

Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006

**(geändert durch Richtlinien 2009/4/EG vom 23. Januar 2009
und 2009/5/EG vom 30. Januar 2009)**

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1, auf Vorschlag der Kommission, nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses, nach Anhörung des Ausschusses der Regionen, gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, im Hinblick auf den vom Vermittlungsausschuss am 8. Dezember 2005 gebilligten gemeinsamen Entwurf,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowie die 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, sind für die Schaffung eines gemeinsamen Marktes für Landverkehrsleistungen, für die Straßenverkehrssicherheit und für die Arbeitsbedingungen von Bedeutung.

(2) In dem Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ hat die Kommission festgestellt, dass es notwendig ist, die Kontrollen und Sanktionen vor allem im Bereich der Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Straßenverkehr zu verschärfen und insbesondere die Anzahl der Kontrollen zu erhöhen, den systematischen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten zu fördern, Kontrolltätigkeiten zu koordinieren und die Ausbildung der Kontrollbeamten zu fördern.

(3) Deshalb muss die ordnungsgemäße Anwendung und die harmonisierte Auslegung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr durch die Festlegung von Mindestanforderungen für die einheitliche und wirksame Kontrolle der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen durch die Mitgliedsstaaten sichergestellt werden. Diese Kontrollen sollten zur Verringerung und Vermeidung von Verstößen führen. Darüber hinaus sollte ein System eingeführt werden, wonach Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung strenger und häufiger kontrolliert werden.

(4) Die durch Übermüdung der Fahrer entstehenden Risiken sollten ebenfalls durch die Durchsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG angegangen werden.

(5) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen sollten nicht nur zu einer Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit führen, sondern auch zu einer Harmonisierung der Arbeitsbedingungen in der Gemeinschaft beitragen und die Wettbewerbsgleichheit fördern.

(6) Auf Grund der Ersetzung analoger Fahrtenschreiber durch digitale Geräte können in zunehmendem Maße größere Datenmengen rascher und genauer geprüft werden, weshalb die Mitgliedsstaaten zunehmend in der Lage sein werden, mehr Kontrollen durchzuführen. Im Rahmen der Kontrollen sollte der Anteil der kontrollierten Arbeitstage von Fahrern in Fahrzeugen, die unter die Sozialvorschriften fallen, stufenweise auf 4 % erhöht werden.

(7) Bei den Kontrollsystemen muss es Ziel sein, nationale Lösungen hin zur europäischen Interoperabilität und Praktikabilität zu entwickeln.

(8) Alle Kontrollteams sollten über ausreichende Standardausrüstungen und angemessene gesetzliche Befugnisse verfügen, damit sie ihre Aufgaben wirksam und effizient erfüllen können.

(9) Unbeschadet der ordnungsgemäßen Durchführung der in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Aufgaben sollten die Mitgliedsstaaten bestrebt sein, dass Straßenkontrollen effizient und schnell durchgeführt werden, damit die Kontrollen in kürzestmöglicher Zeit und mit geringstmöglichem Zeitverlust für den Fahrer abgeschlossen werden.

(10) In jedem Mitgliedsstaat sollte eine einzige Stelle für die innergemeinschaftliche Verbindung mit anderen zuständigen Behörden bestehen. Diese Stelle sollte auch einschlägige Statistiken erstellen. Die Mitgliedsstaaten sollten zudem eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet anwenden, wobei sie eine einzige Stelle mit der Koordinierung der Umsetzung dieser Strategie betrauen sollten.

(11) Die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedsstaaten sollte durch abgestimmte Kontrollen, gemeinsame Ausbildungsprojekte, elektronischen Informationsaustausch sowie Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen weiter gefördert werden.

(12) Bewährte Verfahren für die Kontrollen im Straßenverkehr sollten durch ein Forum für die Vollzugsbehörden der Mitgliedsstaaten begünstigt und gefördert werden, um insbesondere ein einheitliches Konzept in Bezug auf Belege für Urlaubs- oder Krankheitstage von Fahrern zu gewährleisten.

(13) Die zur Durchführung dieser Richtlinie notwendigen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden.

(14) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung eindeutiger gemeinsamer Regeln mit Mindestbedingungen für die Kontrolle der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie der 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 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates auf Ebene der Mitgliedsstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen der Notwendigkeit koordinierter grenzüberschreitender Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(15) Die Richtlinie 88/599/EWG des Rates über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sollte daher aufgehoben werden –

haben folgende Richtlinie erlassen:

Artikel 1 Gegenstand

Mit dieser Richtlinie werden Mindestbedingungen für die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 festgelegt.

