



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 14.12.2001
KOM(2001) 767 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION

**über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates
über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften
im Straßenverkehr im Zeitraum 1997-98**

**(20. Bericht der Kommission über die
Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr)**

BERICHT DER KOMMISSION

über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr im Zeitraum 1997-98

(20. Bericht der Kommission über die
Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr)

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	S. 3
1. Einleitung.....	S. 6
2. Maßnahmen der Mitgliedstaaten	
2.1 Ordnungspolitische Maßnahmen.....	S. 6
2.2 Administrative Maßnahmen.....	S. 7
3. Ahndung	
3.1 Regelsätze.....	S. 7
3.2 Änderungen.....	S. 8
4. Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten	
4.1 Abgestimmte Kontrollen.....	S. 9
4.2 Informationsaustausch.....	S. 9
5. Übersichtstabellen	
5.1 Zahl der tatsächlich überprüften Arbeitstage im Verhältnis zur Mindestzahl der zu prüfenden Arbeitstage.....	S. 10
5.2 Zuwiderhandlungen.....	S. 11
6. Schlussfolgerungen und Bemerkungen	
6.1 Schlussfolgerungen und Bemerkungen der Mitgliedstaaten	S. 12
6.2 Schlussfolgerungen und Bemerkungen der Kommission.....	S. 15
Anhang A Ahndungsmaßnahmen.....	S. 21
Anhang B Statistische Daten	
1. Berichtszeitraum.....	S. 22
2. Berechnungsgrundlage der vorgeschriebenen Mindestkontrollen.....	S. 22
3. Kontrollen	
3.1 Zahl der Straßenkontrollen.....	S. 23
3.2 Zahl der bei Kontrollen in den Geschäftsräumen von Unternehmen überprüften Fahrer.....	S. 24
3.3 Zahl der bei Straßenkontrollen überprüften Arbeitstage.....	S. 25
3.4 Zahl der bei Kontrollen in den Geschäftsräumen von Unternehmen überprüften Arbeitstage.....	S. 26
4. Zuwiderhandlungen, Zahl der protokollierten Verstöße	
4.1 Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85: Lenkzeiten.....	S. 27
4.2 Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85: Unterbrechungen.....	S. 29
4.3 Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85: Ruhezeiten.....	S. 31
4.4 Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85: Linienfahrplan und Arbeitszeitplan.....	S. 33

ZUSAMMENFASSUNG

Der vorliegende Bericht beschreibt für den Berichtszeitraum 1997-1998 Trends und statistische Entwicklungen hinsichtlich der Kontroll- und Durchsetzungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten im Rahmen der Anwendung der Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zu Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten. Er stützt sich auf Statistiken der Mitgliedstaaten und erläutert deren Standpunkte hinsichtlich der Durchführung dieser Vorschriften.

Alle Mitgliedstaaten haben der Kommission Daten für den aktuellen Zeitraum vorgelegt. Einige Mitgliedstaaten übermittelten die Daten allerdings erst nach Androhung eines Verstoßverfahrens. Griechenland, dessen Daten nicht in den letzten Bericht aufgenommen werden konnten, legte unvollständige Angaben vor. Österreich, das für den vorangehenden Bericht nur einen Teil der Daten vorgelegt hatte, lieferte dagegen diesmal vollständige statistische Daten. Im Allgemeinen waren gewisse Fortschritte bei der Bereitstellung von Daten nach dem vorgegebenen Muster und detaillierterer Informationen zu verzeichnen, auch wenn einige Mitgliedstaaten noch immer unaufgeschlüsselte Daten vorlegen und das Material nicht einheitlich ist. Diese Schwierigkeiten haben erneut die Erstellung des Berichts verzögert und standen einem rechtzeitigen und umfassenden Vergleich der Daten entgegen.

Aus den eingegangenen Informationen geht hervor, dass die Zahl der durchgeführten Kontrollen zur Durchsetzung der Bestimmungen in der EU insgesamt gestiegen ist. In den meisten Mitgliedstaaten ist die Zahl der Kontrollen gestiegen, auch wenn nach den von Dänemark, Deutschland und Luxemburg vorgelegten Daten die Zahl der überprüften Arbeitstage zurückgegangen ist. Im Allgemeinen wurden mehr Kontrollen in den Geschäftsräumen von Unternehmen durchgeführt. Dagegen hat die Zahl der Straßenkontrollen in den meisten Mitgliedstaaten abgenommen.

Die Durchsetzungsmaßnahmen lagen auch weiterhin in den meisten Fällen über der Zahl der vorgeschriebenen Mindestkontrollen. Die Mindestquote von 1% wurde nur von zwei Ländern nicht erreicht: Portugal und Luxemburg, in denen die Quote der Kontrollen unter das Mindestniveau der Jahre 1997-1998 fiel. Im Allgemeinen wurde die Mindestquote von 1% in den meisten Mitgliedstaaten ohne Schwierigkeiten überschritten, wobei Irland, Spanien und Frankreich eine Quote von über 2% erreichten und Deutschland mit über 4% den höchsten Prozentsatz der Kontrollen in der Union erreichte.

Die vermehrten Durchsetzungsmaßnahmen haben generell zu einem Anstieg der Zahl der festgestellten Zuwiderhandlungen geführt. In einigen Fällen ist der Anstieg der Zahl der festgestellten Zuwiderhandlungen jedoch auf eine bessere Erfassung und Überprüfung der statistischen Daten sowie gezieltere Anstrengungen der für die Durchsetzung zuständigen Stellen zurückzuführen. Insgesamt ist die Zahl der protokollierten Zuwiderhandlungen in Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Schweden und dem Vereinigten Königreich gestiegen. Der größte Anteil der protokollierten Zuwiderhandlungen betrifft nach wie vor Verstöße gegen die Lenkzeitvorschriften, die die Zahl der Verstöße gegen die Vorschriften über die Ruhezeiten und die Unterbrechungen, die ebenfalls zunahmen, noch übertreffen. Ferner war im Berichtszeitraum ein Rückgang der Zahl der Zuwiderhandlungen in Bezug auf den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan zu verzeichnen. Die meisten Mitgliedstaaten haben anerkanntermaßen vollständigere Daten zu diesen Zuwiderhandlungen vorgelegt. Dagegen

waren die statistischen Daten des Vereinigten Königreichs über die Zuwiderhandlungen verwirrend, da die protokollierten Zuwiderhandlungen wegen Überschreiten von sechs Tageslenkzeiten unter der Gesamtzahl der Zuwiderhandlungen gegen die wöchentliche Ruhezeit und die Zahlen für "Fahrzeiten von über 4 ½ Stunden ohne Unterbrechung" in dem Abschnitt "zu kurze Arbeitsunterbrechungen" erscheinen.

Die Mitgliedstaaten haben eine Reihe von Initiativen ergriffen: Einige, wie Frankreich und Belgien, haben zur Verstärkung ihrer für die Durchsetzung zuständigen Stellen zusätzliche Inspektoren eingestellt und deren Schulung verbessert. In Finnland wurden durch eine Änderung der Straßenverkehrsvorschriften den Sicherheitsinspektoren während der zusammen mit der Polizei durchgeführten Kontrollen mehr Befugnisse übertragen. In Irland wurden die Blitzaktionen bei den Straßenkontrollen von Kontrollstellen für die Überprüfung der Kontrollgeräte auf Kontrollstellen verlagert, an denen ein größerer Aktionsbereich abgedeckt werden kann. Dieser neue Ansatz hat sich als sehr wirksam erwiesen und die Maßnahmen in der Öffentlichkeit wesentlich bekannter gemacht, was zur besseren Einhaltung der Vorschriften geführt hat. Im Vereinigten Königreich wurden zusätzlich zu den Routinekontrollen stillschweigende Kontrollen der Einhaltung der Lenkzeiten durchgeführt.

In den Niederlanden wurden strengere innerstaatliche Vorschriften für die Lenk- und Ruhezeiten im Personen- und Güterverkehr erlassen. Ihr Vorgehen zur Durchsetzung der Vorschriften setzt weiterhin eher auf Prävention als auf Strafmaßnahmen, um die Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 voranzubringen. In Frankreich werden schwerwiegende oder wiederholte Verstöße gegen die Verkehrsbestimmungen weiterhin mit der vorübergehenden oder ständigen Entziehung der Gemeinschaftslizenz oder der Beförderungsgenehmigung bestraft. Darüber hinaus wurde das Weiterfahrverbot als Strafe eingeführt. In Deutschland wurden die Rechtsvorschriften über das Strafmaß Anfang 1999 überarbeitet, die neuen Bußgeldsätze werden jedoch nicht in allen 16 Ländern gleichzeitig eingeführt. Auch wenn sich die angegebenen Zahlen über das Strafmaß nicht genau vergleichen lassen, ist offensichtlich, dass zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten noch erhebliche Unterschiede bestehen.

Den meisten Mitgliedstaaten ist es gelungen, durch die Modernisierung der Datenverarbeitungsanlagen bei den mit der Durchsetzung beauftragten Stellen die Wirksamkeit der Kontrollen erheblich zu verbessern. Die vorgelegten Daten machen auch deutlich, dass Maßnahmen getroffen werden müssen, damit die Sanktionen innerhalb des Binnenmarkts wirksam, angemessen und abschreckend sind.

Was die Zusammenarbeit angeht, so wurden während des Berichtszeitraums in den Beneluxstaaten regelmäßig abgestimmte Kontrollen durchgeführt. Ferner wurden koordinierte Kontrollen in Dänemark mit Deutschland und Schweden, in Schweden mit Norwegen, Dänemark und Finnland und in Nordirland mit der Irischen Republik durchgeführt. Ungeachtet der zu verzeichnenden Verbesserungen lassen diese Daten erkennen, dass die Zusammenarbeit noch immer die Ausnahme ist und die meisten Mitgliedstaaten offenbar nur gelegentlich zusammenarbeiten.

Die Kommission beabsichtigt,

- die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Bereitstellung des Datenmaterials zu ergreifen,

- eine Überarbeitung der Richtlinie 88/599/EG zu erwägen, um die Wirksamkeit und Einheitlichkeit der Kontrollen zu erhöhen, Mindestquoten für die Kontrollen und möglicherweise ein Mindeststrafmaß zur Ahndung spezifischer Zuwiderhandlungen festzulegen,
- die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 auf den neuesten Stand zu bringen¹,
- zu untersuchen, ob weitere Änderungen der Gemeinschaftsvorschriften erforderlich sind, insbesondere im Hinblick auf die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers,
- die Zusammenarbeit und den Austausch von Informationen und Personal zwischen Mitgliedstaaten zu unterstützen und zu fördern.

