterte tägliche Ruhezeit" definiert werden.

- zu Nr. 8:

Nach der Definition des Verordnungsentwurfs ist die Möglichkeit der Verkürzung der Ruhezeit am Standort des Fahrzeugs oder des Fahrers entfallen.

Da es dafür weder Gründe des Gesundheitsschutzes noch der Verkehrssicherheit gibt, dies somit die Disponierung unnötig erschwert und sich im Übrigen ohnehin einer Überprüfung weitgehend entzieht, sollte die Verkürzung der Ruhezeit unabhängig vom Ort zugelassen werden.

- zu Nr. 9:

Im Verordnungsentwurf wird wechselweise der Begriff der flexiblen Woche und der Woche bzw. wöchentlich verwendet.

Dies bedarf der Klarstellung. Auch in den nachfolgenden Artikeln sollte der Wochenbegriff in diesem Sinne einheitlich verwendet werden.

Im Übrigen muss diesbezüglich auch die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 angepasst werden, insbesondere hinsichtlich der Mitführipflicht der Schaublätter.

- zu Nr. 14:

Als Merkmal für den Mehrfahrerbetrieb wird in dem Verordnungsentwurf genannt, dass "während der gesamten Lenkzeit" mindestens ein weiterer Fahrer auf dem Fahrzeug eingesetzt wird.

Um bei Kontrollen Missverständnisse zu vermeiden, sollte näher erläutert werden, wie der Ausdruck "während der gesamten Lenkzeit" zu verstehen ist. Eine zu enge Definition könnte für die vom Standpunkt des Arbeitsschutzes grundsätzlich vorteilhafte Mehrfahrerbesatzung jedoch hinderlich sein. Die bisherige Regelung für den Mehrfahrerbetrieb sollte daher beibehalten werden.

- zu Nr. 15:

Als Verkehrsunternehmen werden im Verordnungsentwurf Personen und

Vereinigungen definiert, die Beförderungen vornehmen.

Im Interesse umfassender Verantwortlichkeiten sollten auch Betriebe eingeschlossen werden, die die Beförderungen disponieren.

6. Zu Artikel 5

Hinsichtlich des Mindestalters beschränken sich die Vorgaben nur noch auf Schaffner und Beifahrer. Die Vorgaben für das Mindestalter der Fahrer sollen in die Richtlinien zur Fahrerausbildung eingebracht werden.

Im Hinblick auf die Rechtssystematik sollten der gesamte Artikel 5 hinsichtlich der Mindestalterbestimmungen gestrichen und ggf. erforderliche Regelungen durchwegs in den Fahrerausbildungsrichtlinien getroffen werden. Gleichzeitig können dadurch auch unnötige Hemmnisse für die einschlägige Berufsausbildung vermieden werden.

7. Zu Artikel 6

In Nr. 1, 5 und 6 sollten die Wörter "tägliche Lenkzeit" ersetzt werden durch das Wort "Tageslenkzeit".

In Nr. 3 und 5 sollten die Wörter "wöchentliche Lenkzeit" ersetzt werden durch das Wort "Wochenlenkzeit".

In Artikel 4 werden unter Nr. 10 und 11 die Begriffe Tageslenkzeit und Wochenlenkzeit definiert. Die in Artikel 6 verwendeten Begriffe sind nicht definiert. Zur Klarstellung sollten die definierten Begriffe verwendet werden.

Hinsichtlich des einheitlichen Begriffs der Woche wird auf die Bemerkungen zu Artikel 4 Nr. 9 verwiesen.

Unter Nr. 31, 7. Spiegelstrich der Begründung zum Verordnungsvorschlag wird angeführt, dass Aufzeichnungen der gesamten Lenkzeit zu erstellen sind, wenn Fahrer außerhalb des Geltungsbereiches der Verordnung tätig sind und am gleichen Tag im Anschluss daran eine unter die Verordnung fallende Tätigkeit ausüben.

Diese Zielsetzung ergibt sich nicht unmittelbar aus dem Verordnungstext. Er ist insoweit klarzustellen.

