

20.07.04

EU - AS - In - Vk

Vorlage

der Bundesregierung

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr;
- Ratsdokument 10534/04**

Dr. Manfred Stolpe
Bundesminister
Bundesministerium für
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Berlin, den 14. Juli 2004

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dieter Althaus

Sehr geehrter Herr Präsident,

auf der Tagung des Ministerrates (Verkehr) der Europäischen Union am 11.06.2004 in Luxemburg ist mit qualifizierter Mehrheit gegen die Stimme Frankreichs und bei einem parlamentarischen Vorbehalt der deutschen Delegation eine politische Einigung über einen gemeinsamen Standpunkt zu der im Betreff genannten Richtlinie erzielt worden. Die politische Einigung wird in den nächsten Monaten zu einem gemeinsamen Standpunkt des Rates formalisiert werden; anschließend werden sich Europäisches Parlament und Rat in zweiter Lesung mit dem Vorhaben befassen. Die Bundesregierung hat bisher einen Parlamentsvorbehalt eingelegt, da sie vor ihrer endgültigen Zustimmung gemäß § 5 Abs. 3 EUZBLG das Einvernehmen mit dem Bundesrat herstellen muss.

*) siehe Drucksache 951/03

Die in der Richtlinie vorgesehenen Regelungen werden zum großen Teil von den Bundesländern durchzuführen sein (Straßenkontrollen, Kontrollen in den Betrieben, Berichtspflichten). Der Bundesrat hatte in seiner Stellungnahme vom 13.02.2004 erhebliche Einwände gegen den ursprünglichen Vorschlag der Kommission erhoben. Dieser ist im Laufe der Beratungen zum Teil „entschärft“ worden. Zwar sieht die Richtlinie vor, dass ab dem 01.01.2011 3 Prozent der Fahrerarbeitstage zu kontrollieren sind, jedoch beträgt die Kontrollquote in Deutschland bereits heute etwa 4 %. Mit der Neufestlegung des Einführungsdatums für das digitale Kontrollgerät auf den 05.08.2005 auf der Ministerratstagung am 11.06.2004 wurde im Übrigen eine wichtige Voraussetzung für eine effektive und realistische Durchführung der Richtlinie geschaffen. Der im Bundesratsbeschluss kritisierte dreimonatige Informationsaustausch soll nun alle sechs Monate erfolgen.

Der nun vorliegende Text, auf den sich der Rat mehrheitlich politisch geeinigt hat, stellt einen Kompromiss dar, der sicher nicht alle Bedenken des Bundesrates berücksichtigt. Gleichwohl bitte ich den Bundesrat um wohlwollende Prüfung und Erteilung des Einvernehmens gemäß § 5 Abs. 3 EUZBLG. Eine weitere Ablehnung der Richtlinie durch den Bundesrat würde aller Voraussicht nach deren Verabschiedung durch Rat und Europäisches Parlament nicht verhindern. Deutschland müsste vielmehr mit Überstimmung rechnen und wäre letztlich trotz seiner Gegenstimme verpflichtet, die Richtlinie in nationales Recht zu übernehmen. Da die Richtlinie auf einer der nächsten Tagungen des Rates förmlich angenommen werden soll, wäre ich namens der Bundesregierung dankbar, wenn der Bundesrat in seiner Sitzung am 24.09.2004 das entsprechende Einvernehmen erteilen würde. Nur so wäre Deutschland im Rat in der Lage, für ein von allen Beteiligten gewünschtes hohes europäisch harmonisiertes Kontrollniveau ein politisches Zeichen zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Manfred Stolpe



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 13. Juli 2004 (19.07)
(OR. en)**

10981/04

**Interinstitutionelles Dossier:
2003/0255 (COD)**

LIMITE

**TRANS 246
SOC 332
CODEC 860**

BERATUNGSERGEBNISSE

erstellt vom Generalsekretariat des Rates
für die Gruppe "Landverkehr"

Nr. Vordokument: 10534/04 TRANS 239 SOC 315 CODEC 828

Nr. Kommissionsvorschlag: 15688/03 TRANS 343 SOC 516 CODEC 1736

Betr.: LANDVERKEHR

Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über
Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der
Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über
Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Ergebnis der Beratungen der Gruppe vom 1. Juli 2004, die sich im Anschluss an die politische Einigung des Rates mit den Erwägungsgründen und den Abänderungen des Europäischen Parlaments befasst hat.