¹ KOM(2001)573 endg. vom 12.10.2001, Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

1. EINLEITUNG

Dieser Bericht über den Zeitraum 1997-1998 ist der vierte in einer Reihe von Kommissionsberichten im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85². Die diesem Bericht zu Grunde liegenden Informationen wurden von den Mitgliedstaaten nach dem vorgegebenen Muster übermittelt, das mit der Entscheidung vom 22. Februar 1993³ eingeführt worden war.

Alle Mitgliedstaaten haben ihre Daten in einem Format vorgelegt, das eng an das vorgegebene Muster angelehnt war. Ihre vorgelegten Daten sind vollständig, wenn auch nicht immer einheitlich, mit Ausnahme Griechenlands, dessen Angaben unvollständig waren. Die Daten Portugals, der Niederlande, Griechenlands, Frankreichs, Dänemarks, Belgiens, Österreichs und des Vereinigten Königreichs wurden nicht fristgerecht übermittelt.

Dank der Verwendung des vorgegebenen Musters lassen sich die neuen Statistiken jedoch leichter mit den Statistiken des letzten Berichtszeitraums vergleichen. Der Bericht beschreibt sämtliche von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Initiativen und erläutert die jüngsten Entwicklungen auf Gemeinschaftsebene.

2. MASSNAHMEN DER MITGLIEDSTAATEN

2.1. Ordnungspolitische Maßnahmen

In Deutschland wurden im Juni 1998 einige rein redaktionelle Änderungen an dem Fahrpersonalgesetz vorgenommen. Die jüngste Fassung der Fahrpersonalverordnung und die deutsche Verordnung vom 6. Juni 1990 über die Kontrollen gemäß der Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988⁴ zur Umsetzung der Verordnungen Nrn. 3820/85/EWG und 3821/85/EWG⁵ wurden der Kommission für den Bericht von 1995-1996 vorgelegt. Die deutsche Verordnung über das Fahrpersonal blieb seitdem unverändert, während die Verordnung vom 6. Juni 1990 noch nicht an die Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2135/98⁶ angepasst wurde. Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten für die Lenkzeiten und die Ruhezeiten von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gewicht zwischen 2,8 und 3,5 Tonnen.

In Irland wurden einige Rechtsetzungsmaßnahmen zur Verstärkung des Kontrollpersonals angenommen.

In den Niederlanden wurden die innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten für den Personen- und Güterverkehr geändert. Entsprechend den europäischen Rechtsvorschriften wurden die innerstaatlichen Vorschriften verschärft.

² ABl.L 370 vom 31.12.1985, S. 1.

³ ABl.L 72 vom 25.03.1993, S. 33.

⁴ ABl.L 325 vom 29.11.88, S. 55.

⁵ ABl.L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

⁶ ABl.L 274 vom 9.10.1998, S. 1.

2.2 Administrative Maßnahmen

Im Jahre 1998 stellte die belgische Regierung zusätzliche Inspektoren ein. Ferner wurden besondere Anstrengungen zur Modernisierung der Datenverarbeitungsanlagen in den Inspektionsdirektoraten (Direction Contrôles) und zur Verbesserung der Schulung der Inspektoren (A.D.R.-Verordnung) unternommen.

In Finnland trat am 1. Januar 1999 eine Änderung der Straßenverkehrsverordnung (Road Transport Act) in Kraft, durch die den Sicherheitsinspektoren während der mit der Polizei durchgeführten Inspektionen mehr Befugnisse übertragen werden. Ferner kann ab Anfang 1998 auf die Statistiken über die von den Sicherheitsinspektoren durchgeführten Kontrollen direkt über Computer zugegriffen werden. Darüber hinaus gehören Zoll und Grenzschutz seit dem 15. August 1999 zu einer zusätzlichen Kontrollstelle, die die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer überprüft.

In Frankreich haben die Ausschüsse für administrative Sanktionen vorgeschlagen, daß die Hauptkommissare gegen lokale Unternehmen Strafen für schwerwiegende oder wiederholte Verstöße gegen die Verkehrsbestimmungen, wie die vorübergehende oder ständige Entziehung der Gemeinschaftslizenz oder der Beförderungsgenehmigung verhängen sollten. Insgesamt wurden 163 Gemeinschaftslizenzen und 232 Beförderungsgenehmigungen ständig entzogen und 530 Gemeinschaftslizenzen und 257 Beförderungsgenehmigungen vorübergehend außer Kraft gesetzt. Seit dem 30. August 1999 ist es auch möglich, ein oder mehr Fahrzeuge stillzulegen.

Die französische Regierung hat die mit der Durchsetzung beauftragten Behörden verstärkt: Die Zahl der Beamten stieg von 382 auf 405, und im Jahre 1998 wurde die Zahl der leitenden Inspektoren auf 48 erhöht. Die Zahl der für die Inspektionen benutzten Fahrzeuge stieg auf 102.

In Irland wurden einige Durchsetzungsmaßnahmen zur Aktualisierung der Datenbank und der Computerprogramme angenommen.

Im Vereinigten Königreich lag der Schwerpunkt neben regelmäßigen Kontrollen der Lenkzeiten weiterhin auf Kontrollen, bei denen gezielt besondere Standorte und verdächtige Fahrer und Betreiber erfasst wurden. Diese stützten sich weitgehend auf Ergebnisse stillschweigender Kontrollen (6711 Kontrollen 1997 und 5984 Kontrollen 1998), wobei der Einsatz und der Standort der Fahrzeuge ohne Wissen des Fahrers erfasst wurden und anschließend die Aufzeichnungen der Fahrer kontrolliert werden, um festzustellen, ob sämtliche Informationen aufgezeichnet wurden. Dieses Vorgehen trug dazu bei, dass Fälle systematischer Verstöße gegen die Lenkzeitvorschriften aufgedeckt wurden.

3. AHNDUNG

3.1 Regelsätze

Dänemark, Finnland, Irland, Österreich und das Vereinigte Königreich haben Informationen zu den jeweiligen Regelsätzen bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 vorgelegt. Deutschland übermittelte eine sehr detaillierte Tabelle über die innerstaatlichen Rechtsvorschriften. Dabei ist zwischen den in den verschiedenen

Mitgliedstaaten verhängten Bußgeldern noch immer eine erhebliche Spanne zu verzeichnen (siehe Anhang A).

In Österreich bewegen sich die Bußgelder zwischen 36 € und 2180 €.

In Dänemark wird für jeden Verstoß gegen die Bestimmungen der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates ein Bußgeld in Höhe von € 54 für den Fahrer und € 134 für den Transportunternehmer verhängt. Die Höhe des Bußgelds hängt ferner von der Art und Schwere des Verstoßes ab.

In Finnland werden Sanktionen je nach Verstoß gegen die Fahrer bzw. gegen die Arbeitgeber verhängt. Verstöße werden mit „Tagessätzen“ geahndet, deren Höhe von der Art und Schwere des Verstoßes abhängt. Außerdem werden bei der Höhe des Tagessatzes das Tageseinkommen des Beklagten und die Zahl der von ihm abhängigen Personen berücksichtigt. Die Strafen bei Verstößen gegen die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten bewegen sich zwischen 6 und 12 „Tagessätzen“ (z.B. Fahren ohne Schaublätter: 8 Tagessätze, Nichteinhaltung der Vorschriften über die Verwendung der Schaublätter: 6 Tagessätze).

Deutschland legte eine sehr detaillierte Tabelle über die Strafen und die an Ort und Stelle verhängten Bußgelder vor. Die Verstöße werden nach Art der Vergehen und der betroffenen Personen geahndet. Bußgelder für Verstöße gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten und Unterbrechungen bewegen sich zwischen 15 € und 31 € für das Fahrpersonal und mindestens 61 € für den Arbeitgeber. Bußgelder für Fahrer, die die Vorschriften über die Aufzeichnung der Arbeitszeiten nicht einhalten, bewegen sich zwischen 15 € und 153 € und für die Arbeitgeber zwischen 153 € und 1534 €. Die Nichteinhaltung der Vorschriften über den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan wird mit einem Bußgeld in Höhe von 51 € bis 128 € für den Fahrer und von mindestens 511 € für den Arbeitgeber geahndet.

In Irland können Zuwiderhandlungen mit Bußgeldern bis zu € 1270 und/oder 6 Monaten Freiheitsentzug geahndet werden.

In Schweden wird generell ein Bußgeld in Höhe von 133 € erhoben.

Im Vereinigten Königreich konnten gegen die Fahrer sowie gegen diejenigen, die ein Überschreiten der zulässigen Lenkzeiten sowie Verstöße gegen die Vorschriften zur Verwendung von Fahrtenschreibern verursachten bzw. zuließen, Geldbußen von 315 € bis 7874 € verhängt werden. Seit Juni 1996 hat Nordirland die gleiche Höchststrafe von 7874 €. Über die Geldbußen hinaus kann die Fälschung von Aufzeichnungen und die Manipulation oder Fälschung der Verplombung von Fahrtenschreibern mit bis zu zwei Jahren Freiheitsentzug bestraft werden.

3.2 Änderungen

Gemäß einer Entscheidung des Büros des Generalstaatsanwalts (College van Procureurs-generaal) im Anschluss an das Urteil des Gerichtshofs vom 23. Januar 1997 (Eckehard Pastoors und Trans-Cap GmbH gegen den Belgischen Staat, Rechtsache C-29/95)⁷, dürfen die belgischen Inspektoren nunmehr von gebietsfremden Fahrern, die sich für den Fortgang des

⁷ Samml. 1997, S. I-285.

gewöhnlichen Strafverfahrens entscheiden, nicht mehr die sofortige Zahlung des vollständigen, als Sicherheit zu hinterlegenden Betrags verlangen.

In Frankreich wurde das derzeitige Ahndungssystem mit der Einführung eines von den Verwaltungsbehörden zu verhängenden Fahrverbots erweitert. Demzufolge kann für Fahrzeuge ab dem 30. August 1999 im Falle schwerwiegender oder wiederholter Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften ein Fahrverbot erlassen werden.

Die Regelsätze der deutschen Rechtsvorschriften über die Ahndung von Verstößen wurden Anfang 1999 überarbeitet. Die neuen Sätze werden nicht in allen 16 Ländern gleichzeitig eingeführt.

4. ZUSAMMENARBEIT DER MITGLIEDSTAATEN

Dieser Punkt ist zwar nicht ausdrücklich im vorgegebenen Muster enthalten; verschiedene Mitgliedstaaten haben jedoch Anmerkungen zu den Kontrollen übermittelt.

