



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 3.8.2009
KOM(2009) 416 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION

**über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die
Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr im Zeitraum 2005 -
2006**

**(24. Bericht der Kommission über die Durchführung von Sozialvorschriften im
Straßenverkehr)**

{SEC(2009)1100}

BERICHT DER KOMMISSION

über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr im Zeitraum 2005 - 2006

(24. Bericht der Kommission über die Durchführung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr)

ZUSAMMENFASSUNG

Dieser Bericht der Kommission betrifft die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85¹ des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Die Verordnung regelt die höchstzulässigen Lenkzeiten sowie die Mindestdauer der Unterbrechungen und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer und die Kontrollverfahren. Gemäß der zugehörigen Richtlinie 88/599/EWG² über einheitliche Kontrollverfahren müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass mindestens 1 % aller Arbeitstage der Berufskraftfahrer von LKWs und Bussen auf dem Betriebsgelände der Unternehmen oder auf der Straße kontrolliert werden.

Trotz der Berichterstattungspflicht legten einige Mitgliedstaaten ihre Daten mit erheblicher Verspätung vor. Damit sich der nächste Bericht nicht verzögert, ist es unbedingt erforderlich, dass die Berichte der Mitgliedstaaten für die Jahre 2007 bis 2008 bis zum 30. September 2009 bei der Kommission eingehen. Gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 2002/15/EG³ zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, müssen diese Berichte auch Informationen über die Durchführung dieser Richtlinie enthalten. Dies wird es der Kommission ermöglichen, einen umfassenden Bericht mit allen einschlägigen Informationen zur Umsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu erstellen.

Österreich, Frankreich, Italien und Spanien haben während des Berichtszeitraums insgesamt eine höhere Gesamtzahl von Arbeitstagen kontrolliert. Die durchschnittliche Gesamtzahl der kontrollierten Arbeitstage (für eigene und fremde Staatsangehörige insgesamt) blieb im Zeitraum 2005 bis 2006 mehr oder weniger gleich bei rund 2,4 Millionen, gegenüber durchschnittlich 2,3 Millionen überprüften Arbeitstagen im vorangegangenen Berichtszeitraum.

Außer Zypern, Estland, Irland, den Niederlanden, Portugal und Schweden überschreiten alle Mitgliedstaaten die obligatorische 1 %-Vorgabe der zu kontrollierenden Arbeitstage.

¹ Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. L 370 vom 31. Dezember 1985, S. 1.

² Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 325 vom 29.11.1988, S. 5).

³ Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

Österreich, Frankreich, Deutschland, Italien, Polen und Spanien überschreiten bereits die 2 %-Vorgabe, die ab 1. Januar 2008 als verbindlicher Schwellenwert in Kraft tritt. Die Schweiz lag ebenfalls über diesem Schwellenwert.

Die Gesamtzahl der in der EU protokollierten und der Kommission gemeldeten Verstöße ging leicht zurück, auch wenn sie in einigen Mitgliedstaaten anstieg. Gegenüber dem vorangegangenen Berichtszeitraum nahm die Zahl der festgestellten Verstöße bei Unterbrechungen und Ruhezeiten genauso wie die Zahl der Verstöße gegen die Lenkzeiten ab, wogegen bei den Linienfahrplänen und Arbeitszeitplänen ein Anstieg verzeichnet wurde. Die häufigsten Verstöße traten im Zusammenhang mit Artikel 7 der Verordnung (Unterbrechungen) auf, mit 425195 protokollierten Verstößen. Im vorangegangenen Berichtszeitraum betrafen die am häufigsten festgestellten Verstöße Artikel 8 der Verordnung (Ruhezeiten: 435849).