Dieser Richtlinientext wird nun von den Rechts- und Sprachsachverständigen überarbeitet, damit er anschließend als Gemeinsamer Standpunkt des Rates angenommen werden kann.¹

¹ Hinweis: Im begleitenden I/A-Punkt-Vermerk zum Gemeinsamen Standpunkt wird auf den noch bestehenden Parlamentsvorbehalt der deutschen Delegation hingewiesen werden.

Entwurf

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über Mindestbedingungen für die Durchführung
der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates
über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr**

(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 ²,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁴,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁵,

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr⁶ und die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr⁷ sind für die Schaffung eines gemeinsamen Marktes für Landverkehrsleistungen, für die Straßenverkehrssicherheit und für die Arbeitsbedingungen von Bedeutung.
- (2) Im Weißbuch "Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"⁸ hat die Kommission festgestellt, dass es notwendig ist, die Kontrollen und Sanktionen vor allem im Bereich der Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr zu verschärfen und insbesondere die Anzahl der Kontrollen zu erhöhen, den systematischen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern, Kontrolltätigkeiten zu koordinieren und die Ausbildung des Vollzugspersonals zu unterstützen.
- (3) Deshalb muss durch die Festlegung von Mindestanforderungen für die einheitliche und wirksame Kontrolle der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen durch die Mitgliedstaaten die ordnungsgemäße Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr 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 sollten.
- (4) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen, die sich auf Artikel 71 und Artikel 137 Absatz 2 des Vertrags stützen, 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 ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1. Geändert durch die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

⁷ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 der Kommission (ABl. L 207 vom 5.8.2002, S. 1).

⁸ KOM(2001) 370.

- (5) Aufgrund der Ersetzung der analogen Fahrtenschreiber durch digitale Geräte können in zunehmendem Maße größere Datenmengen rascher und genauer geprüft werden, weshalb die Mitgliedstaaten zunehmend in der Lage sein werden, mehr Kontrollen durchzuführen. Im Rahmen der Kontrollen sollte der Anteil der erfassten Arbeitstage von Fahrern in Fahrzeugen, die unter die Sozialvorschriften fallen, stufenweise auf 4 % erhöht werden.
- (6) Alle Kontrollteams sollten über ausreichende Standardausrüstungen verfügen, damit sie ihren Aufgaben wirksam und effizient nachkommen können.
- (7) Unbeschadet der ordnungsgemäßen Durchführung der in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Aufgaben sollten die Mitgliedstaaten bestrebt sein, dass Straßenkontrollen effizient und schnell durchgeführt werden, damit die Kontrollen in kürzest möglicher Zeit und mit geringst möglichem Zeitverlust für den Fahrer abgeschlossen werden.
- (8) In jedem Mitgliedstaat sollte eine einzige Stelle für die innergemeinschaftliche Verbindung mit anderen zuständigen Behörden bestehen. Diese Stelle sollte auch einschlägige Statistiken führen. Die Mitgliedstaaten sollten zudem eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet anwenden, wobei sie eine einzige Stelle mit der Koordinierung der Umsetzung dieser Strategie betrauen können.
- (9) Die Zusammenarbeit zwischen den Kontrollorganen der Mitgliedstaaten sollte durch abgestimmte Kontrollen, gemeinsame Ausbildungsprojekte, elektronischen Informationsaustausch sowie Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen weiter gefördert werden.
- (10) Bewährte Verfahren für die Durchsetzung von Vorschriften im Straßenverkehr sollten durch ein Forum für die Kontrollorgane der Mitgliedstaaten begünstigt und gefördert werden, um insbesondere ein einheitliches Konzept in Bezug auf Belege für Urlaubs- und Krankheitstage von Fahrern zu gewährleisten.