4.1 Abgestimmte Kontrollen

Richtlinie 88/599/EWG vom 23. November 1988 ruft zum Austausch von Informationen und zur wechselseitigen Unterstützung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Umsetzung der Durchsetzungsmaßnahmen auf.

Belgien berichtete, dass abgestimmte Kontrollen regelmäßig mit den benachbarten Mitgliedstaaten stattgefunden haben und insbesondere die Zusammenarbeit mit den Benelux-Mitgliedstaaten verbessert wurde.

Gemäß Artikel 5 der oben genannten Richtlinie des Rates führte Dänemark im Berichtszeitraum sechs abgestimmte Kontrollen mit Deutschland und Schweden durch. Diese Kontrollen wurden an Fahrzeugen aus verschiedenen Mitgliedstaaten vorgenommen. Am 7., 9., 14. und 16. Februar 1997 fanden vier Kontrollen in Rødby Havn statt, zwei weitere wurden am 19. und 26. November 1998 an Fahrzeugen, die im Staatshafen Helsingør an Land gingen, durchgeführt. Es wurden 109 Verstöße protokolliert; 87 davon waren Verstöße gegen die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und 22 Verstöße gegen die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Schweden führte abgestimmte Kontrollen mit Norwegen, Dänemark und Finnland durch.

In Nordirland wurden drei gemeinsame Maßnahmen zur Durchsetzung der Bestimmungen mit Beteiligung von Beamten der Republik Irland durchgeführt.

4.2 Informationsaustausch

Zu diesem Punkt gingen keine besonderen Kommentare von den Mitgliedstaaten ein. In den letzten zwei Jahren haben die Benelux-Mitgliedstaaten jedoch zum Austausch von Informationen und Personal regelmäßige Sitzungen organisiert. In Luxemburg wurde eine zentrale Verwaltungsstelle eingerichtet, um diese Tätigkeiten mit Unterstützung der Kommission zu koordinieren. Vor kurzem haben weitere Länder beschlossen, an diesen Sitzungen teilzunehmen: Frankreich nimmt bereits teil, während Spanien, Irland, das Vereinigte Königreich und Deutschland ihr Interesse an diesen Initiativen bekundet haben.

5. ÜBERSICHTSTABELLEN

5.1 Zahl der tatsächlich überprüften Arbeitstage im Verhältnis zur Mindestzahl der zu prüfenden Arbeitstage

Mitgliedstaat	- a - Mindestzahl der zu überprüfende n Arbeitstage	- b - Zahl der überprüften Arbeitstage (eigene Staats- angehörige)	- c - Zahl der überprüften Arbeitstage (fremde Staats- angehörige)	- d - Zahl der insgesamt überprüften Arbeitstage	- e - Zahl der überprüften Arbeitstage im Verhältnis zur Zahl der zu überprüfenden Arbeitstage (d/a)
Österreich	597.511	625.100	213.660	838.760	1,40
Belgien (1)	682.000	706.921	369.053	1.075.974	1,58
Dänemark	198.000	330.045	29.857	359.902	1,82
Finnland (2)	211.200	345.783		345.783	1,64
Frankreich (3)	2.500.000	5.44.807	1.128.918	6.570.725	2,63
Deutschland	3.538.238	9.079.879	5.143.663	14.223.542	4,02
Griechenland (4)					
Irland	378.385	940.866	4.693	945.559	2,50
Italien	2.549.475	4.135.385	293.087	4.428.472	1,74
Luxemburg	73.246	41.244	22.344	63.588	0,87
Niederlande	550.000	716.857	69.114	785.971	1,43
Portugal	591.250	207.843	24.816	232.659	0,39
Spanien	1.680.000	4.469.231	400.631	4.869.862	2,89
Schweden	400.000	582.300	84.310	666.610	1,67
Vereinigtes Königreich	2.006.141	3.341.691	138.981	3.480.672	1,73

Hinweis

- (1) Die Zahlen in der vorstehenden Tabelle 5.1 beziehen sich ebenso wie die Angaben in den Tabellen 3.1 bis 3.4 in Anhang B auf Kontrollen, die nur von der Gendarmerie vorgenommen wurden; die vom Finanzministerium (Zollbehörden) und vom Ministerium für Beschäftigung und Arbeit durchgeführten Kontrollen wurden nicht berücksichtigt.
- (2) Die Statistiken enthalten nicht die Gesamtzahl der Kontrollen fremder Staatsangehöriger.
- (3) Frankreich unterscheidet zwischen Gebietsansässigen und Nicht-Gebietsansässigen.
- (4) Die griechischen Zahlenangaben wurden nicht berücksichtigt, da sie in der vorgelegten Form nicht vergleichbar sind.

5.2 Zuwiderhandlungen

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

Mitgliedstaat	PERSONENVERKEHR				GÜTERVERKEHR				Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	EU	Dritt-länder	Fremde Staatsangehörige insgesamt	Eigene Staatsangehörige	EU	Dritt-länder	Fremde Staatsangehörige insgesamt	
Österreich	1.576	373	307	680	26.716	14.182	6.097	20.279	49.251
Belgien (1)	73	105	136	241	2.583	4.698	234	4.932	7.829
Dänemark (2)	219			-	5.140			-	5.359
Finnland	1.316	-	1	1	6.570	1	12	13	7.900
Frankreich (3)									169.965
Deutschland	29.921	3.921	2.559	6.480	761.966	117.214	52.863	170.077	968.444
Griechenland (4)									
Irland (5)	265	13			6.882	256			7.416
Italien	5.264	173	304	477	42.209	1.581	364	1.945	49.895
Luxemburg	31	-	-	-	228	417	3	420	679
Niederlande	1.385	30	2	32	10.564	1.443	277	1.720	13.701
Portugal	659	121	35	156	4.960	463	17	480	6.255
Spanien	8.463	394	86	480	28.806	2.257	251	2.508	40.257
Schweden	1.002	242	10	252	2.855	901	120	1.021	5.130
Vereinigtes Königreich	743	9	18	27	10.998	1.429	78	1.507	13.275

Hinweis:

- (1) Die nachstehenden Zahlen zu protokollierten Verstößen wurden weder in die obige noch in die Tabellen 4.1-4.4 des Anhangs B aufgenommen, da sie nicht entsprechend aufgeschlüsselt waren:

Gendarmerie	12.417
Finanzministerium	3.111
Ministerium für Beschäftigung und Arbeit	248
Insgesamt	15.776
- (2) 6.173 gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 protokollierte Verstöße wurden nicht berücksichtigt..
- (3) Dänemark unterscheidet nicht zwischen eigenen Staatsangehörigen, Staatsangehörigen von EU-Ländern und Drittländern.
- (4) Frankreich unterscheidet nicht zwischen französischen Staatsbürgern und Staatsbürgern anderer Länder, sondern danach, ob die Personen ihren Wohnsitz in Frankreich oder in einem anderen Land haben. Detaillierte Zahlenangaben über Verstöße im Personen- und im Güterverkehr sind nicht enthalten, dagegen werden Daten über in Unternehmen (73.815) und auf der Straße (96.150) protokollierte Verstöße übermittelt.
- (5) Daten liegen nicht vor.
- (5) Irland legt nur Zahlen über Verstöße von eigenen Staatsangehörigen und Staatsangehörigen anderer Mitgliedstaaten vor.

Zahl der protokollierten Verstöße: Artikel 6, 7, 8 und 14 der Verordnung (EWG) 3820/85 (einschließlich Personen- und Güterverkehr, eigene Staatsangehörige, EU und Drittländer)

Artikel	Art der Zuwiderhandlung	Zahl der Zuwiderhandlungen *
6	Lenkzeiten	530.653
7	Unterbrechungen	373.674
8	Ruhezeiten	431.778 **
14	Linienfahrplan und Arbeitszeitplan	8.283 ***
Insgesamt		1.344.388

* Diese Zahlen enthalten keine Daten über von der Gendarmerie, dem Finanzministerium und dem Ministerium für Beschäftigung und Arbeit in Belgien protokollierte Verstöße, da diese nicht entsprechend aufgeschlüsselt waren.

** Diese Zahlen enthalten auch Verstöße wegen Überschreitung der Gesamtlenkzeit von sechs Tagen (Artikel 6), die vom Vereinigten Königreich unter Artikel 8 erfasst wurden.

*** Belgien legte Daten vor, die sich auf 6.173 gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 protokollierte Verstöße beziehen. Daher wurden diese Zahlen in dieser Tabelle nicht berücksichtigt.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND BEMERKUNGEN

6.1 Schlußfolgerungen und Bemerkungen der Mitgliedstaaten

Österreich berichtet, dass im Zeitraum 1996-1998 ein genereller Anstieg der Zahl der Fahrzeuge zu verzeichnen war, auf die die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 Anwendung findet, sowie der Zahl der von den örtlichen Behörden kontrollierten Fahrer und Tage. Die Zahl der unter den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallenden Fahrzeuge stieg um 9,2 %, während die Zahl der auf der Straße kontrollierten Fahrer und Arbeitstage jeweils um 49 % bzw. 40,7 % stieg. Die Zahl der im Zeitraum 1997-1998 protokollierten Verstöße stieg um 13,5 %.

Belgien erhöhte die Zahl der Kontrollen durch die Beschäftigung zusätzlicher Inspektoren. Besondere Anstrengungen wurden zur Verbesserung der Datenverarbeitungsanlagen im Inspektionsdirektorat (Direction des Contrôles) und zur Schulung der Inspektoren (A.D.R.-Verordnung) unternommen. Verstöße gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten wurden bei den Fahrern noch immer am häufigsten festgestellt: Der Prozentsatz der protokollierten Verstöße an den insgesamt festgestellten Verstößen stieg von 41,5 % 1997 auf 45,55 % 1998.

Belgien weist darauf hin, dass die Zusammenarbeit mit den Dienststellen von Mitgliedstaaten und Drittländern verbessert und erweitert wurde. Insbesondere die Zusammenarbeit mit den Beneluxländern spielte eine wichtige Rolle bei den Kontrollen.

Finnland berichtet, dass in den Jahren 1997-1998 die Zahl der Inspektionen deutlich über dem in der Richtlinie 88/599/EWG festgelegten Mindestniveau lag. Die Verkehrspolizei und die Sicherheitsinspektoren kontrollierten insgesamt 345.783 Schaublätter, d.h., das Verhältnis der Kontrollen im Vergleich zu den Arbeitstagen war 1,6 %.