Die Auswirkungen der neuen Verordnung (EG) Nr. 561/2006⁴ zu Lenk- und Ruhezeiten und ihrer Durchführungsrichtlinie 2006/22/EG⁵ über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85, die noch seit 11. April 2007 bzw. 1. Mai 2006 in Kraft sind, konnten während des Berichtszeitraums noch nicht bemessen werden. Er wird allerdings erwartet, dass diese neuen Vorschriften die Durchsetzung der Sozialvorschriften erleichtern werden. Sie ermöglichen einen zielgerichteten Ansatz auf der Grundlage von Risikobewertungen, stärken die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und übertragen der Kommission Durchführungsbefugnisse, insbesondere hinsichtlich der Mindeststandards für Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände sowie der Standardausrüstung von Kontrollteams, und legen fest, welche Sachverhalte als Verstöße zu betrachten sind. Diese Befugnisse werden mit Unterstützung eines Regelungsausschusses ausgeübt. Nun muss der Schwerpunkt auf eine effiziente und harmonisierte Umsetzung der verbesserten Sozialvorschriften gelegt werden.

1. EINLEITUNG

Dieser Bericht, der einen Zeitraum von zwei Jahren (2005-2006) umfasst, basiert auf den Informationen, die von den Mitgliedstaaten anhand des vorgegebenen Musters übermittelt wurden, das mit der Entscheidung der Kommission vom 22. Februar 1993⁶ eingeführt worden war.

Die vorgelegten Daten waren größtenteils vollständig, es bestanden allerdings Unterschiede bei der Qualität der Berichte. Griechenland hat beispielsweise keine Daten zu den Verstößen vorgelegt. Einige Mitgliedstaaten, wie zum Beispiel Slowenien oder die Tschechische Republik, haben nur Berichte für einen Teil des Berichtszeitraums übermittelt. Bei einigen

⁴ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 der Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl. L 102 vom 11.4.2006, S.1.

⁵ Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates, ABl. L 102 vom 11.04.2006, S. 35.

⁶ Entscheidung der Kommission vom 22. Februar zur Festlegung des in Artikel 6 der Richtlinie 88/599/EWG des Rates über den Straßenverkehr vorgesehenen Berichtsmusters, ABl. L 72, 25.3.1993, S. 33.

Mitgliedstaaten gab es Abweichungen vom Berichtsmuster, da nicht angemessen zwischen den drei unterschiedlichen Gruppen der zu kontrollierenden Fahrer unterschieden wurde (eigene Staatsangehörige, andere Mitgliedstaaten, Drittländer).

Die Mitgliedstaaten, die der EU 2004 beigetreten sind, mussten ihre Berichte zum ersten Mal für den Zeitraum 2005 bis 2006 vorlegen. Rumänien und Bulgarien, die seit 1. Januar 2007 Mitglieder der Europäischen Union sind, d.h. seit nach dem Ende des Berichtszeitraums, mussten keine nationalen Berichte übermitteln. Rumänien legte allerdings einen vollständigen Bericht über den kompletten Zeitraum vor.

Die Schweiz hat der Kommission ebenfalls ihre Daten übermittelt.

2. ÜBERSICHTSTABELLEN

2.1. Kontrollen: Zusammenfassung

Die nachstehende Tabelle gibt die Zahl der tatsächlich kontrollierten Tage im Verhältnis zur Mindestzahl der während des Berichtszeitraums (1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2006) zu kontrollierenden Arbeitstage an.

Mitgliedstaat	- a - Mindestzahl der zu kontrollierenden Arbeitstage	- b - Zahl der kontrollierten Arbeitstage (eigene Staatsangehörige)	- c - Zahl der kontrollierten Arbeitstage (fremde Staatsangehörige)	- d - Zahl der insgesamt kontrollierten Arbeitstage	- e - Zahl der kontrollierten Arbeitstage im Verhältnis zur Zahl der zu kontrollierenden Arbeitstage (d/a)
Österreich	470736	875914	510678	1386592	2,95
Belgien	726000	965414	152065	1117479	1,54
Zypern	77589	4738		4738	0,06
Tschechische Republik ⁷	265491	1159843	219308	1379151	(5,19)
Dänemark	220000	284455	27985	312440	1,42
Estland	61160	37189	2290	39479	0,65
Finnland	334000	379920	79033	458953	1,37
Frankreich ⁸	2505000	8958405	2073646	11032051	4,4
Deutschland	5717462	7571798	5586304	13158102	2,3
Griechenland	6402	29646	917	30563	(4,77)
Ungarn	560000	639530	132494	772024	1,37
Irland	904700	632710	89	632799	0,70
Italien	3268176	7441167	934095	8375262	2,56

⁷ Der Bericht umfasst nur das Jahr 2006.