Artikel 2 Kontrollsysteme

(1) Die Mitgliedsstaaten errichten ein System angemessener und regelmäßiger Kontrollen der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung gemäß Artikel 1 sowohl auf der Straße als auch auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen jeder Beförderungsart. Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge jeder Beförderungsart im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85. Die Mitgliedsstaaten sorgen dafür, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet eine kohärente nationale Kontrollstrategie angewandt wird. Zu diesem Zweck können die Mitgliedsstaaten eine Koordinierungsstelle für die Maßnahmen gemäß den Artikeln 4 und 6 benennen; die Kommission und die anderen Mitgliedsstaaten werden in diesem Fall entsprechend unterrichtet.

(2) Sofern dies nicht bereits der Fall ist, erteilen die Mitgliedsstaaten den zuständigen Beamten, die mit der Kontrolle befasst sind, bis zum 1. Mai 2007 angemessene gesetzliche Befugnisse, damit sie die ihnen übertragenen Inspektionsaufgaben gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß wahrnehmen können.

(3) Jeder Mitgliedsstaat führt die Kontrollen so durch, dass ab dem 1. Mai 2006 1 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrzeugen arbeiten. Dieser Prozentsatz wird ab dem 1. Januar 2008 auf mindestens 2 % und ab dem 1. Januar 2010 auf mindestens 3 % erhöht. Ab dem 1. Januar 2012 kann dieser Mindestprozentsatz von der Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren auf 4 % angehoben werden, sofern die nach Artikel 3 erhobenen statistischen Daten zeigen, dass im Durchschnitt mehr als 90 % aller kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die Kommission auch die Effizienz bestehender Kontrollmaßnahmen, insbesondere die Verfügbarkeit von Daten von digitalen Fahrtenschreibern auf dem Betriebsgelände der Unternehmen. Mindestens 15 % aller überprüften Arbeitstage werden bei Straßenkontrollen und mindestens 30 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüft. Ab dem 1. Januar 2008 werden mindestens 30 % aller überprüften Arbeitstage bei Straßenkontrollen und mindestens 50 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüft.

(4) Die Angaben, die der Kommission nach Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 übermittelt werden, müssen die Zahl der bei Straßenkontrollen überprüften Fahrer, die Zahl der auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführten Kontrollen, die Zahl der überprüften Arbeitstage und die Zahl sowie die Art der gemeldeten Verstöße mit dem Vermerk, ob es sich um Personenbeförderung oder Gütertransport handelte, enthalten.

Artikel 3 Statistik

Die Mitgliedsstaaten stellen sicher, dass die bei den Kontrollen nach Artikel 2 Absätze 1 und 3 erhobenen statistischen Daten nach folgenden Kategorien aufgeschlüsselt werden:

- i) Bei Straßenkontrollen:
 - A. Art der Straße wie Autobahn, Bundes-/Nationalstraße oder Nebenstraße und – um Diskriminierung vorzubeugen – Land, in dem das kontrollierte Fahrzeug zugelassen ist;
 - B. Art des Fahrtenschreibers: analog oder digital;
- ii) Bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände:
 - i) Art der Beförderungen wie grenzüberschreitender oder Binnenverkehr, Personen- oder Güterverkehr, Werksverkehr oder gewerblicher Verkehr;
 - C. Flottengröße des Unternehmens;
 - D. Art des Fahrtenschreibers: analog oder digital.

Diese statistischen Daten werden alle zwei Jahre der Kommission vorgelegt und in einem Bericht veröffentlicht. Die erhobenen Daten des letzten Jahres werden von den zuständigen Behörden in den Mitgliedsstaaten aufbewahrt. Die für den Fahrer verantwortlichen Unternehmen bewahren die ihnen von den Vollzugsbehörden überlassenen Niederschriften, Ergebnisprotokolle und andere relevante Daten über bei ihnen auf dem Gelände vorgenommene bzw. bei ihren Fahrern auf der Straße vorgenommene Kontrollen ein Jahr lang auf. Eine etwaige erforderliche weitere Präzisierung der Definitionen für die in den Buchstaben a und b genannten Kategorien wird von der Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

Artikel 4 Straßenkontrollen

(1) Straßenkontrollen werden an verschiedenen Orten zu beliebigen Zeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt, der so groß ist, dass eine Umgehung der Kontrollposten schwierig ist.