In dem finnischen Bericht wird ferner erklärt, dass die statistischen Daten effizienter erfasst wurden als zuvor. Die Verbesserung der von den Sicherheitsinspektoren durchgeführten Erfassung der statistischen Daten wurde durch die Einführung modernerer Computerhardware im Jahre 1998 erzielt.

Finnland erklärt, daß bei den vorgenommenen Kontrollen nicht zwischen Güter- und Personenverkehr unterschieden wurde. Nach den vorliegenden Informationen wurden für jedes bei einer Straßenkontrolle erfaßte Fahrzeug drei Schaublätter geprüft und bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen wurden je Fahrer 14 Schaublätter geprüft. Statistiken der Verkehrspolizei zufolge führten im Jahre 1997 845 und im Jahre 1998 661 Verstöße zu Strafanzeigen. Hinzu kamen kleinere Verstöße, bei denen eine Verwarnung erfolgte, die aber nicht erfaßt wurden (z.B. mißbräuchliche Verwendung oder Nichtbetätigung des Aufzeichnungsschalters).

Frankreich setzt hohe Erwartungen in die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers, der erhebliche Verbesserungen bei der Überprüfung der Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Lenk- und Ruhezeiten bringen wird und einen ersten Schritt zu einer weitreichenden Überarbeitung der Durchsetzungsmaßnahmen darstellt.

Frankreich weist darauf hin, dass es Ende 1997 einen Vermerk vorgelegt hatte, der einige Vorschläge zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 enthielt mit dem Ziel, bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu vereinheitlichen. Insbesondere sollte die genannte Verordnung, insbesondere hinsichtlich einer Verkürzung der höchstzulässigen Gesamtlenkzeit und der Verlängerung der Gesamtruhezeit überarbeitet werden. Weitere Themen waren die Verringerung der Ausnahmeregelungen für Ruhezeiten und eine bessere Regelung der normalen täglichen Lenkzeiten und Unterbrechungen, die sorgfältig überprüft werden sollten.

Die Zahl der von den deutschen Behörden in den Jahren 1997-1998 durchgeführten Kontrollen lag deutlich über dem Mindeststandard. **Deutschland** erklärt, dass die bemerkenswert hohe Zahl kontrollierter Fahrzeuge und Fahrer mit fremder Staatsangehörigkeit auf die Tatsache zurückzuführen sei, dass auf sie der bei weitem größte Anteil des Transitverkehrs in der EU entfällt. Die Gesamtzahl der Straßenkontrollen ging in den Jahren 1997-1998 gegenüber 1995-1996 leicht zurück (um 2,7 %). Während die Zahl der Kontrollen von Fahrzeugen aus dem eigenen Land oder anderen Mitgliedstaaten weitgehend unverändert blieb, war ein erheblicher Rückgang (um 20 %) der Zahl der Kontrollen von Nicht-EU-Fahrzeugen zu verzeichnen. Bei einer genaueren Analyse dieser Durchschnittswerte zeigte sich ein massiver Rückgang der Kontrollen im Jahre 1998 gegenüber 1997 (39 % weniger für deutsche Fahrzeuge, 23 % weniger für EU-Fahrzeuge und 23 % weniger für Nicht-EU-Fahrzeuge). Es wird davon ausgegangen, dass dies zumindest teilweise auf den Wegfall der Außengrenze der EU mit Österreich (Schengen-Abkommen) zurückzuführen ist.

Deutschland erklärt ferner, dass die Zahl der auf dem Betriebsgelände von Personenverkehrsunternehmen kontrollierten Tageslenkzeiten zurückgegangen ist. Dagegen gab es nur geringfügige Änderungen bei den entsprechenden Kontrollen im Güterverkehr und im Werkverkehr.

Die Zahl der in Deutschland festgestellten Verstöße gegen die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ist verglichen mit den 1995-1996 protokollierten Verstößen zurückgegangen (zwischen 4% und 20 % weniger). Die einzige Ausnahme bei diesem Trend waren der Personenverkehr aus Nicht-EU-Ländern und der Güterverkehr mit deutschen Fahrern. Insgesamt gab es keine nennenswerten Veränderungen bei der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, d.h. der Großteil der Verstöße beeinträchtigt nach wie vor erheblich die Sicherheit im Straßenverkehr.

Ferner ruft Deutschland zu einer europäischen Lösung für das Problem der Beweislast gegen Arbeitgeber/Spediteure auf, um den angestellten Fahrern besseren Schutz zu gewähren. Es empfiehlt eine Überarbeitung des standardisierten Datenblatts, damit in die künftigen Berichte mehr Einzelheiten aufgenommen werden können, etwa über Verstöße gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten.

Irland erklärt, dass es in den Jahren 1997-1998 mehrere Gerichtsentscheidungen gab, die dazu führten, dass die Transportkoordinatoren sich zu den Unternehmen begeben mussten, um Interviews im Zusammenhang mit eingeleiteten Strafverfolgungsverfahren durchzuführen. Dadurch standen 33% weniger Transportkoordinatoren für zusätzliche Straßenkontrollen zur Verfügung. Seit 1997 wurden in Irland die Blitzaktionen bei den Straßenkontrollen von Kontrollstellen für die Überprüfung der Kontrollgeräte auf Kontrollstellen verlagert, an denen ein größerer Aktionsbereich abgedeckt werden kann. Die Zahl der Kontrollen und der dafür aufgewendeten Tage ist insgesamt gestiegen. Dieser neue Ansatz hat sich als sehr wirksam erwiesen und die Maßnahmen in der Öffentlichkeit wesentlich bekannter gemacht, was zur besseren Einhaltung der Vorschriften geführt hat. Die Arbeitsbelastung dieser Kontrollstellen hat allerdings dazu geführt, dass verglichen mit den regelmäßigen auf nationaler Ebene von den Transportkoordinatoren als Teil ihrer wöchentlichen Aufgaben durchgeführten Kontrollen weniger Fahrzeuge kontrolliert wurden. Irland berichtet ferner, dass eine Beraterfirma damit beauftragt wurde, die Datenbank- und Computerprogramme auf den neuesten Stand zu bringen.

Die Niederlande betonen, dass man beim Vorgehen zur Durchsetzung der Vorschriften eher auf Prävention als auf Strafmaßnahmen setze. Die R.V.I. (Staatliche Verkehrsinspektion) hat weitere präventive Methoden entwickelt, um die Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zu fördern. Das Ziel besteht darin, mit den Transportunternehmen zu vereinbaren, wie diese in ihren Unternehmen für die Einhaltung der Vorschriften sorgen könnten. Verstöße gegen diese Vereinbarungen werden als Straftat behandelt. In diesem Rahmen werden sämtliche Unternehmen mindestens einmal in einem vereinbarten Zeitraum überprüft. Werden bei diesen Prüfungen erhebliche Verstöße festgestellt, werden sofort entsprechende Strafen verhängt. Werden bei Straßenkontrollen zu protokollierende Verstöße festgestellt, so wird sofort ein Strafverfahren eingeleitet. Die Daten über diese Verstöße werden anschließend zur Durchführung gezielter Kontrollen bei den Transportunternehmen verwendet.

Schweden weist auf die Notwendigkeit der Harmonisierung der Regelsätze bei den Strafen innerhalb der EU hin und schlägt vor, dass im Fall von Zuwiderhandlungen das Strafverfolgungsverfahren im Herkunftsland des Fahrers eingeleitet werden sollte. Außerdem sollte in jedem Mitgliedstaat eine Liste von Ansprechpartnern aufgestellt werden.

Das Vereinigte Königreich erklärt, dass seine Daten nicht den tatsächlichen Umfang der Maßnahmen zur Durchsetzung der Lenkzeitbestimmungen widerspiegeln. Die vorgelegten Zahlen beziehen sich auf die Kontrollen der Lenkzeiten durch die Fahrzeuginspektion und die Umweltbehörde (Nordirland), wohingegen die Polizei, die mit der Durchsetzung der Lenkzeitvorschriften beauftragt ist, für den Zeitraum 1997-1998 keine Zahlen vorlegen konnte.

In seinen Schlussfolgerungen und Kommentaren betonte das Vereinigte Königreich ferner, dass ein Überschreiten der sechs Tageslenkzeiten einem Verstoß gegen die wöchentliche Ruhezeit gleichkommt und "Lenkzeiten von mehr als 4 ½ Stunden ohne Unterbrechung" "zu kurzen Unterbrechungen" entspricht. Durch die Einbeziehung der protokollierten Verstöße

gegen die Sechs-Tage-Lenkzeitvorschriften in diejenigen gegen die wöchentlichen Ruhezeiten und der "Lenkzeiten von mehr als 4 ½ Stunden ohne Unterbrechung" in den Abschnitt "zu kurze Unterbrechungen" wurde vermieden, dass Verstöße doppelt gezählt wurden.

6.2 Schlußfolgerungen und Bemerkungen der Kommission

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 stellt weiterhin einen gemeinschaftsweiten Standard für die maximalen Lenk- und Ruhezeiten bei Unternehmen des Straßengüterverkehrs dar. Ihre wirksame und einheitliche Anwendung kann die Sicherheit im Straßenverkehr, die Effizienz der Transportleistungen und den fairen Wettbewerb verbessern. Die Kommission ist sich jedoch bewußt, daß die Mitgliedstaaten noch immer unterschiedliche Standpunkte hinsichtlich der Anwendung der entsprechenden Rechtsvorschriften haben. Obwohl alle Mitgliedstaaten Informationen in einer Form vorlegten, die dem vorgegebenen Muster sehr nahe kommt, ist die Einheitlichkeit der Daten noch immer nicht gegeben. Die Kontrollen und Inspektionen werden mehr oder weniger intensiv und häufig und von verschiedenen Behörden, die nicht selten nach unterschiedlichen innerstaatlichen Vorschriften vorgehen, durchgeführt. Auch werden die Zuwiderhandlungen unterschiedlich geahndet.

Die Kommission räumt ein, dass eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten vonnöten ist, um ein koordiniertes Durchsetzungskonzept zu gewährleisten. Außerdem sind neue Rechtsetzungsinitiativen im Gange. Die Kommission wird darüber hinaus die Lage in allen Mitgliedstaaten überwachen.

6.2.1 Fehlendes und unvollständiges Datenmaterial ist zwar seltener, aber noch immer problematisch

Die meisten Mitgliedstaaten konnten detailliertere Daten vorlegen. Österreich und Finnland lieferten detailliertere Informationen über Verstöße gegen die Artikel 6, 7, 8 und 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Dennoch steht das Fehlen zeitnaher, detaillierter und ausreichend umfassender Daten der Mitgliedstaaten einem Gesamtvergleich noch immer entgegen. Die Gründe sind von einem Land zum anderen unterschiedlich.