Dabei sollten bei Fahrern in Fahrzeugen, die der Verordnung unterliegen, nicht nur die vorausgegangenen Lenkzeiten, sondern auch sonstige Arbeiten erfasst

werden.

Gleichzeitig müsste klargestellt werden, dass auch in diesem Zusammenhang vorausgegangene Privatfahrten nicht von der Verordnung erfasst werden. Da hier die Unternehmen kein Dispositionsrecht besitzen, ginge eine entsprechende Regelung ins Leere.

Grundsätzlich ist im Übrigen festzustellen, dass die Festlegung von Aufzeichnungspflichten in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 systemwidrig und mit der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 abzugleichen ist.

8. Zu Artikel 7

Nach Nr. 1 gelten nur noch Unterbrechungen von mindestens 30 Minuten als Lenkpausen.

Es ist klarzustellen, als welche Zeiten Unterbrechungen der Lenkzeit von mehr als 3 Minuten und weniger als 30 Minuten gelten. Dabei sollte sichergestellt werden, dass entsprechende Unterbrechungszeiten nicht als sonstige Arbeitszeiten angerechnet werden müssen, soweit sie dem Fahrpersonal tatsächlich zur freien Verfügung stehen. Eine entsprechende Anrechnung dieser Kurzpausen wäre kontraproduktiv. Gerade Kurzpausen gelten arbeitswissenschaftlich als besonders wirksam. Eine dadurch bedingte Beschränkung der Arbeits- bzw. Lenkzeiten könnte jedoch dazu führen, dass sie betrieblich untersagt werden.

9. Zu Artikel 8

- zu Nr. 2:

Entsprechend dem Vorschlag zu Artikel 4 Nr. 7 sollte als regelmäßige Ruhezeit ein Zeitraum von 11 Stunden festgelegt werden, der entsprechend den Regelungen des Verordnungsvorschlags verkürzt werden kann. Sofern täglich eine Regelruhezeit von 11 Stunden eingelegt wird, gibt es keine Gründe für eine Verlängerung an anderen Tagen.

- zu Nr. 4:

Für die Zweifahrerbesatzung sieht der Verordnungsentwurf hinsichtlich der Ruhezeitregelung nur noch eine Verlängerung des Bezugszeitraums auf 30 Stunden vor. Die Verkürzung der Ruhezeit im stehenden Fahrzeug auf 8 Stunden ist entfallen.

Es ist fraglich, ob damit für die vom Standpunkt des Arbeitsschutzes günstigere Mehrfahrerbesatzung noch ausreichend attraktive Rahmenbedingungen vorliegen.

Die Regelung sollte unter diesem Gesichtspunkt noch näher überprüft werden.

- zu Nr. 5:

Die Regelung hinsichtlich der Wochenruhezeiten ist missverständlich.

Entsprechend den Erläuterungen ist nunmehr jeweils spätestens alle zwei Wochen eine Wochenruhezeit von 45 Stunden und dazwischen jeweils eine verkürzte Wochenruhezeit erforderlich.

Die Regelungen müssen im Interesse der Verständlichkeit dringend klarer formuliert werden.

Dabei sollte auch geprüft werden, wie den Notwendigkeiten bei Auslandsreisen ausreichend Rechnung getragen werden kann.

10. Zu Artikel 9

Nach dem Verordnungsvorschlag kann die Ruhezeit auf Fährschiffen oder in der Eisenbahn "höchstens einmal" unterbrochen werden.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Unterbrechung im Regelfall bei entsprechenden Fahrten mehrfach erforderlich sein wird.

11. Zu Artikel 10

- zu Nr. 1, 2 und 5b:

Der Verordnungsvorschlag verwendet den Begriff des "Unternehmens" sowie des "Verkehrsunternehmens".

Entsprechend den Begriffsdefinitionen sollte einheitlich der Begriff der

Verkehrsunternehmen verwendet werden.