(2) Die Mitgliedsstaaten stellen sicher, dass

- a) auf oder in der Nähe von bestehenden und geplanten Straßen Kontrollposten in ausreichender Zahl vorgesehen werden, und dass – soweit erforderlich – insbesondere Tankstellen und andere sichere Plätze auf Autobahnen sowie Autohöfe als Kontrollposten dienen können;
- ii) Kontrollen nach einem System der Zufallsrotation mit einem angemessenen geografischen Gleichgewicht durchgeführt werden.

(3) Gegenstand der Straßenkontrollen sind die in Anhang I Teil A genannten Punkte. Die Kontrollen können sich erforderlichenfalls auf einen spezifischen Punkt konzentrieren.

(4) Die Straßenkontrollen sind unbeschadet des Artikels 9 Absatz 2 ohne Diskriminierung durchzuführen. Insbesondere dürfen die Kontrollbeamten nicht nach einem der folgenden Gesichtspunkte diskriminieren:

- b) Land der Zulassung des Fahrzeugs;
- iii) Land des Wohnsitzes des Fahrers;
- iv) Land der Niederlassung des Unternehmens;
- v) Ursprung und Bestimmung der Beförderung;
- vi) Art des Fahrtenschreibers: analog oder digital.

(5) Dem Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen:

- c) eine Liste der wichtigsten zu überprüfenden Punkte gemäß Anhang I Teil A;
- vii) eine Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.

(6) Legt in einem Mitgliedsstaat das Ergebnis einer Straßenkontrolle, der der Fahrer eines in einem anderen Mitgliedsstaat zugelassenen Fahrzeugs unterzogen wird, den Verdacht auf Verstöße nahe, die während der Kontrolle nicht nachgewiesen werden können, weil die erforderlichen Daten fehlen, so leisten sich die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedsstaaten bei der Klärung gegenseitig Amtshilfe.

Artikel 5 Abgestimmte Kontrollen

Die Mitgliedsstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen bei in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrern und Fahrzeugen durch. Diese Kontrollen werden von den Vollzugsbehörden von zwei oder mehr Mitgliedsstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchgeführt.

Artikel 6 Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen

(1) Bei der Planung von Kontrollen auf dem Betriebsgelände werden die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten und Unternehmenstypen berücksichtigt. Sie werden auch durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 oder (EWG) Nr. 3821/85 festgestellt wurden.

(2) Bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände werden die in Anhang I Teil A und Teil B genannten Punkte überprüft.

(3) Dem Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen:

- d) eine Liste der wichtigsten zu überprüfenden Punkte gemäß Anhang I Teile A und B;
- viii) eine Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.

(4) Im Zuge seiner Kontrollen trägt der Kontrollbeamte in einem Mitgliedsstaat allen Informationen Rechnung, die von der gemäß Artikel 7 Absatz 1 benannten Verbindungsstelle eines anderen Mitgliedsstaates zur Geschäftstätigkeit des betreffenden Unternehmens in diesem anderen Mitgliedsstaat übermittelt wurden.

(5) Für die Zwecke der Absätze 1 bis 4 sind Kontrollen, die bei den zuständigen Behörden anhand der von den Unternehmen auf Verlangen dieser Behörden vorgelegten einschlägigen Unterlagen oder Daten durchgeführt werden, den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen gleichgestellt.

Artikel 7 Innergemeinschaftliche Verbindung

(1) Die Mitgliedsstaaten benennen eine Stelle, die folgende Aufgaben wahrnimmt:

- a) die Koordinierung mit den entsprechenden Stellen in den anderen Mitgliedsstaaten von Maßnahmen nach Artikel 5;
- b) alle zwei Jahre die Übermittlung statistischer Erhebungen an die Kommission gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85;
- c) die Hauptverantwortung für die Unterstützung der zuständigen Behörden anderer Mitgliedsstaaten im Sinne des Artikels 4 Absatz 6.

Die Stelle ist in dem in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschuss vertreten.

(2) Die Mitgliedsstaaten unterrichten die Kommission über die Benennung dieser Stelle und die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedsstaaten entsprechend.