Für diesen Bericht legte Griechenland unvollständige Statistiken vor, die keinerlei Angaben zu Art und Anzahl der protokollierten Verstöße, nationalen Initiativen und Strafen enthalten. Belgien legt weiterhin Daten vor, die von verschiedenen Behörden registriert wurden und keineswegs dem vorgegebenen Muster folgen. Frankreich unterscheidet weiterhin zwischen Gebietsansässigen und Nicht-Gebietsansässigen anstatt eigenen und fremden Staatsangehörigen, was einen Vergleich erschwert.

6.2.2 Mindeststandard bei den Kontrollen in fast allen Mitgliedstaaten erreicht

Insgesamt steigt die Zahl der zur Durchsetzung der Rechtsvorschriften vorgenommenen Kontrollen in der EU. Allerdings wurden einige Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten festgestellt. Belgien, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, die Niederlande, Österreich, Portugal, Spanien, Schweden und das Vereinigte Königreich verzeichneten eine weitere Zunahme, während die Zahl der Kontrollen in Dänemark, Deutschland und Luxemburg zurückging.

Die Daten aus Österreich lassen einen Aufwärtstrend erkennen. Dies ist hauptsächlich auf die Tatsache zurückzuführen, dass Österreich für diesen Bericht Informationen sowohl für 1997

als auch für 1998 vorlegte, während es für den vorangehenden Bericht nur Daten für 1996 übermittelt hatte.

In Deutschland ist die Zahl der Kontrollen zurückgegangen, auch wenn die Zahl der Durchsetzungsmaßnahmen weiterhin über dem erforderlichen Mindestniveau liegt. In Portugal ist das Durchsetzungsniveau nahezu unverändert (Anstieg von 0,38 % auf 0,39 %), erreicht aber immer noch nicht den Mindeststandard von 1% der Gesamtzahl der Arbeitstage. Es ist erwähnenswert, dass Luxemburg seine Quote von 1,29 % auf 0,87 %, gesenkt hat und daher unter das Mindestniveau zurückgefallen ist.

Im Allgemeinen haben die meisten Mitgliedstaaten den Mindeststandard von 1 % deutlich überschritten. Irland und Spanien erreichen nach wie vor Kontrollquoten von über 2 %, während Frankreich diese von unter 2 % auf über 2 % anheb. Deutschland verzeichnete mit über 4 % die höchste Kontrollquote in der gesamten Europäischen Union.

6.2.3 Rückgang der Verstöße gegen den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan und Zunahme aller sonstigen Zuwiderhandlungen

Bei den Verstößen gegen Artikel 6 (Lenkzeiten), Artikel 7 (Unterbrechungen) und Artikel 8 (Ruhezeiten) war eine Zunahme zu verzeichnen. Die Verstöße gegen die Lenkzeitbestimmungen bilden weiterhin einen konstanten und signifikanten Anteil (39,5 %) aller protokollierten Verstöße (38,4 % in den Jahren 1995-1996). In diesem Berichtszeitraum übertrifft die Zahl der Verstöße gegen die Lenkzeitbestimmungen noch immer die Zahl der Verstöße gegen die Ruhezeitbestimmungen und stellt weiterhin die am stärksten vertretene Kategorie dar. Auch die Verstöße gegen die Bestimmungen über Unterbrechungen haben insgesamt gegenüber dem vorangehenden Bericht zugenommen. Dagegen ist der Prozentsatz dieser Verstöße zurückgegangen (1995-1996 29,4 %) und liegt nunmehr bei 27,8 %. Verstöße gegen die Ruhezeitbestimmungen stiegen auf 32,1 % an, während die Zahl der festgestellten Verstöße in Bezug auf den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan zurückging (von 4 % in den Jahren 1995-1996 auf 0,6 % in den Jahren 1997-1998).

Es ist anzuerkennen, dass die meisten Mitgliedstaaten vollständigere Daten über diese Zuwiderhandlungen übermittelt haben. Spanien hat für diesen Bericht mehr Informationen über Verstöße im Personen- und Güterverkehr aus Drittländern vorgelegt. Dagegen haben die vom Vereinigten Königreich eingereichten Daten einige Verwirrung gestiftet, da die Zahlen über Verstöße gegen die Lenkzeitbestimmungen in diejenigen betreffend die Ruhezeiten oder Unterbrechungen eingeordnet waren.

6.2.4 Zunahme der Zuwiderhandlungen in den meisten Mitgliedstaaten

Die Zahl der in der EU protokollierten Verstöße ist insgesamt gestiegen. Ein Anstieg ist in Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Schweden und dem Vereinigten Königreich zu verzeichnen, während die Zahl in anderen zurückging.

In einigen Fällen kann der Anstieg der Zahl der Verstöße auf die gestiegene Zahl der Kontrollen zurückzuführen sein, beispielsweise in Belgien und Österreich; in anderen Fällen wie Finnland deutet er möglicherweise lediglich auf eine bessere Erhebung und Zusammenstellung der Statistiken hin; wie im Fall von Irland kann er aber nur einfach auf ein gezielteres Vorgehen der mit der Durchsetzung beauftragten Behörden hindeuten.

Die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten über Verstöße machen Folgendes deutlich: Bei den meisten Mitgliedstaaten, in denen die Zahl der Zuwiderhandlungen anstieg, wie in Belgien, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, den Niederlanden, Österreich, Schweden und dem Vereinigten Königreich stieg die Zahl der überprüften Arbeitstage ebenfalls an. In zwei Ländern (Deutschland und Luxemburg) war ein weiterer Anstieg der Verstöße zu verzeichnen, obwohl weniger Kontrollen durchgeführt wurden. Daher scheint der Anstieg der Zahl der festgestellten Verstöße in erster Linie auf einen prozentualen Anstieg der Verstöße insgesamt hinzudeuten. Die Daten aus Dänemark zeigen einen Rückgang sowohl der Kontrollen als auch der Verstöße. Dagegen führte in Spanien und Portugal ein Anstieg der Gesamtzahl der überprüften Arbeitstage zu einem Rückgang der protokollierten Verstöße.

In den Jahren 1997-1998 haben die Niederlande die Präventivmaßnahmen weiter verstärkt; dennoch berichten sie über einen Anstieg der Zahl der festgestellten Verstöße. Der Anstieg der Verstöße war jedoch im Vergleich zu der gestiegenen Zahl der überprüften Arbeitstage im Verhältnis weniger signifikant.

Im Allgemeinen scheint die Zahl der erfassten Verstöße in der gesamten Europäischen Union zugenommen zu haben. Die Verstärkung oder die Lockerung der Kontrollen geht nicht zwingend mit einem entsprechenden Anstieg oder Rückgang der erfassten Verstöße einher. Die Notwendigkeit effizienterer und einheitlicher Durchsetzungsmaßnahmen ist ein Thema, über das die Kommission weiter nachdenken wird.

6.2.5 Sehr unterschiedliche Erfolgsquoten bei der Feststellung von Zuwiderhandlungen

Das Verhältnis der insgesamt erfassten Zuwiderhandlungen zur Zahl der insgesamt überprüften Arbeitstage belegt sehr unterschiedliche Erfolgsquoten der Mitgliedstaaten bei der Feststellung zu erwartender Zuwiderhandlungen. Im Zeitraum 1997-1998 waren Deutschland und Österreich mit 6,8 bzw. 5,9 protokollierten Zuwiderhandlungen pro 100 überprüfte Arbeitstage am erfolgreichsten. In einigen anderen Mitgliedstaaten bewegt sich die Erfolgsquote zwischen knapp über 1 Verstoß (Dänemark, Italien, Luxemburg und die Niederlande) und knapp über 2 Verstößen pro 100 Arbeitstagen (Frankreich, Finnland und Portugal). Dagegen fiel die Erfolgsquote in Belgien, Irland, Spanien, Schweden und dem Vereinigten Königreich unter 1%.

Diese Relation spricht für die Vorteile eines Erfahrungsaustauschs und die Übernahme der effizientesten und im jeweiligen Staat am besten geeigneten Vorgehensweisen in der gesamten Union.

6.2.6 Einführung digitaler Fahrtenschreiber rückt näher

Die Verordnung (EG) Nr. 2135/98⁸ des Rates wurde am 24. September 1998 vom Rat angenommen. Diese Verordnung ändert die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät und die Richtlinie 88/599/EWG zur Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85. Durch die Änderung wird der Weg geebnet für eine Einführung des neuen digitalen Fahrtenschreibers, der bis Ende 2003 in allen Mitgliedstaaten verbindlich vorgeschrieben sein wird.

⁸ ABl. L 274 vom 9.10.98, S. 1.

Im März 2000 kam es im Ausschuss über die Anpassung des Fahrtenschreibers, dem Vertreter der Mitgliedstaaten, der mit der Durchsetzung beauftragten Behörden, der Sozialpartner und Hersteller angehören, zu einer Einigung über ein Dokument, das die Spezifikationen des digitalen Fahrtenschreibers enthält. Allerdings konnte der genannte Ausschuss am 19. September 2001 zu einigen rein technischen Änderungen der bereits im März 2000 angenommenen Spezifikationen keine befürwortende Stellungnahme abgeben. Da keine Stellungnahme vorliegt, werden die zu treffenden Maßnahmen nach dem in der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vorgesehenen Komitologieverfahren dem Rat vorgelegt.

Darüber hinaus wurde die Gruppe der Sachverständigen für die Durchsetzung, die der Kommission in Bezug auf den digitalen Fahrtenschreiber beratend zur Seite steht, beauftragt, sich darüber zu äußern, wie die derzeitigen Sozialvorschriften im Straßenverkehr am besten in dem neuen Fahrtenschreiber berücksichtigt werden könnten. Sie legten der Kommission im Juli 2001 ihre Erkenntnisse über eine gemeinsame Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, die aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erforderlichen Anpassungen und entsprechende Themen im Zusammenhang mit Straßenkontrollen und Kontrollen in den Unternehmen vor. Die Empfehlungen werden derzeit von der Kommission geprüft.

6.2.7 Die Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird weiterhin durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs verbessert. Der erfaßte Zeitraum reicht bis Anfang 2001.