⁸ Frankreich unterscheidet nicht zwischen eigenen und fremden Staatsangehörigen oder zwischen anderen Mitgliedstaaten und Drittländern, sondern danach, ob die Personen ihren Wohnsitz in Frankreich oder in einem anderen Land haben. In der Tabelle scheinen Personen mit Wohnsitz in Frankreich als eigene Staatsangehörige und Personen mit Wohnsitz in einem anderen Land als fremde Staatsangehörige auf.

Lettland	305662	485697	73915	559612	1,83
Litauen	251660	237567	78807	316374	1,26
Luxemburg	51201	72091	15923	88014	1,72
Malta	103	1001	65	1066	(10,34)
Niederlande	595405	471571	59831	531402	0,89
Polen	1286126	5063096	3479674	8542770	6,64
Portugal	585 077 ⁹	99613	518	100131	0,17
Rumänien	410106	428043	72680	500723	1,22
Slowakei	164027	202278	1519	203797	1,24
Slowenien ⁷	80000			81059	(1,01)
Spanien	1912819	4138122	438912	4577034	2,39
Schweden	528000	414891	96227	511118	0,97
Vereinigtes Königreich	2254506	3157534	484546	3642080	1,62
Schweiz	412040	1646858	331930	1978788	4,80

Die Tabelle zeigt, dass die meisten Mitgliedstaaten die Zielvorgabe einer Kontrolle von 1 % aller Arbeitstage erfüllt haben. Zypern (0,06), Estland (0,65), Irland (0,70), die Niederlande (0,89), Portugal (0,17) und Schweden (0,97) bildeten die Ausnahme.

Der Bericht Sloweniens bezieht sich nur auf das Jahr 2006, und bei den kontrollierten Arbeitstagen wird nicht zwischen eigenen und fremden Staatsangehörigen unterschieden. Dies lässt keine Schlussfolgerungen über die Ausgewogenheit der Überprüfungen zwischen diesen Gruppen zu.

Die Zahlen lassen darauf schließen, dass ein Teil der Daten uneinheitlich übermittelt wurde. Im Fall von Griechenland erscheint es unwahrscheinlich, dass nur 1345 Fahrzeuge unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr fallen sollen, da Griechenland im Zusammenhang mit der Verordnung (EWG) Nr. 881/92¹⁰ über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt 3997 beglaubigte Abschriften von Gemeinschaftslizenzen gemeldet hat.

Bei Malta liegt ein ähnlicher Sachverhalt vor. Die Zahl der beglaubigten Abschriften von Gemeinschaftslizenzen überschreitet die Zahl der unter die Verordnung fallenden Fahrzeuge zu einem ähnlichen Ausmaß, woraus sich eine Mindestzahl von nur 103 zu kontrollierenden Arbeitstagen ergibt.

Im Fall der tschechischen Republik ist die übermittelte Zahl der durchgeführten Kontrollen im Vergleich zu der Zahl ähnlicher Länder im Zweijahreszeitraum, wie zum Beispiel Österreich oder Ungarn, besonders hoch, obwohl sich der tschechische Bericht nur auf das Jahr 2006 bezieht. Da diese Zahlen noch geprüft werden, wird das berechnete Leistungsverhältnis nicht weiter berücksichtigt.

Früher vorgelegte Berichte (über die Jahre 2004-2005) konnten nicht berücksichtigt werden, da nicht genau bestimmt werden konnte, welche Kontrollen 2004 stattfanden (und daher nicht

⁹ Der Mitgliedstaat hat keine Daten vorgelegt; daher wurden die Zahlen vom vorangegangenen Berichtszeitraum verwendet.

¹⁰ Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten, ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1.

in den Berichtszeitraum fallen), und die durchzuführenden Mindestkontrollen nicht berechnet wurden.

Bei all diesen Berichten wird das berechnete Verhältnis in Klammern gesetzt und nicht weiter berücksichtigt.