(3) Der Austausch von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedsstaaten wird in erster Linie, aber nicht ausschließlich, durch den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschuss und gegebenenfalls durch eine entsprechende, von der Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren benannte Stelle gefördert.

Artikel 8 Informationsaustausch

(1) Die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gegenseitig zu übermittelnden Informationen werden zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht:

- e) mindestens einmal alle sechs Monate nach In-Kraft-Treten dieser Richtlinie;
- ix) in Einzelfällen auf ausdrückliches Ersuchen eines Mitgliedsstaats.

(2) Die Mitgliedsstaaten streben die Einrichtung von Systemen für den elektronischen Informationsaustausch an. Die Kommission legt nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren eine gemeinsame Verfahrensweise für den effizienten Informationsaustausch fest.

Artikel 9 Risikoeinstufungssystem

(1) Die Mitgliedsstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 oder (EWG) Nr. 3821/85. Die Kommission unterstützt den Dialog zwischen den Mitgliedsstaaten, um die Kohärenz zwischen diesen Risikoeinstufungssystemen zu erhöhen.

(2) Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung werden strenger und häufiger geprüft. Die Kriterien und Durchführungsvorschriften für ein solches System werden in dem in Artikel 12 genannten Ausschuss mit dem Ziel beraten, ein System für den Austausch von Informationen über bewährte Verfahren einzurichten.

(3) Eine erste Liste von Verstößen gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 ist in Anhang III enthalten. Die Kommission kann gegebenenfalls nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren im Hinblick auf die Erstellung von Leitlinien zur Gewichtung von Verstößen gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 Initiativen ergreifen, um Leitlinien über ein gemeinsames Spektrum von Verstößen aufzustellen, welche gemäß ihrer Schwere in Kategorien aufgeteilt sind. In die Kategorie der schwerwiegendsten Verstöße sollten diejenigen aufgenommen werden, bei denen die Nichteinhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 das hohe Risiko in sich birgt, dass es zu Todesfällen oder schweren Körperverletzungen kommt.

Artikel 10 Berichterstattung

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Mai 2009 einen Bericht vor, worin die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten für gravierende Verstöße vorgesehenen Sanktionen analysiert werden.

Artikel 11 Bewährte Verfahren

(1) Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchführung. Diese Leitlinien werden in einem Zweijahresbericht der Kommission veröffentlicht.

(2) Die Mitgliedsstaaten richten gemeinsame Ausbildungsprogramme über bewährte Verfahren ein, die mindestens einmal jährlich durchzuführen sind, und erleichtern den mindestens einmal jährlich vorzunehmenden Austausch von Personal zwischen den jeweiligen Stellen für die innergemeinschaftliche Verbindung.

(3) Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren ein elektronisches und druckfähiges Formblatt, das verwendet wird, wenn sich der Fahrer innerhalb des in Artikel 15 Absatz 7 Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeitraums im Krankheits- oder Erholungsurlaub befunden hat oder wenn der Fahrer innerhalb dieses Zeitraums ein anderes aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat.

(4) Die Mitgliedsstaaten stellen sicher, dass die Kontrollbeamten für die Durchführung ihrer Aufgaben ordnungsgemäß geschult sind.

Artikel 12 Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8. Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 13 Durchführungsmaßnahmen

Auf Antrag eines Mitgliedsstaats oder von sich aus erlässt die Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren Durchführungsmaßnahmen, mit denen insbesondere folgende Ziele verfolgt werden:

- f) Förderung eines gemeinsamen Ansatzes zur Durchführung dieser Richtlinie;
- x) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden;
- xi) Förderung des Dialogs zwischen dem Transportsektor und den Vollzugsbehörden.

Artikel 14 Verhandlungen mit Drittländern

Nach In-Kraft-Treten dieser Richtlinie nimmt die Gemeinschaft Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern zur Anwendung einer dieser Richtlinie inhaltlich gleichwertigen Regelung auf. Bis zum Abschluss der Verhandlungen nehmen die Mitgliedsstaaten in ihre Erhebungen, die der Kommission gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zu übermitteln sind, Angaben über Kontrollen an Fahrzeugen aus Drittstaaten auf.