- (11) Die zur Umsetzung 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 Durchführungsbefugnisse⁹ erlassen werden.
- (12) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, 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 auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht in ausreichend erreicht werden können und daher wegen der Notwendigkeit koordinierter grenzüberschreitender Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (13) Die 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 Straßenverkehr¹⁰ sollte daher ersetzt werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

⁹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

¹⁰ ABl. L 325 vom 29.11.1988, S. 55.

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 Mitgliedstaaten errichten ein System für angemessene, regelmäßige Kontrollen der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung gemäß Artikel 1; das System umfasst sowohl Kontrollen auf der Straße als auch Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Kraftverkehrsunternehmen jeder Beförderungsart.

Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Kraftfahrzeuge jeder Beförderungsart im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet eine kohärente nationale Kontrollstrategie angewandt wird. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten eine Koordinierungsstelle für die Maßnahmen gemäß den Artikeln 4 und 6 benennen; die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten werden in diesem Fall entsprechend unterrichtet.

(2) Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass ab Inkrafttreten dieser Richtlinie 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 nach dem 1.1.2009 auf 2 % und nach dem 1.1.2011 auf 3 % erhöht.

Nach dem 1. Januar 2013 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.

An mindestens 15 % aller überprüften Arbeitstage werden Straßenkontrollen und an mindestens 25 % der überprüften Arbeitstage Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführt. Nach dem 1.1.2008 werden an mindestens 30 % aller überprüften Arbeitstage Straßenkontrollen und an mindestens 50 % der überprüften Arbeitstage Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführt.

(3) 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 der gemeldeten Verstöße enthalten.

Artikel 3

Statistik

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die bei den Kontrollen gemäß Artikel 2 Absatz 1 erhobenen statistischen Daten nach folgenden Kategorien aufgeschlüsselt werden:

- a) Straßenkontrollen:
 - i) Art der Straße wie Autobahn, Bundes-/Nationalstraße, Nebenstraße;
 - ii) analoger oder digitaler Fahrtenschreiber;

- b) Kontrollen auf dem Betriebsgelände:
 - i) Art der Beförderungen wie grenzüberschreitender oder Binnenverkehr, Personen- oder Güterverkehr, Werksverkehr oder gewerblicher Verkehr;
 - ii) Flottengröße des Unternehmens;
 - iii) analoger oder digitaler Fahrtenschreiber.

Diese statistischen Daten werden der Kommission jährlich übermittelt.

Die erhobenen Daten des letzten Jahres werden von den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten aufbewahrt ¹¹.

Eine etwaige erforderliche weitere Präzisierung der Definitionen für die unter den Buchstaben a und b genannten Kategorien wird von der Kommission nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

¹¹ FR: Prüfungsvorbehalt.

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 Mitgliedstaaten stellen sicher, dass
 - a) auf oder in der Nähe von bestehenden und geplanten Straßen Kontrollposten in ausreichender Zahl vorgesehen werden,
 - b) Kontrollen nach einem System der Zufallsrotation durchgeführt werden.
- (3) Gegenstand der Straßenkontrollen sind die in Anhang I Teil A genannten Aspekte. Die Kontrollen können sich erforderlichenfalls auf einen spezifischen Aspekt gemäß Anhang I Teil A konzentrieren.
- (4) Die Straßenkontrollen sind ohne Diskriminierung durchzuführen. Insbesondere dürfen die Kontrollbeamten nicht nach einem der folgenden Gesichtspunkte diskriminieren:
 - a) Land der Zulassung des Fahrzeugs;
 - b) Land des Wohnsitzes des Fahrers;
 - c) Land der Niederlassung des Unternehmens;
 - d) Ursprung und Bestimmung der Beförderung;
 - e) Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem analogen oder digitalen Fahrtenschreiber.

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

- a) eine Liste der wichtigsten zu überprüfenden Aspekte gemäß Anhang I Teil A;
- b) eine bestimmte Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.