2.2. Verstöße: Zusammenfassung

Zahl der protokollierten Verstöße: Artikel 6, 7, 8 und 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85

Aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten

Mitgliedstaat	Personen				Güter				Gesamt-betrag
	Eigene Staatsangehörige	EU-Länder	Dritt-länder	Fremde Staatsangehörige insgesamt	Eigene Staatsangehörige	EU-Länder	Dritt-länder	Fremde Staatsangehörige insgesamt	
Österreich	1425	1305	835	2140	28249	13351	4309	17660	49474
Belgien ¹¹	254	252	19	271	2099	6643	561	7204	9828
Zypern	248				337				585
Mitgliedstaat	Personen				Güter				Gesamt-betrag
	Eigene Staatsangehörige	EU-Länder	Dritt-länder	Fremde Staatsangehörige insgesamt	Eigene Staatsangehörige	EU-Länder	Dritt-länder	Fremde Staatsangehörige insgesamt	
Tschechische Republik	1005	88	13	101	5894	1779	256	2035	9035
Dänemark	120				3279				3399
Estland	12	2	0	2	261	55	5	60	335
Finnland	921	0	0	0	11548	18	23	41	12510
Frankreich ¹²	106213	24989		24989					131202
Deutschland	19403	810	568	1378	631815	45832	7448	53280	705516
Griechenland ¹³									
Ungarn	288	67	163	230	6795	2250	2679	4929	12242
Irland	192	4		4	8495	37		37	8728
Italien	10090	1777	222	1999	66626	4127	793	4920	83635
Lettland	12	1	0	1	322	34	0	6	341
Litauen	120	73	77	150	568	292	457	749	1587
Luxemburg	12	0	0	0	68	99	0	99	179
Malta ¹³						3			3
Niederlande	424	134	21	155	8311	2412	190	2602	11492

¹¹ Die von der Polizei und Sozialinspektoren gemeldeten Verstöße wurden nicht in die Tabelle aufgenommen, da sie nicht entsprechend aufgeschlüsselt waren.

¹² Die Zahlen beziehen sich auf den Güter- und Personenverkehr.

¹³ Der Mitgliedstaat hat keine Daten vorgelegt.

Polen	13671	968	257	1225	47536	25557	7307	32864	95296
Portugal	56	18	0	18	517	16	0	16	607
Rumänien	8842	0	400	400	30286	0	2948	2948	42476
Slowakei	2128	54	1	55	33640	1506	202	1708	37531
Slowenien									1006
Spanien	4913	448	493	941	73007	5907	1566	7473	86334
Schweden	818	104	11	115	3831	926	47	973	5737
Vereinigtes Königreich	2777	201	16	217	29142	15664	1305	16969	49105
Schweiz					7592	7251	70	7321	14913

Überblick nach Kategorie der Verstöße

Artikel	Art des Verstoßes	Zahl der Verstöße
6	Lenkzeiten	297244
7	Unterbrechungen	425195
8	Ruhezeiten	241365
14	Linienfahrplan und Arbeitszeitplan	52951
Gesamt- betrag		1016755

Aus dem belgischen Bericht geht hervor, dass insgesamt 35761 der eigenen Staatsangehörigen und 59264 der fremden Staatsangehörigen in Belgien auf der Straße kontrolliert wurden. Daraus ergab sich im Personenverkehr eine beinahe gleiche Anzahl von protokollierten Verstößen durch eigene und fremde Staatsangehörige. Beim Güterverkehr überstieg die Zahl der Verstöße durch fremde Staatsangehörige die Zahl der Verstöße durch eigene Staatsangehörige um das Dreifache.

Im Fall von Litauen sieht die Situation ähnlich aus. Es wurden mehr eigene als fremde Staatsangehörige kontrolliert, die Zahl der verzeichneten Verstöße ist allerdings beim Personenverkehr im Fall von eigenen und fremden Staatsangehörigen fast gleich. Beim Güterverkehr übersteigt die Zahl der während der Kontrollen protokollierten Verstöße durch fremde Staatsangehörige die Zahl der Verstöße durch eigene Staatsangehörige deutlich. In Luxemburg war die Gesamtzahl der auf der Straße überprüften fremden Staatsangehörigen mehr als doppelt so hoch wie die der kontrollierten eigenen Staatsangehörigen.