In seinem Urteil vom 28. September 2000, G. E. Hume, Rechtsache C-193/99⁹, stellte der Gerichtshof fest, dass Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung so auszulegen ist, dass ein Fahrer, der beschließt, seine wöchentliche Ruhezeit auf die Woche zu übertragen, die auf die Woche folgt, in der diese genommen werden muss, in dieser zweiten Woche zwei wöchentliche Ruhezeiten nehmen muss, die ohne Unterbrechung aufeinander folgen.

Die Frage bestand darin, den Zusammenhang zwischen einer wöchentlichen Ruhezeit, die auf die folgende Woche übertragen wird, und der wöchentlichen Ruhezeit für die zweite Woche festzustellen; zu diesem Zweck sollte berücksichtigt werden, dass Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung verlangt, dass die erste dieser Ruhezeiten an die zweite "angehängt" werden muss. Der Gerichtshof stellte fest, dass ein Vergleich dieses Ausdrucks zwischen den einzelnen Sprachfassungen zeigt, dass die übertragene wöchentliche Ruhezeit zusammen mit der wöchentlichen Ruhezeit der folgenden Woche genommen werden muss.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass Artikel 8 Absatz 3 eine allgemeine Regel für eine wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden enthält, die unter bestimmten Umständen verkürzt werden kann, wobei jedoch jede verkürzte Ruhezeit durch eine *zusammenhängende* Ruhezeit auszugleichen ist, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist. Der Gerichtshof erklärte, dass Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung eine Verschiebung der wöchentlichen Ruhezeit erlaubt, und somit eine Ausnahme zu der allgemeinen Regelung, die nicht breiter ausgelegt werden darf, darstellt. Ferner ist ihr Geltungsbereich angesichts der mit der Verordnung verfolgten Ziele festzulegen, die die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr zum Gegenstand haben. Eine solche Auslegung des Artikels 8 Absatz 5 garantiert somit die Einhaltung dieses Ziels.

⁹ Samml. 2000, S. I-7809.

6.2.8 Die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften erstreckt sich auch auf die Vorschriften über die Anwendung des Fahrtenschreibers (Verordnung (EWG) Nr. 3821/85).

In seinem Urteil vom 18. Januar 2001, *Skills Motor Coaches Ltd, B. J. Farmer, C. J. Burley und B. Denman*, Rechtsache C-297/99¹⁰, entschied der Gerichtshof über die Anwendung des Kontrollgeräts im Straßenverkehr. Er erklärte, dass die Verpflichtung eines Fahrers, alle sonstigen Arbeitszeiten in das Fahrtenschreiberschaublatt einzutragen, auch gilt für die Zeiten, die er auf dem Weg zur Übernahme eines Fahrzeugs verbringt, bei dem ein Kontrollgerät eingebaut und benutzt werden muss und das sich an einem anderen Ort als dem Wohnsitz des Fahrers oder der Hauptbetriebsstätte des Arbeitgebers befindet, und die Zeiten, während deren er vor der Übernahme eines Fahrzeugs, für das die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gilt, im Rahmen eines nicht in deren Geltungsbereich fallenden Beförderungsdienstes ein Fahrzeug gelenkt hat.

6.2.9 Aktualisierung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85

Im Laufe der Jahre haben sowohl die zuständigen Behörden als auch die Straßenverkehrsunternehmen auf die Schwachstellen der derzeitigen Verordnung hingewiesen. Darüber hinaus stellte die Kommission auf der Ratstagung Verkehr vom 2. Oktober 2000 fest, dass zwischen den Mitgliedstaaten uneingeschränktes Einvernehmen über die Notwendigkeit herrschte, technische Änderungen an der Verordnung vorzunehmen. Der Rat forderte die Kommission daher auf, so bald wie möglich einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung vorzulegen.

Die Kommission arbeitet derzeit an der Aktualisierung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85. Ein Vorschlag für eine neue Verordnung, KOM (2001)573 endg., wurde am 12. Oktober 2001 vorgelegt. Hauptziel ist ein klarer, kohärenter Text, in dem die gegenwärtig in der Verordnung enthaltenen Vorschriften verdeutlicht, vereinfacht und aktualisiert werden. Die Kommission beabsichtigt, den Anwendungsbereich der Verordnung zu erweitern und die derzeit geltenden Befreiungen und Ausnahmen angesichts der Tatsache, dass dem Privatsektor in Bereichen, die früher vom öffentlichen Sektor abgedeckt wurden, eine zunehmende Rolle zukommt, zu aktualisieren und genauer festzulegen und die derzeit geltenden Bestimmungen an die Anwendung des digitalen Fahrtenschreibers anzupassen.

6.2.10 Die Kommission beabsichtigt ferner, durch die Verschärfung der Bestimmungen der Richtlinie 88/599/EWG die Durchsetzung, Effizienz und Einheitlichkeit der Kontrollen und Sanktionen zu verbessern

Im Rahmen des Arbeitsprogramms der Kommission ist eine Verschärfung der Bestimmungen der Richtlinie 88/599/EWG geplant, die derzeit die Mitgliedstaaten verpflichtet, 1% der Arbeitstage der Fahrer im Hinblick auf die Überprüfung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitsvorschriften zu kontrollieren. Die Kommission plant, diesen Prozentsatz von 1% gegebenenfalls schrittweise anzuheben um die Zahl der Inspektionen zu erhöhen und die Effizienz und Einheitlichkeit der von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen durchzusetzen.

¹⁰ Samml. 2001, S. I-573.

6.2.11 Der Rat nahm einen gemeinsamen Standpunkt zu der Einführung von Arbeitszeitbestimmungen im Straßenverkehrssektor an

Im November 1998 veröffentlichte die Kommission ein Maßnahmenpaket (KOM 662/98)¹¹, durch das einige bisher nicht unter die allgemeine Arbeitszeitrichtlinie 93/104/EG vom 23. November 1993¹² fallende Sektoren in den Geltungsbereich einbezogen werden sollten. Nach einer langen, durch die sehr unterschiedlichen Standpunkte der Mitgliedstaaten hervorgerufenen Debatte kam es am 22. Dezember 2000 im Rat zu einer politischen Einigung und am 23. März 2001 wurde ein gemeinsamer Standpunkt veröffentlicht und dem Parlament vorgelegt.

Der gemeinsame Standpunkt schließt selbständige Kraftfahrer aus dem Geltungsbereich aus und führt weniger strenge Vorschriften für die Nachtarbeit ein. Das Parlament hat seine zweite Lesung im Juni 2001 abgeschlossen und möchte zur Einbeziehung aller Fahrer und zu dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission für die Nachtarbeit zurückkehren. Im Herbst 2001 wurde ein Schlichtungsverfahren zwischen dem Rat und dem Parlament eingeleitet, um diese beiden Standpunkte miteinander zu vereinbaren.

6.2.12 Abschließende Bemerkungen

Die wirksame Anwendung der Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten liegt im allgemeinen Interesse. Die Kommission behält die Entwicklungen in diesem Bereich im Auge, um die einheitliche und effiziente Durchsetzung der Sozialvorschriften sicherzustellen und bewährte Praktiken zu fördern. Daher sieht sie in ihrem Vorschlag KOM (2001)573 endg. zu der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 einen ständigen Ausschuss vor, in dem ein Meinungsaustausch über die Anwendung dieser Verordnung stattfinden und erforderlichenfalls rasche Entscheidungen getroffen werden können.

Die Kommission ermutigt weiterhin alle Mitgliedstaaten zu gemeinsamen Initiativen zur Förderung des Austauschs von Informationen und Personal. Diese Maßnahmen werden zu einer besseren Durchsetzung beitragen und das Verständnis für die Durchführung der Verordnung fördern.

¹¹ ABl. C 43 vom 17.2.99, S. 1.

¹² ABl. L 307 vom 13.12.93, S. 18.

Mitgliedstaat	Art der Ahndungsmaßnahme	
	Leichte Verstöße	Schwere Verstöße
Österreich	€ 36	€ 2.180
Belgien	€ 62	€ 248
Dänemark	Bußgelder in Höhe von mindestens € 54 für die Fahrer und € 134 für die Unternehmen; maßgeblich für die Höhe der Bußgelder sind Art und Schwere des jeweiligen Verstoßes.	
Finnland	Zu widerhandlungen werden nach "Tagessätzen" bestraft. Die Höhe eines Tagessatzes hängt vom Einkommen der jeweiligen Person und dessen sozialer Situation ab. Die Zahl der verhängten Tagessätze richtet sich nach der Schwere des Verstoßes und bewegt sich zwischen 6 und 12.	
Frankreich	Maximal € 1517	Mit Gesetz 95-96 vom 1. Februar 1995 wurden neue Verstöße definiert und die Strafen für andere Verstöße angehoben. Schwere Verstöße können mit Bußgeldern bis zu € 30.489 und einem Jahr Freiheitsentzug bestraft werden.
	Schwerwiegende oder wiederholte Verstöße können zur vorübergehenden oder ständigen Entziehung der Gemeinschaftslizenz oder der Beförderungsgenehmigung führen. Ferner kann von der Behörde ein Fahrverbot verhängt werden..	
Deutschland	Die Verstöße werden nach der Art der Zuwiderhandlung und der betroffenen Personen geahndet. Bußgelder für Verstöße gegen die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und Unterbrechungen bewegen sich zwischen 15 € und 31 € für das Fahrpersonal und einem Bußgeld von (mindestens) 61 € für den Arbeitgeber. Die Bußgelder für Fahrer, die die Bestimmungen über die Aufzeichnung der Lenkzeiten nicht einhalten bewegen sich zwischen 15 € und 153 € und für die Arbeitgeber zwischen 153 € und 1.534 €. Verstöße gegen die Vorschriften über den Linienfahrplan und den Arbeitszeitplan werden mit einem Bußgeld von 51 € bis 128 € für den Fahrer und von (mindestens) 511 € für den Arbeitgeber geahndet.	
Irland		€ 1.270 und/oder sechs Monate Freiheitsentzug
Italien	Mindestens € 16	€ 4.447
Niederlande	Für Verstöße gegen die Bestimmungen der Verordnung wurden Bußgeldsätze von € 45 bis € 1.365 festgelegt.	
Spanien	€ 30 – 284	€ 284 – 1.388 (erste Kategorie) € 1.388 – 2.414 (zweite Kategorie)
Schweden	Generelles Bußgeld von € 133.	
Vereinigtes Königreich		Maximale Bußgelder für Fahrer und für diejenigen, die ein Überschreiten der zulässigen Lenkzeiten sowie Verstöße gegen die Vorschriften zur Verwendung von Fahrtenschreibern verursachten bzw. zuließen, in Höhe von € 315 bis € 7.874. Die Fälschung der Schaublätter von Fahrtenschreibern und die Änderung oder Fälschung von Verplombungen der Fahrtenschreiber werden neben dem Bußgeld mit bis zu zwei Jahren Freiheitsentzug bestraft.