Artikel 15 Aktualisierung der Anhänge

Die zur Anpassung der Anhänge an die Fortentwicklung bewährter Verfahren notwendigen Änderungen werden nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 16 Umsetzung

(1) Die Mitgliedsstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 1. April 2007 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften sowie eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie. Wenn die Mitgliedsstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedsstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedsstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 17 Aufhebung

(1) Die Richtlinie 88/599/EWG wird aufgehoben.

(2) Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie.

Artikel 18 In-Kraft-Treten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Artikel 19 Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedsstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 15. März 2006.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
J. BORRELL FONTELLES

Im Namen des Rates
Der Präsident
H. WINKLER

Anhang I

Teil A Straßenkontrollen

Bei Straßenkontrollen werden im Allgemeinen folgende Punkte überprüft:

1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten und/oder Ausdrücke;
2. während des in Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeitraums jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, d. h. jeder Zeitraum von mehr als einer Minute, während dessen die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Fahrzeugen der Klasse N3 90 km/h bzw. bei Fahrzeugen der Klasse M3 105 km/h überschritten hat (wobei die Fahrzeugklassen N3 und M3 der Definition des Anhangs II Teil A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger entsprechen);
3. erforderlichenfalls die nach den Aufzeichnungen des Kontrollgeräts in den letzten höchstens 24 Stunden der Fahrzeugnutzung zeitweilig vom Fahrzeug erreichten Geschwindigkeiten;
4. das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts (Feststellung eines möglichen Missbrauchs des Geräts und/oder der Fahrerkarte und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Dokumente;
5. erforderlichenfalls und unter gebührender Beachtung der Sicherheitsaspekte eine Überprüfung des in den Fahrzeugen eingebauten Kontrollgeräts, um die Anbringung und/oder Verwendung von Geräten festzustellen, mit denen Daten zerstört, unterdrückt, manipuliert oder verändert oder der elektronische Datenaustausch zwischen den -Komponenten des Kontrollgeräts gestört oder die Daten auf derartige Weise schon vor der Verschlüsselung blockiert oder verändert werden sollen.

Teil B Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen

Bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen wird zusätzlich zu den in Teil A genannten Punkten Folgendes überprüft:

1. wöchentliche Ruhezeiten und Lenkzeiten zwischen diesen Ruhezeiten;
2. die Einhaltung der vierzehntägigen Begrenzung der Lenkzeiten;
3. Schaublätter, Daten im Fahrzeuggerät und auf der Fahrerkarte sowie Ausdrücke.

Die Mitgliedsstaaten können bei Feststellung eines Verstoßes gegebenenfalls überprüfen, ob eine Mitverantwortung anderer Beteiligten der Beförderungskette, wie etwa Verlader, Spediteure oder Unterauftragnehmer, vorliegt; dabei ist auch zu prüfen, ob die für das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen geschlossenen Verträge die Einhaltung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 ermöglichen.

Anhang II

Standardausrüstung der Kontrollteams

Die Mitgliedsstaaten stellen sicher, dass die Kontrollteams, die die in Anhang I genannten Aufgaben wahrnehmen, über folgende Standardausrüstung verfügen:

1. Ausrüstung, die es ermöglicht, Daten vom Fahrzeuggerät und der Fahrerkarte des digitalen Fahrtenschreibers herunter zu laden, zu lesen und zu analysieren und/oder zur Analyse an eine zentrale Datenbank zu übertragen;
2. Ausrüstung zur Überprüfung der Fahrtenschreiberblätter;
3. besondere Analyseausrüstung mit geeigneter Software zur Überprüfung und Bestätigung der mit den Daten verknüpften digitalen Signatur sowie besondere Analysesoftware, die ein detailliertes Geschwindigkeitsprofil der Fahrzeuge vor der Kontrolle ihres Kontrollgeräts liefert.

Anhang III

Verstöße

Gemäß Artikel 9 Absatz 3 enthält die nachstehende Tabelle Leitlinien für ein gemeinsames Spektrum von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, welche gemäß ihrer Schwere in Kategorien aufgeteilt sind.

1. Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Nr.	Rechtsgrundlage	Art des Verstoßes	Schwere des Verstoßes (*)		
			VSI	SI	MI
A	Fahrer				
A1	Artikel 5 Absatz 1	Nichteinhaltung des Mindestalters der Fahrer.		X	
B	Lenkzeiten				
B1	Artikel 6 Absatz 1	Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std., sofern die Verlängerung auf 10 Std. nicht gestattet ist.	9h<...<10 h		X
B2			10 h<...<11 h		X
B3			11 h<...	X	
B4		Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10 Std., sofern die Verlängerung gestattet ist.	10 h<...<11 h		X
B5			11 h<...<12 h		X
B6			12 h<...		
B7	Artikel 6 Absatz 2	Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit.	56 h<...<60 h		X
B8			60 h<...<70 h		X
B9			70 h<...	X	
B10	Artikel 6 Absatz 3	Überschreitung der summierten Gesamtlengkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen.	90 h<...<100 h		X
B11			100 h<...<112 h 30		X
B12			112 h 30<...	X	
C	Fahrtunterbrechungen				
C1	Artikel 7	Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit.	4 h 30<...<5 h		X
C2			5 h<...<6 h		X
C3			6 h<...	X	
D	Ruhezeiten				
D1	Artikel 8 Absatz 2	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 11 Std., sofern keine reduzierte tägliche Ruhezeit gestattet ist.	10 h<...<11 h		X
D2			8 h 30<...<10 h		X
D3			...<8 h 30	X	
D4		Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std., sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist.	8h<...<9 h		X
D5			7 h<...<8 h		X
D6			...<7 h	X	
D7		Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3 Std. + 9 Std.	3 h+(8 h<...<9 h)		X
D8			3 h+(7 h<...<8 h)		X
D9			3 h+(...<7 h)	X	
D10	Artikel 8 Absatz 5	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std. bei Mehrfahrerbetrieb.	8h<...<9 h		X
D11			7 h<...<8 h		X
D12			...<7 h	X	
D13	Artikel 8 Absatz 6	Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24 Std.	22 h<...<24 h		X
D14			20 h<...<22 h		X
D15			...<20 h X	X	
D16		Unzureichende wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45 Std., sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist.	42 h<...<45 h		X
D17			36 h<...<42 h		X
D18			...<36 h	X	
E	Art der Zahlung				
E1	Artikel 10 Absatz 1	Verknüpfung von Lohn und zurückgelegter Strecke bzw. Menge der beförderten Güter.	X		

(*) VSI = Sehr schwerwiegender Verstoß

SI = Schwerwiegender Verstoß

MI = Geringfügiger Verstoß

2. Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85

Nr.	Rechts- grundlage	Art des Verstoßes	Schwere des Verstoßes (*)		
			VSI	SI	MI
F	Einbau eines Kontrollgeräts				
F1	Artikel 3 Absatz 1	Fehlen oder Nichtbenutzung eines genehmigten Kontrollgeräts.	X		
G	Benutzung von Kontrollgeräten, Fahrerkarten oder Schaublättern				
G1	Artikel 13	Kontrollgerät funktioniert nicht ordnungsgemäß (z. B.: Das Kontrollgerät ist nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert und verplombt).	X		
G2		Das Kontrollgerät wird nicht ordnungsgemäß benutzt (keine gültige Fahrerkarte, vorsätzlicher Missbrauch, ...).	X		
G3	Artikel 14 Absatz 1	Es wird keine ausreichende Zahl von Schaublättern mitgeführt.		X	
G4		Schaublatt-Muster nicht amtlich genehmigt.		X	
G5		Es wird nicht genügend Papier für Ausdrücke mitgeführt.			X
G6	Artikel 14 Absatz 2	Das Unternehmen bewahrt keine Schaublätter, Ausdrücke und heruntergeladenen Daten auf.	X		
G7	Artikel 14 Absatz 4	Der Fahrer besitzt mehr als eine gültige Fahrerkarte.	X		
G8	Artikel 14 Absatz 4	Benutzung einer anderen Fahrerkarte als der eigenen, gültigen Karte des Fahrers .	X		
G9	Artikel 14 Absatz 4	Benutzung einer mangelhaft funktionierenden oder abgelaufenen Fahrerkarte.	X		
G10	Artikel 14 Absatz 5	Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens 365 Tage lang verfügbar.	X		
G11	Artikel 15 Absatz 1	Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten lesbar.			X
G12		Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar.	X		
G13		Nichtbeantragung der Ersetzung der Fahrerkarte binnen sieben Kalendertagen bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl.		X	
G14	Artikel 15 Absatz 2	Unzulässige Benutzung der Schaublätter/Fahrerkarten.	X		
G15		Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt.	X		
G16		Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich nicht auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt.			X
G17		Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, aber kein Datenverlust.			X
G18		Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust.	X		
G19		Keine Eingabe von Hand, wenn dies vorgeschrieben ist.	X		
G20		Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Schlitz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb).	X		
G21	Artikel 15 Absatz 3	Die auf dem Schaublatt aufgezeichnete Zeit stimmt nicht mit der gesetzlichen Zeit des Landes überein, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.		X	
G22		Unzulässige Betätigung der Schaltvorrichtung.	X		