Auch in Slowenien übersteigt die Gesamtzahl der auf der Straße überprüften fremden Staatsangehörigen die der kontrollierten eigenen Staatsangehörigen deutlich.

Im Fall der tschechischen Republik fällt die Zahl der protokollierten Verstöße besonders niedrig aus, insbesondere da die Kontrolle einer außergewöhnlich hohen Zahl von Arbeitstagen gemeldet wurde.

Hinsichtlich der Unterteilung der Kontrollen in eigene und fremde Staatsangehörige muss darauf hingewiesen werden, dass die Kontrollen auf eine nicht diskriminierende Weise durchgeführt werden müssen.

3. BEZIEHUNGEN UND ZUSAMMENARBEIT DER MITGLIEDSTAATEN

Gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 88/599/EWG über einheitliche Verfahren müssen mindestens zweimal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen durchgeführt

werden. Nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 wurde diese Mindestzahl der miteinander abgestimmten Kontrollen ab 2007 auf sechsmal jährlich angehoben.

Es wurde allerdings nur von Österreich explizit gemeldet, an grenzüberschreitenden Überprüfungen beteiligt gewesen zu sein. Diese Kontrollen wurden von Euro Control Route (ECR) koordiniert. Die abgestimmten Kontrollen wurden gemeinsam mit dem deutschen Bundesamt für Güterverkehr – BAG durchgeführt.

4. BEMERKUNGEN UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

4.1. Vorschläge der Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten führten in ihren nationalen Berichten keine Vorschläge an.

4.2. Bemerkungen

Obwohl die Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten bereits seit fast 30 Jahren in Kraft sind, bestehen immer noch Unterschiede darin, wie sie von den Mitgliedstaaten angewandt werden. Dies wirkt sich nachteilig auf die Ziele einer Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und des lautereren Wettbewerbs aus.

Seit jeweils 11. April 2007 und 1. Mai 2006 sind die neuen rechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten und der Richtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 in Kraft. Seit der verbindlichen Vorschrift eines digitalen Fahrtenschreibers für alle neuen Fahrzeuge ab Mai 2006, hat sich die Durchsetzbarkeit der Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten allerdings erheblich verbessert. Dies kann einer der Gründe für den leichten Rückgang bei der Gesamtzahl der gemeldeten Verstöße sein.

Mit dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen in den Jahren 2006 und 2007 werden weitere Verbesserungen erwartet.

4.2.1. Datenübermittlung

Die nicht fristgerechte Übermittlung von Informationen an die Kommission durch einige Mitgliedstaaten verhindert eine frühere Zusammenstellung des Berichts. Ferner wird der umfassende Vergleich der Länder durch die Vorlage von Daten, die vom standardmäßigen Berichtsmuster abweichen, oder von unvollständigen Daten zusätzlich erschwert.

Die betroffenen Mitgliedstaaten sollten auf die spezifischen Fragen zu Genauigkeit und Glaubwürdigkeit der Daten, die in den Kapiteln 2.1 und 2.2 genau beschrieben sind, eingehen.

Die Mitgliedstaaten werden daran erinnert, dass sie gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 dazu verpflichtet sind, einen vollständigen Bericht entsprechend dem Berichtsmuster vorzulegen.

Zur Berücksichtigung der Entwicklungen bei den Gemeinschaftsvorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten wurde ein neues Berichtsmuster eingeführt. Diese neuen Berichtspflichten, die

durch die Entscheidung der Kommission vom 22. September 2008¹⁴ beruhend auf der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten und der Richtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 festgelegt wurden, betreffen insbesondere Informationen über die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gewährten nationalen Abweichungen, und genauere Angaben zu Kontrollen an Fahrzeugen. Zusätzlich ist auch ein Berichtsmuster über die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG vorhanden.

4.2.2. *Kontrollen*

Die Zahl der durchgeführten Kontrollen blieb bei den meisten Mitgliedstaaten mehr oder weniger unverändert.