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

Artikel 5

Abgestimmte Kontrollen

Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen bei den in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrern und Fahrzeugen durch.

Diese Maßnahmen werden von den Kontrollorganen von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchgeführt.

Artikel 6

Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen

- (1) Bei der Planung von Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen werden die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten berücksichtigt. Solche Kontrollen werden außerdem durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Verstöße gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 festgestellt wurden.
- (2) Bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen werden zusätzlich zu den in Anhang I Teil A genannten Aspekten die in dessen Teil B genannten Aspekte überprüft.
- (3) Dem bevollmächtigten Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen:
 - a) eine Liste der wichtigsten zu überprüfenden Aspekte gemäß Anhang I Teile A und B;
 - b) eine bestimmte Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.
- (4) Die bevollmächtigten Kontrollbeamten in einem Mitgliedstaat tragen im Zuge ihrer Kontrollen allen Informationen Rechnung, die von der gemäß Artikel 7 Absatz 1 benannten Koordinierungsstelle eines anderen Mitgliedstaates zur Geschäftstätigkeit des Unternehmens in diesem anderen Mitgliedstaat übermittelt wurden.
- (5) Für 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

Inneregemeinschaftliche Verbindung

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen eine Stelle, die folgende Aufgaben wahrnimmt:
 - a) die Koordinierung von Maßnahmen gemäß Artikel 5 mit den entsprechenden Stellen in den anderen Mitgliedstaaten;
 - 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 Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 4 Absatz 6.

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

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

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

Artikel 8

Informationsaustausch

(1) Die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und 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:

- a) mindestens einmal alle sechs Monate ab dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie;
- b) in Einzelfällen auf ausdrückliches Ersuchen eines Mitgliedstaats.

(2) Die Mitgliedstaaten 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 Informationsaustausch fest, um den effizienten Informationsaustausch zu fördern.

Artikel 9

Risikoeinstufungssystem

Die Mitgliedstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

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

Artikel 10

Berichterstattung

Innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, worin die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten 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 den Zweijahresbericht gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgenommen.

(2) Die Mitgliedstaaten 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, 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 Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Kontrollpersonal für die Durchführung seiner Aufgaben ordnungsgemäß geschult ist.

Artikel 12

Ausschuss

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

- a) Förderung eines gemeinsamen Ansatzes für die Anwendung der Richtlinie;
- b) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung 3820/85 durch die verschiedenen Kontrollorgane;
- c) Förderung des Dialogs zwischen der Industrie und den Kontrollorganen.

Artikel 14

Verhandlungen mit Drittländern

Im Hinblick auf die Anwendung einer dieser Richtlinie inhaltlich gleichwertigen Regelung wird die Gemeinschaft nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern aufnehmen.

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 Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Januar 2006 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 Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 17

Aufhebung

Die Richtlinie 88/599/EWG wird mit Inkrafttreten dieser Richtlinie aufgehoben.

Artikel 18

Inkrafttreten

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

Artikel 19

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

[...]

Im Namen des Rates

Der Präsident

[...]

Teil A

Straßenkontrollen

Bei den Straßenkontrollen werden im Allgemeinen folgende Aspekte überprüft:

1. Tägliche 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 90 km/h (bei Fahrzeugen der Klasse N3) bzw. 105 km/h (bei Fahrzeugen der Klasse M3) überschritten hat (wobei die Fahrzeugklassen N3 und M3 der Definition in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates ¹² 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.

¹² ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 8.

Teil B

Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen

Bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen wird zusätzlich zu den bei den Straßenkontrollen überprüften Aspekten Folgendes überprüft:

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

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

ANHANG II der ANLAGE

Standardausrüstung der Kontrollteams

Die Mitgliedstaaten 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 herunterzuladen, zu lesen und zu analysieren und/oder zur Analyse an eine zentrale Datenbank zu übertragen.
 2. Ausrüstung zur Überprüfung der Fahrtenschreiberblätter.
-