(*) VSI = Sehr schwerwiegender Verstoß

SI = Schwerwiegender Verstoß

MI = Geringfügiger Verstoß

Nr.	Rechts- grundlage	Art des Verstoßes	Schwere des Verstoßes (*)		
			VSI	SI	MI
H	Eintragen von Angaben				
H1	Artikel 15 Absatz 5	Familienname fehlt auf dem Schaublatt.	X		
H2		Vorname fehlt auf dem Schaublatt.	X		
H3		Zeitpunkt von Beginn oder Ende der Benutzung des Schaublatts fehlt.		X	
H4		Ort von Beginn oder Ende der Benutzung des Schaublatts fehlt.			X
H5		Kennzeichnummer fehlt auf dem Schaublatt.			X
H6		Stand des Kilometerzählers (vor der ersten Fahrt) fehlt auf dem Schaublatt.		X	
H7		Stand des Kilometerzählers (am Ende der letzten Fahrt) fehlt auf dem Schaublatt.			X
H8		Zeitpunkt des Fahrzeugwechsels fehlt auf dem Schaublatt.			X
H9	Artikel 15 Absatz 5a	Symbol des Landes ist nicht in das Kontrollgerät eingegeben.			X
I	Vorlegen von Angaben				
I1	Artikel 15 Absatz 7	Verweigerung der Kontrolle.	X		
I2		Schaublätter des laufenden Tages können nicht vorgelegt werden.	X		
I3		Schaublätter der 28 vorausgehenden Tage können nicht vorgelegt werden.	X		
I4		Die Aufzeichnungen der Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) können nicht vorgelegt werden.	X		
I5		Die während der laufenden Woche und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke können nicht vorgelegt werden.	X		
I6		Die Fahrerkarte kann nicht vorgelegt werden.	X		
I7		Die während der laufenden Woche und der vorausgehenden 28 Tage erstellten Ausdrücke können nicht vorgelegt werden.	X		
J	Betrug				
J1	Artikel 15 Absatz 8	Aufzeichnungen auf dem Schaublatt, der Speicherinhalt des Kontrollgeräts oder der Fahrerkarte bzw. die Ausdrücke des Kontrollgeräts wurden verfälscht, unterdrückt oder vernichtet.	X		
J2		Manipulation des Kontrollgeräts, des Schaublatts oder der Fahrerkarte, durch die die Aufzeichnungen und/oder die ausgedruckten Angaben verfälscht werden können.	X		
J3		Einrichtung im Fahrzeug vorhanden (Schalter/Draht), die zur Verfälschung von Daten und/oder ausgedruckten Angaben verwendet werden kann.	X		
K	Betriebsstörung				
K1	Artikel 16 Absatz 1	Reparatur nicht von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt.	X		
K2		Nicht unterwegs repariert.		X	

(*) VSI = Sehr schwerwiegender Verstoß

SI = Schwerwiegender Verstoß

MI = Geringfügiger Verstoß

Nr.	Rechts- grundlage	Art des Verstoßes	Schwere des Verstoßes (*)		
			VSI	SI	MI
L	Handschriftliche Vermerke auf Ausdrucken				
L1	Artikel 16 Absatz 2	Der Fahrer hat nicht alle vom Kontrollgerät aufgrund einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten Angaben vermerkt.	X		
L2		Nummer und/oder Name seiner Fahrerkarte und/oder seines Führerscheins sind nicht auf dem beizufügenden Blatt vermerkt.	X		
L3		Unterschrift auf dem beizufügenden Blatt fehlt.		X	
L4	Artikel 16 Absatz 3	Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte wurde bei der zuständigen Behörde des Mitgliedsstaats, in dem sich der Verlust oder Diebstahl ereignet hat, nicht ordnungsgemäß gemeldet.	X		

(*) VSI = Sehr schwerwiegender Verstoß

SI = Schwerwiegender Verstoß

MI = Geringfügiger Verstoß