- zu Nr. 3:

Nach Satz 2 gelten auch Zuwiderhandlungen auf dem Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten als Verstöße, allerdings nur, soweit sie nicht länger als die letzte wöchentliche Ruhezeit zurückliegen.

Die Formulierung ist unklar. Es ist auch zu klären, weshalb die Regelung auf den Zeitraum seit der letzten Wochenruhezeit beschränkt ist.

- zu Nr. 4:

Nach dem Verordnungsvorschlag "haften" die Unternehmen für Verstöße.

Der Begriff ist für das Gemeinte nicht ganz zutreffend.

12. Zu Artikel 13

Wie bereits in den Bemerkungen zu Artikel 3 dargelegt, sollten die Ausnahmeregelungen für die Landwirtschaft im bisherigen Umfang aufrechterhalten werden.

Entsprechend der Regelung der ursprünglichen Fassung des Artikel 4 Nr. 8 des Verordnungsvorschlags sollte auch geprüft werden, ob die Berechnung des Umkreises nicht auf das Unternehmen, sondern besser - wie bisher - auf den Standort des Fahrzeugs zu beziehen ist.

Grundsätzlich sollte der Geltungsbereich der Verordnung auf die Fälle beschränkt werden, bei denen auf Grund der Fahrtzeiten tatsächlich mit Gefährdungen des Fahrpersonals bzw. des Straßenverkehrs durch überlange Lenkzeiten zu rechnen ist. Dies kann wohl im Regelfall ausgeschlossen werden, wenn die Lenkzeit nicht die Haupttätigkeit darstellt. Nach der Begründung sollen jedoch verschiedene einschlägige Ausnahmeregelungen des bisherigen Artikel 4 der Verordnung durch die Ermächtigungsnorm des Artikel 13 Nr. 1 Buchstabe c) aufgefangen werden, z. B. Rundfunk u. Ä.

Im Hinblick auf gelegentliche längere Anfahrwege sollte hier die Begrenzung auf den 50-km-Umkreis gestrichen werden. Darüber hinaus sollte auch die Begrenzung auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 7,5 t noch einmal überprüft werden.

Ein Missbrauch dieser Ermächtigung ist durch den Vorbehalt der nationalen

Regelung und durch den Einleitungssatz zu Artikel 13 ausgeschlossen.

13. Zu Artikel 15

Die Regelung erscheint widersprüchlich und auch problematisch.

Die Fahrzeuge sind in Artikel 3 von der gesamten Verordnung ausgenommen. Insoweit können in Artikel 15 nicht für diese Fahrzeuge Regelungen getroffen werden. Zudem würde eine entsprechende Verpflichtung z. B. für Pkw zu weit gehen.

14. Zu Artikel 19 Abs. 2

Nach dem Verordnungsvorschlag kann ein Fahrzeug bei "schweren Verstößen" beschlagnahmt werden.

Zur einheitlichen Abgrenzung einer derart schwerwiegenden Vollzugsmaßnahme sollte der Begriff der "schweren Verstöße" näher definiert werden.

Im Übrigen sind Bestrebungen zu unterstützen, die eine verbesserte einheitliche Ahndungspraxis in den Mitgliedstaaten zum Ziel haben.

15. Zu Artikel 20

Die Mitgliedstaaten sollen den Mitgliedstaat der Niederlassung des betroffenen Unternehmens u. a. über "jede Zuwiderhandlung, die vor der letzten wöchentlichen Ruhezeit begangen wurde," informieren.

Zur Vermeidung unnötigen Informationsaustausches sollten die bisherigen diesbezüglichen Regelungen zumindest nicht ausgeweitet werden.

16. Zu Artikeln 24 und 25

Die Regelungen in den Artikeln 24 und 25 sind zur Vermeidung einer Regelungslücke aufeinander abzustimmen.

Im Übrigen ist das In-Kraft-Treten unter Bezugnahme auf die Eingangsbemerkungen zum Verordnungsentwurf insgesamt mit dem In-Kraft-Treten des entsprechend angepassten AETR zu verknüpfen.