Österreich, Italien, Frankreich und Spanien haben die Zahl ihrer Kontrollen erhöht, während in Luxemburg und Deutschland ein Rückgang um ca. 3 % verzeichnet wurde. Im vorangegangenen Berichtszeitraum wurden in Deutschland Kontrollen an 5,06 % aller Arbeitstage durchgeführt, im gegenwärtigen Berichtszeitraum allerdings nur an 2,3 %. In Luxemburg hat sich der Prozentsatz der kontrollierten Arbeitstage von 4 % in den Jahren 2003 bis 2004 auf 1,72 % im gegenwärtigen Berichtszeitraum verringert. Luxemburg hat in seinem Bericht dazu nicht Stellungen genommen. Deutschland hat allerdings darauf hingewiesen, dass sich die Zahl der Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen, und daher die Zahl der Mindestkontrollen seit dem letzten Berichtszeitraum fast verdoppelt hat.

Beinahe alle Mitgliedstaaten haben die Standardvorgabe einer Kontrolle von 1 % der Arbeitstage erfüllt, wobei in Österreich, Frankreich, Deutschland, Italien, Polen und Spanien auch die 2 %-Marke überschritten wurde.

Einige Mitgliedstaaten haben jedoch die rechtlichen Bestimmungen über die Mindestzahl der zu kontrollierenden Arbeitstage nicht erfüllt.

Die wenigsten Kontrollen wurden in Zypern (0,06 %), Portugal (0,17 %), Estland (0,65 %), Irland (0,70 %), den Niederlanden (0,89 %) und Schweden (0,97 %) durchgeführt. In Anbetracht des vorangegangenen Berichtszeitraums werden diese Mitgliedstaaten aufgefordert, unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Portugal und Schweden sind ihren Kontrollpflichten zum zweiten Mal hintereinander nicht nachgekommen (2003 bis 2004: jeweils 0,21 % und 0,98 %). Die Niederlande erfüllten zwar die 1 %-Vorgabe im vorangegangenen Berichtszeitraum, verzeichneten allerdings in diesen Berichtszeitraum einen deutlichen Rückgang. Angesichts der schlechten Ergebnisse der erwähnten Länder ist zu erwarten, dass sie ernsthafte Schwierigkeiten haben werden, die ab 1. Januar 2008 gemäß der Richtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 gültige neue 2 %-Vorgabe zu erfüllen.

¹⁴ Entscheidung der Kommission vom 22.IX.2008 über das in Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannte Berichtsmuster, (K(2008)5123 endgültig).

4.2.3. Verstöße

Insgesamt konnte ein Rückgang bei der Gesamtzahl der protokollierten Verstöße verzeichnet werden, auch wenn die neuen Mitgliedstaaten ihre Berichte zum ersten Mal vorlegten¹⁵.

Die Analyse der Daten hat ergeben, dass in den folgenden Mitgliedstaaten ein Anstieg der Verstöße verzeichnet wurde: Österreich, den Niederlanden, Spanien und dem Vereinigten Königreich. In zum Beispiel Österreich und dem Vereinigten Königreich hat sich auch die Gesamtzahl der durchgeführten Kontrollen erhöht, wogegen sich diese in den Niederlanden verringert hat. Im Fall von Spanien hat sich die Zahl der protokollierten Verstöße fast verdoppelt. Demgegenüber ist die Gesamtzahl der kontrollierten Arbeitstage in der EU und der Schweiz nur um etwas weniger als ein Fünftel angestiegen.

Nachdem die meisten Mitgliedstaaten einen Rückgang bei der Zahl der protokollierten Verstößen meldeten, hat sich auch die Gesamtzahl der protokollierten Verstöße verringert. Im Zeitraum 2003-2004 meldeten die Mitgliedstaaten insgesamt 1185395 Verstöße, verglichen mit insgesamt 1016755 Verstößen im Zeitraum 2005-2006 (die Schweiz meldete 14913 Verstöße), obwohl der regionale Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Beitritt von 10 neuen Mitgliedstaaten im Jahr 2004 ausgeweitet wurde. Ein möglicher Grund für diese Entwicklung können die ersten positiven Auswirkungen der Einführung des neuen digitalen Fahrtenschreibers sein, durch den eine bessere Durchsetzung und Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr ermöglicht wird.