Hinweis:

Die Angaben für Belgien, Italien und Spanien beruhen auf Daten, die von nationalen Sachverständigen dieser Länder im Jahr 1995 übermittelt wurden. Die Zahlen für Frankreich und die Niederlande sind die gleichen wie in dem vorangehenden Bericht, da diese Länder keine Änderungen ihrer Rechtsvorschriften mitgeteilt haben. Für die übrigen Mitgliedstaaten liegen keine Angaben vor.

Statistische Daten**1. Berichtszeitraum**

1. Januar 1997 bis 31. Dezember 1998

**2. Berechnungsgrundlage der vorgeschriebenen Mindestkontrollen
(Richtlinie 88/599/EWG Artikel 2)¹³**

Mitgliedstaat	Zahl der Arbeitstage Fahrer Berichtszeitraum - a -	Gesamtzahl der unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallenden Fahrzeuge (Jahresmittelwert) - b -	Gesamtzahl der geleisteten Arbeitstage a × b - c -	durchzuführende Mindestkontrollen (1 % von c) - d -
Österreich	480	124.481	59.751.120	597.511
Belgien	440	155.000	68.200.000	682.000
Dänemark	440	45.000	19.800.000	198.000
Finnland	440	48.000	21.120.000	211.200
Frankreich	480	521.875	250.500.000	2.500.000
Deutschland	480	737.133	353.823.840	3.538.238
Griechenland (1)				
Irland (2)	460	82.258	37.838.450	378.385
Italien	390	653.712	254.947.680	2.549.475
Luxemburg	450	16.277	7.324.650	73.246
Niederlande	500	110.000	55.000.000	550.000
Portugal	430	137.500	59.125.000	591.250
Spanien	480	350.000	168.000.000	1.680.000
Schweden	400	200.000	40.000.000	400.000
Vereinigtes Königreich	464	432.358	200.614.112	2.006.141

(1) Die griechischen Zahlen wurden nicht einbezogen, da sie keinen Vergleich zulassen.

(2) Die Angaben beziehen sich auf die Gesamtzahl der in dem betreffenden Staat zugelassenen Lastkraftwagen von mehr als 1.524 kg und große Fahrzeuge, die für öffentliche Dienstleistungen eingesetzt werden. Eine Reihe dieser Fahrzeuge wird von der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates ausgenommen. Es liegen jedoch keine Einzelangaben hierzu vor.

¹³ ABl.L 325 vom 29.11.88, S. 55.

3. Kontrollen

3.1 Zahl der bei Straßenkontrollen

Mitgliedstaat	Verkehrsart	EU		Drittländer	Fremde Staatsangehörige
		eigene Staatsangehörige	andere Mitgliedstaaten		
Österreich	Personenverkehr	614	145	441	586
	Güterverkehr	32.502	6.046	11.419	17.465
	insgesamt (1)	97.561	37.730	26.550	64.280
Belgien	Personenverkehr	4.497	4.757	225	4.982
	Güterverkehr	61.602	81.662	3.173	84.835
Dänemark	insgesamt (1)	82.170	9.115	899	10.014
Finnland	Personenverkehr	2.890			
	Güterverkehr	69.278			
Frankreich (2)	Personenverkehr	59.750			23.473
	Güterverkehr	1.114.552			299.077
Deutschland	Personenverkehr	177.775	79.257	43.953	123.210
	Güterverkehr	3.607.453	2.019.782	1.488.082	3.507.864
Griechenland	Personenverkehr	1.204		440	
	Güterverkehr	2.132		550	
Irland	Personenverkehr	4.061	1.042	150	1.192
	Güterverkehr	33.190	3.731	194	3.925
	insgesamt (1)	1.761	364	115	479
Italien	Personenverkehr	100.035	10.377	1.750	12.127
	Güterverkehr	644.880	71.424	7.947	79.371
	insgesamt (1)	211.285	26.553	2.791	29.344
Luxemburg	Personenverkehr	182	238	2	240
	Güterverkehr	5.004	5.643	246	5.889
Niederlande	Personenverkehr	2.198	731	84	815
	Güterverkehr	64.296	27.743	5.999	33.742
Portugal	Personenverkehr	16.729	5.931	1.824	7.755
	Güterverkehr	94.283	18.996	2.441	21.437
	insgesamt (1)	20.013	3.538	493	4.031
Spanien	Personenverkehr	259.874	45.619	8.036	53.655
	Güterverkehr	953.125	158.631	17.206	175.837
Schweden	Personenverkehr	6.854	514	113	627
	Güterverkehr	111.429	22.650	4.653	27.303
	insgesamt (1)	439	48	9	57
Vereinigtes Königreich	Personenverkehr	45.227	3.160	425	3.585
	Güterverkehr	339.411	24.600	2.235	26.835

Hinweis:

- (1) Diese Summe beinhaltet Daten über Fahrzeuge, die ohne Unterscheidung zwischen Güter- und Personenverkehr übermittelt wurden.
- (2) Frankreich unterscheidet nicht zwischen französischen und fremden Staatsangehörigen, sondern danach, ob die Personen ihren Wohnsitz in Frankreich oder in einem anderen Land haben.

3.2 Zahl der bei Kontrollen in den Geschäftsräumen von Unternehmen überprüften Fahrer

Mitgliedstaat	Personenverkehr	Güterverkehr	Werkverkehr	Gewerblicher Verkehr
Österreich	1.549	13.887	3.681	11.407
Belgien	69	7785		
Dänemark (1)				
Finnland	1.726	6.612	460	7878
Frankreich	12.951	92.855	4851	100955
Deutschland	16.212	108775	19607	-
Griechenland	1.014	453	3	880
Irland	431	7.455	2.274	5.576
Italien	1.905	19.580	1.808	11.344
Luxemburg	1.056	3.494	56	74
Niederlande (2)	4.600	11.166	1.976	9.190
Portugal	186	1.674	131	1.729
Spanien	17.326	83.267	13.873	86.720
Schweden	1.614	3.751	56	973
Vereinigtes Königreich	5.091	23.818	2.711	21.093

Hinweis

(1) Dänemark hat diese Daten nicht übermittelt.

(2) Die Daten für den Güterverkehr umfassen die Summe der Daten für den Werkverkehr und für den gewerblichen Verkehr.

3.3 Zahl der bei Straßenkontrollen überprüften Arbeitstage

Mitgliedstaat	Verkehrsart	EU		Drittländer	Fremde Staatsangehörige insgesamt
		eigene Staatsangehörige	Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten		
Österreich	Personenverkehr	1.625	244	1.215	1.459
	Güterverkehr	97.850	11.838	28.170	40.008
	insgesamt (1)	288.943	97.223	74.970	172.193
Belgien	Personenverkehr	18.524	20.293	1.013	21.306
	Güterverkehr	231.737	333.782	13.965	347.747
Dänemark	insgesamt (1)	247.037	27.160	2.697	29.857
Finnland	Personenverkehr	9.080			
	Güterverkehr	218.092			
Frankreich (2)	Personenverkehr	187.796			68.288
	Güterverkehr	3.704.736			1.060.630
Deutschland	Personenverkehr	352.081	130.649	59.348	189.997
	Güterverkehr	7.034.325	2.902.656	2.051.010	4.953.666
Griechenland	Personenverkehr	3.984		2.070	2.070
	Güterverkehr	13.104		784	784
Irland	Personenverkehr	3.563	682	230	912
	Güterverkehr	46.980	3.497	284	3.781
Italien	Personenverkehr	284.225	26.598	3.770	30.368
	Güterverkehr	2.187.778	110.544	99.889	210.433
	insgesamt (1)	407.678	42.694	9.592	52.286
Luxemburg	Personenverkehr	659	874	14	888
	Güterverkehr	16.516	20.610	846	21.456
Niederlande	Personenverkehr	4.396	1.462	168	1.630
	Güterverkehr	128.592	55.486	11.998	67.484
Portugal	Personenverkehr	17.209	5.068	2.004	7.072
	Güterverkehr	98.550	12.120	3.998	16.118
	insgesamt (1)	30.084	1.520	106	1.626
Spanien	Personenverkehr	500.368	84.080	16.098	100.178
	Güterverkehr	1.741.786	268.287	32.166	300.453
Schweden	Personenverkehr	20.466	1.528	113	1.641
	Güterverkehr	339.214	67.792	14.741	82.533
	insgesamt (1)	1.058	103	33	136
Vereinigtes Königreich	Personenverkehr	149.207	17.785	2.688	20.473
	Güterverkehr	1.305.709	106.942	11.566	118.508

Note:

- (1) Diese Summe beinhaltet Daten über Fahrzeuge, bei denen keine (vollständige oder teilweise) Unterscheidung zwischen Güter- und Personenverkehr vorgenommen wurde.
- (2) Frankreich unterscheidet nicht zwischen französischen und fremden Staatsangehörigen, sondern danach, ob die Personen ihren Wohnsitz in Frankreich oder in einem anderen Land haben.

3.4 Zahl der bei Kontrollen in den Geschäftsräumen von Unternehmen überprüften Arbeitstage

Mitgliedstaat	Personenverkehr	Güterverkehr	Werkverkehr	Gewerblicher Verkehr
Österreich	18.494	218.188	44.072	189.098
Belgien	4.323	452.337		
Dänemark	5.227	77.781	37.743	40.038
Finnland	16.971	101.640	9.336	109.275
Frankreich	206.620	1.342.655	58.411	1.490.864
Deutschland	238.862	1.454.611	233.561	
Griechenland	16.729	2.590		
Irland	41.445	848.878	266.473	623.644
Italien	480.836	774.868	72.000	472.564
Luxemburg	3.773	20.296	341	578
Niederlande(1)	184.000	399.869	32.269	367.600
Portugal	5.989	56.011	4.340	57.660
Spanien	338.563	1.888.514	350.678	1.876.399
Schweden	82.016	139.546	3.249	46.117
Vereinigtes Königreich	381.239	1.505.536	242.368	1.263.025

Hinweis:

- (1) Die Daten für den Güterverkehr setzen sich aus der Summe der Daten für den Werkverkehr und für den gewerblichen Verkehr zusammen.

