

Bericht und Antrag

des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (14. Ausschuß)

**zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf
eines Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen
vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr
beschäftigten Fahrpersonals (AETR)
— Drucksache 7/1641 —**

A. Zielsetzung

Eine Regelung der Arbeitszeit für das Fahrpersonal im grenzüberschreitenden Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit und ist auch aus sozialen Gründen notwendig. Durch eine Vereinheitlichung werden Wettbewerbsverzerrungen vermieden.

B. Lösung

Das AETR enthält u. a. Regelungen über

- Mindestalter der Fahrer
- Höchstdauer der ununterbrochenen Lenkzeit am Tage
- Doppelbesetzung von Fahrzeugen
- Höchstzulässige Tages- und Wochenlenkzeiten
- Ruhezeiten und Pausen.

(Einmütige Billigung im Ausschuß)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

A. Bericht des Abgeordneten Mahne

Die oben angegebene Vorlage wurde in der 81. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 20. Februar 1974 dem Ausschuß für Verkehr federführend und dem Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 18. September 1974 behandelt.

Durch das zur Ratifizierung anstehende Abkommen sollen die Arbeitsbedingungen der Fahrer im grenzüberschreitenden Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr vereinheitlicht und verbessert werden. Das AETR enthält insbesondere folgende Regelungen:

- Das Mindestalter für Fahrer von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t beträgt grundsätzlich 21 Jahre.
- Die ununterbrochene Lenkzeit darf höchstens vier Stunden betragen.
- Die Tageslenkzeit beträgt höchstens acht Stunden.
- Es sind außerdem Vorschriften über Ruhezeiten und Pausen vorgesehen.

- Zur Überwachung ist ein persönliches Kontrollbuch zu führen.
- Für bestimmte Fahrzeuge müssen zwei Fahrer eingesetzt werden.

Das AETR entspricht in seinem wesentlichen Inhalt der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 über die Harmonisierung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr innerhalb der EWG. Eine wesentliche Abweichung liegt nur darin, daß das AETR in jedem Falle die Führung eines Kontrollbuches vorschreibt, während nach EWG-Recht auch ein Fahrtenschreiber anstelle eines Kontrollbuches zulässig ist. Durch einen Vorbehalt soll sichergestellt werden, daß innerhalb der Europäischen Gemeinschaft das EWG-Recht Vorrang vor dem AETR hat.

Der Ausschuß für Verkehr hat keine Bedenken gegen das Übereinkommen und empfiehlt daher in Übereinstimmung mit dem mitberatenden Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung, die Vorlage zu billigen. Die vorgeschlagene Änderung des Zustimmungsgesetzes geht auf Vorschläge des Bundesrates zurück, die die Zustimmung der Bundesregierung gefunden haben.

Bonn, den 18. September 1974

Mahne

Berichterstatler

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf — Drucksache 7/1641 — mit der Maßgabe anzunehmen, daß Artikel 2 folgende Fassung erhält:

„Artikel 2

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung Änderungen des Übereinkommens und des Anhangs des Übereinkommens, die sich auf die Entwicklung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals beziehen oder die Befreiung bestimmter Gruppen von Fahrzeugen von den Vorschriften des Übereinkommens zum Gegenstand haben, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. die Nichtanwendung des Übereinkommens auf Mitglieder des Fahrpersonals, die in der Regel nur im Geltungsbereich dieses Gesetzes beschäftigt sind, wenn sie ihn während einer Beförderung im internationalen Straßenverkehr nicht verlassen (Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe a des Übereinkommens);
2. die Nichtanwendung des Artikels 3 Abs. 1 des Übereinkommens unter den Voraussetzungen des Artikels 3 Abs. 2 des Übereinkommens;
3. die Verwendung von Unterlagen nach Art des Tageskontrollblatts statt des Kontrollbuchs in den Fällen des Artikels 12 Abs. 7 des Übereinkommens.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung Sonderabkommen nach Artikel 2 Abs. 2 Buchstaben b, c oder d des Übereinkommens durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Ausführung des Übereinkommens, dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen erforderlichen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften.“

Bonn, den 18. September 1974

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Börner	Mahne
Vorsitzender	Berichterstatter