Eine Überprüfung der Entwicklung zwischen 2005 und 2006 ist schwierig, weil die meisten Mitgliedstaaten ihre Berichte nicht unterteilt haben, da dies nicht verbindlich vorgeschrieben ist.

Die häufigsten Verstöße traten im Zusammenhang mit Unterbrechungen auf und machten 41,81 % der protokollierten Verstöße aus. Im vorangegangenen Berichtszeitraum bezogen sich nur 36,36 % der Verstöße auf Unterbrechungen. Im Zeitraum 2003-2004 machten Ruhezeiten den höchsten Prozentsatz der protokollierten Verstöße (36,76%) aus.

Die Wahrscheinlichkeit, bei einer Kontrolle der Arbeitstage einen Verstoß festzustellen, war in der Slowakei (18,41), Rumänien (8,48) und Deutschland (5,36) besonders hoch, im Gegensatz zu Lettland (0,06), Litauen (0,5) und Portugal (0,61), wo das Risiko besonders niedrig war.

4.2.4. Die Auslegung der Verordnungen Nr. 3820/85 und 3821/85 durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs

Seit dem letzten Bericht fällte der EuGH 3 Urteile im Zusammenhang mit der Verordnung (EWG) 3820/85. Das erste betraf den Fall K-372/03 vom 15. September 2005 (Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Bundesrepublik Deutschland). Die Angelegenheit, die vor den Gerichtshof gebracht wurde, betraf den mutmaßlichen Verstoß Deutschlands gegen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung Nr. 3820/85 durch die Ausstellung von Führerscheinen für Fahrzeuge der Klasse C1 oder C1+E an Fahrer unter 18 Jahre.

¹⁵ Die Qualität der Daten der meisten Mitgliedstaaten ist ausreichend. Griechenland hat – genauso wie für den Zeitraum 2003-2004 – keine Daten übermittelt. Dänemark hat unvollständige Daten bezüglich fremder Staatsangehöriger vorgelegt. Im Fall von Slowenien gab es in den Bereichen Personen- und Güterverkehr keine eindeutige Unterteilung in eigene Staatsangehöriger, EU-Mitgliedstaaten und Drittländer.

In seinem Urteil stellte der Gerichtshof fest, dass weder die Richtlinie 91/439 über den Führerschein noch die Verordnung Nr. 3280/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr eine Befugnis vorsehen, vom Mindestalter von 18 Jahren für die Ausstellung eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse C1 und C1+E abzuweichen.

In einem anderen Fall K-93/05 (Teemu Hakala gegen Oy L. Simons Transport Ab) befand der Gerichtshof im Zusammenhang mit Artikel 10 der Verordnung Nr. 3820/85, dass ein System der Entlohnung auf der Grundlage der zurückgelegten Strecken nicht in Einklang mit dieser Bestimmung steht, es sei denn, dieses System ist nicht geeignet, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen. Es liegt im Ermessen der nationalen Gerichte, in Anbetracht aller Umstände des Hauptverfahrens festzustellen, ob dies der Fall ist.

Im Fall K-128/04 vom 17. März 2005 (Raemdonck und Raemdonck Janssens) entschied der Gerichtshof, dass sich die Begriffe „Material oder Ausrüstung“ in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr nicht ausschließlich auf „Werkzeuge und Arbeitsmittel“ beziehen, sondern dass unter diese Begriffe auch die für die durchzuführenden Arbeiten, die zur Haupttätigkeit des Fahrers des betreffenden Fahrzeugs gehören, notwendigen Gegenstände wie Baustoffe oder Kabel fallen. Eine solche Tätigkeit, die gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe g nicht das Führen des Fahrzeugs darstellt, muss die Haupttätigkeit des Fahrers und nicht des betreffenden Unternehmens darstellen.