4. Zuwiderhandlungen

Zahl der protokollierten Verstöße

4.1 Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85: Lenkzeiten

Mitgliedstaat	Art der Zuwiderhandlung	PERSONENVERKEHR				GÜTERVERKEHR				PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR	
		eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	fremde Staatsangehörige
Österreich	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	422	95	72	167	11.46	6.445	2.107	8.552	11.668	8.719
Belgien(1)	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	18	26	45	71	583	1.042	40	1.082	601	1.153
Dänemark (2)	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	2				95				97	
Finnland	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	174				1.965 10 4		4	4	2.139 10 4	4
Frankreich (3)	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen									51.886 952	10.669 48
Deutschland	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	11.113 662 163	1.455 70 20	636 35 10	2.901 105 30	284.811 9.973 3.409	48.301 1.834 1.214	17.320 193 1.076	65.621 2.027 2.290	295.924 10.635 3.572	68.522 2.132 2.320
Griechenland (4)	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen										
Irland	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	48 2 6	1 0 0		1 0 0	2.335 59 101	38 6 9		38 6 9	2.383 61 107	39 6 9
Italien	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	1.208 498 25	36	75	111	15.459 1.649 234	514 40 11	106 3	620 43 11	16.667 2.147 259	731 43 11

Mitgliedstaat	Art der Zuwiderhandlung	PERSONENVERKEHR				GÜTERVERKEHR				PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR	
		eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	fremde Staatsangehörige
Luxemburg	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	- - -	- - -	- - -	- - -	81 - -	151 - -	1 - -	152 - -	81 - -	152 - -
Niederlande	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	91 - -	6 - -	- - -	6 - -	2.106 - -	543 - -	75 - -	618 - -	2.197 - -	624 - -
Portugal	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	146 26 4	16 5 -	6 - -	22 5 -	1.304 436 -	120 30 -	10 4 -	130 34 -	1.450 462 4	152 39 -
Spanien	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	5.925 7 92	306 - -	67 - -	373 - -	19.262 41 531	1.767 - -	196 - -	1.963 - -	25.187 48 623	2.336 - -
Schweden (5)	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	} } 274 }	} } 77 }	} } 3 }	} } 80 }	} } 690 }	} } 275 }	} } 37 }	} } 312 }	} } 964 }	} } 392 }
Vereinigtes Königreich	- Tageslenkzeit - max. Gesamtlenkzeit 6 Tage - max. Gesamtlenkzeit 2 Wochen	46 * 3	- * -	2 * -	2 - -	1.998 * 107	120 * 135	3 * 10	123 - 145	2.044 - 110	125 - 145

Hinweis:

- (1) Diese Daten beziehen sich nur auf 1997, für 1998 wurden keine aufgeschlüsselten Daten vorgelegt. 1.805 1998 protokollierte Zuwiderhandlungen sind in der Gesamtzahl enthalten (siehe Tabelle 5.2).
- (2) Dänemark hat keine aufgeschlüsselten Daten vorgelegt.
- (3) Frankreich unterscheidet nicht zwischen französischen und fremden Staatsangehörigen, sondern danach, ob die Personen ihren Wohnsitz in Frankreich oder in einem anderen Land haben.
- (4) Es wurden keine Daten vorgelegt.
- (5) Gesamtzahl der Verstöße gegen die Lenkzeitbestimmungen ohne Unterscheidungen.
- * Diese Verstöße sind unter den Verstößen gegen die Bestimmungen über 'wöchentliche Ruhezeiten' aufgeführt.

4.2 Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85: Unterbrechungen

Mitgliedstaat	Art der Zuwiderhandlung	PERSONENVERKEHR				GÜTERVERKEHR				PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR	
		eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	fremde Staatsangehörige
Österreich	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	642	123	74	197	10.267	4.633	1.635	6.268	10.909	6.465
Belgien	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	6 9	6 6	8 13	14 19	271 246	468 183	29 -	497 183	277 255	511 202
Dänemark (1)	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	61				1.894				1.955	
Finnland	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	404 241		1	1	1.166 659		4 1	4 1	1.570 900	5 1
Frankreich (2)	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz									} }31.751	} } 5.333
Deutschland	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	3.584 4.012	545 326	122 71	667 397	106.926 118.076	15.026 14.162	6.425 6.794	21.451 20.956	110.510 122.088	22.118 21.353
Griechenland (3)	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz										
Irland	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	74 22	6 2		6 2	1.259 305	120 37		120 37	1.333 327	126 39
Italien	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	1.370 36	26 5	178 4	204 9	11.835 1.752	541 146	105 19	646 165	13.205 1.788	850 174

Mitgliedstaat	Art der Zuwiderhandlung	PERSONENVERKEHR				GÜTERVERKEHR				PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR	
		eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	fremde Staatsangehörige
Luxemburg	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	8 12	- -	- -		72 -	131 -	1 -	132	80 12	132 -
Niederlande	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	221 -	13 -	1 -	14 -	1.326 -	73 -	11 -	84 -	1.547 -	98 -
Portugal	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	114 151	40 30	10 9	50 39	2.094 324	110 59	- 2	110 61	2.208 475	160 100
Spanien	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	1.766 -	88 -	19 -	107 -	5.541 -	490 -	55 -	545 -	7.307 -	652 -
Schweden	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	284	34	0	34	977	108	28	136	1.261	170
Vereinigtes Königreich	- über 4,5 Stunden ohne Unterbrechung - U. zu kurz	} 147 }	}- }	} - }		} 5.188 }	} 88 }	} 4 }	} 92 }	} 5.335 }	} 92 }

Note:

- (1) Dänemark hat keine aufgeschlüsselten Daten vorgelegt.
- (2) Frankreich unterscheidet nicht zwischen französischen und fremden Staatsangehörigen, sondern danach, ob die Personen ihren Wohnsitz in Frankreich oder in einem anderen Land haben.
- (3) Es wurden keine Daten vorgelegt.

4.3 Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 3280/85: Ruhezeiten

Mitgliedstaat	Art der Zuwiderhandlung	PERSONENVERKEHR				GÜTERVERKEHR				PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR	
		eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	fremde Staatsangehörige
Österreich	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	373	128	84	212	5.203	3.104	2.355	5.459	5.576	5.671
Belgien	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	32	61	70	131	849	1.888	125	2.013	881	2.144
Dänemark (1)	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	156				3.151				3.307	
Finnland	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	370 23				2.735 31	1	2 1	2 2	3.105 54	2 2
Frankreich (2)	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit									59.300 854	8.535 106
Deutschland	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	9.234 1.056	1.120 96	1.492 6	2.612 102	229.338 9.433	35.179 1.498	20.594 461	55.773 1.959	238.572 10.489	58.385 2.061
Griechenland (3)	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit										
Irland	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	81 15	0 0		0 0	2.634 189	37 9		37 9	2.715 204	37 9
Italien	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	1.213 99	17 1	47	64 1	5.212 410	267 49	110 14	377 63	6.425 509	441 64
Luxemburg	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	- -	- -	- -		75 -	135 -	1 -	136 -	75	136

Mitgliedstaat	Art der Zuwiderhandlung	PERSONENVERKEHR				GÜTERVERKEHR				PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR	
		eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige	eigene Staatsangehörige	fremde Staatsangehörige
Niederlande	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	1.073 -	11 -	1 -	12	7.132 -	827 -	191 -	1.018	8.205	1.030
Portugal	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	129 7	12 1	2 1	14 2	711 91	86 58	1 -	87 58	840 98	101 60
Spanien	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	652 21	- -	- -		3.301 130	- -	- -		3.953 151	
Schweden	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit	325 47	128 1	6 0	134 1	1.101 87	511 7	51 4	562 11	1.426 134	696 12
Vereinigtes Königreich	- tägliche Ruhezeit - wöchentliche Ruhezeit (4)	286 250	7 2	16 -	23 2	2.685 1.020	867 219	39 22	906 241	2.971 1.270	929 243

Hinweis:

- (1) Dänemark hat keine aufgeschlüsselten Daten vorgelegt.
- (2) Frankreich unterscheidet nicht zwischen französischen und fremden Staatsangehörigen, sondern danach, ob die Personen ihren Wohnsitz in Frankreich oder in einem anderen Land haben.
- (3) Es wurden keine Daten vorgelegt.
- (4) Diese Zahlen beziehen sich auch auf Verstöße gegen die Bestimmungen über die Gesamtlenkzeit von sechs Tagen.

4.4 Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85: Linienfahrplan und Arbeitszeitplan

Mitgliedstaat	Art der Zuwiderhandlung	eigene Staatsangehörige	EU	Drittländer	fremde Staatsangehörige
Österreich	- nicht vorhanden - Missbrauch	139	27	77	104
Belgien	- nicht vorhanden - Missbrauch(1)				
Dänemark (2)	- nicht vorhanden - Missbrauch				
Finnland	- nicht vorhanden - Missbrauch	52 52			
Frankreich (3) (4)	- nicht vorhanden - Missbrauch	} 426 }			} 105 }
Deutschland	- nicht vorhanden - Missbrauch	77 20	270 19	69 118	339 137
Griechenland (2)	- nicht vorhanden - Missbrauch				
Irland	- nicht vorhanden - Missbrauch	0 17	0 4		0 4
Italien (5)	- nicht vorhanden - Missbrauch	508 561	2 105	7	2 112
Luxemburg	- nicht vorhanden - Missbrauch	1 10	- -	- -	
Niederlande	- nicht vorhanden - Missbrauch	- -	- -	- -	
Portugal	- nicht vorhanden - Missbrauch	37 45	3 14	- 7	3 21
Spanien (2)	- nicht vorhanden - Missbrauch				
Schweden (4)	- nicht vorhanden - Missbrauch	} 72 }	} 2 }	} 1 }	} 3 }
Vereinigtes Königreich	-- nicht vorhanden - Missbrauch	7 4	- -	- -	

Hinweis:

- (1) Belgien legte Daten über Verstöße vor, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 protokolliert wurden. Daher wurden diese Zahlen (6.173 Verstöße) nicht in diese Tabelle aufgenommen.
- (2) Es wurden keine Daten vorgelegt.
- (3) Frankreich unterscheidet nicht zwischen französischen und fremden Staatsangehörigen, sondern danach, ob die Personen ihren Wohnsitz in Frankreich oder in einem anderen Land haben.
- (4) Es wurden keine aufgeschlüsselten Zahlen vorgelegt.
- (5) Die vorgelegten Zahlen sind nicht vollständig, da 2.040 1997 protokollierte und 3.385 1998 protokollierte Verstöße nicht zugeordnet werden konnten. Diese Zahlen sind jedoch in der Gesamtzahl der protokollierten Verstöße enthalten (siehe Tabelle 5.2).