4.2.5. Änderungen der Vorschriften

Am 11. April 2007 trat eine neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenk - und Ruhezeiten in Kraft, mit Ausnahme der Bestimmungen zum digitalen Fahrtenschreiber, die bereits am 1. Mai 2006 in Kraft traten. Durch diese Verordnung werden 20 Jahre alte Rechtsvorschriften präzisiert und aktualisiert. Ihr Ziel ist die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, der Arbeitsbedingungen der Fahrer und des lautereren Wettbewerbs in den Mitgliedstaaten.

Neben besseren Sozial- und Sicherheitsbedingungen wird mit den neuen Maßnahmen auch für eine strenge und einheitliche Durchsetzung dieser Vorschriften gesorgt. Die Verordnung stärkt die Bestimmungen zur Arbeitgeberhaftung und schafft die Grundlagen für gemeinsame Sanktionen bei schweren Verstößen.

Die neue Richtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EG trat am 1. Mai 2006 in Kraft, mit einer Frist zur Umsetzung bis zum 1. April 2007. In der neuen Richtlinie wird die Zahl der Kontrollen bis 2010 schrittweise von mindestens 1 % auf mindestens 3 % der gesamten Arbeitstage der Berufskraftfahrer angehoben. Im Rahmen dieses Prozentsatzes wird der Mindestprozentsatz der Straßenkontrollen von 15 % auf 30 % und der Prozentsatz der Kontrollen auf dem Betriebsgelände der Unternehmen von 25 % auf 50 % erhöht.

4.2.6. Schlussfolgerungen

Während des Berichtszeitraums wurde ein leichter Rückgang bei der Zahl der Verstöße beobachtet. Im vorangegangenen Berichtszeitraum betrug die Gesamtzahl der protokollierten Verstöße 1185395 gegenüber 1016755 Verstößen im Zeitraum 2005-2006. Der nächste Bericht wird zeigen, ob diese Bewertung einen nachhaltigen Trend darstellt. Die positiven Auswirkungen der neuen Vorschriften, insbesondere im Zusammenhang mit dem digitalen Fahrtenschreiber, sollten im nächsten Bericht vollständig messbar sein.

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Unterbrechungen ist hierbei mit 425195 verzeichneten Verstößen bzw. mit 41,81 % aller protokollierten Verstöße der kritischste Punkt. Im vorangegangenen Berichtszeitraum war die Einhaltung der Ruhezeiten der besorgniserregendste Faktor.

Eine wirksame Anwendung der Regelungen zu Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten ist überaus wichtig. Daher ersucht die Kommission all jene Mitgliedstaaten, die die neuen Bestimmungen zur verstärkten Kontrollenintensität noch nicht erfüllen, die Anzahl der Kontrollen zu erhöhen. Außerdem ist die Anhebung der Zahl der abgestimmten Kontrollen und gemeinsamen Initiativen zur Förderung des Austauschs von Informationen und Personal zwischen den Mitgliedstaaten verbindlich vorgeschrieben. Diese Maßnahmen werden zu einer besseren Durchsetzung beitragen und zu einer harmonisierten und besseren Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung führen.

Der nächste Bericht wird sich auf den Zeitraum 2007-2008 beziehen. Es wird der erste Bericht sein, der in Einklang mit der neuen Verordnung (EWG) Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten erstellt wird. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, sicherzustellen, dass die Berichte bis spätestens 30. September 2009 vorgelegt werden.

Die festgelegte Mindestkontrollquote der Arbeitstage vom Berufskraftfahrern wurde nicht von allen Mitgliedstaaten erreicht. Aufgrund der Tatsache, dass der Großteil der Mitgliedstaaten, die ihre rechtlichen Verpflichtungen einhielten, den Schwellenwert nur knapp erreichten, empfiehlt die Kommission den Mitgliedstaaten, ihre Bemühungen zu verstärken, da sich die Zahl der rechtlich vorgeschriebenen Kontrollen bis zum Jahr 2010 mit 3 % praktisch verdreifachen wird.

Im Interesse eines fairen Wettbewerbs, einheitlicher sozialer Vorschriften und der Sicherheit im Straßenverkehr ist es unerlässlich, dass die Bestimmungen zur Anzahl der Kontrollen von allen Mitgliedstaaten eingehalten werden.