

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)616

Vol. 1975/0234

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(75) 616 endg.

Brüssel, den 5. Dezember 1975

VIERTER BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT

über die Anwendung der Verordnung (EWG)
Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über
die Harmonisierung bestimmter Sozialvor-
schriften im Verkehr

Berichtszeitraum: 1. Januar bis 31. Dezember 1973

KOM(75) 616 endg.

A. EINLEITUNG

1. Die Kommission legt hiermit den vierten Gesamtbericht über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates von 25.3.1969 durch die Mitgliedstaaten vor, den sie nach Art. 17 dieser Verordnung jährlich für den Rat zu erstellen hat (Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1973).

In den gewählten Zeitraum fällt auch der Beitritt der neuen Mitgliedstaaten Dänemark, Grossbritannien und Irland zur Gemeinschaft (1). Dieses Ereignis dehnt nicht nur den Anwendungsbereich der Verordnung, zunächst im grenzüberschreitenden Verkehr, auf diese Länder aus, sondern erweiterte auch den Erfahrungsbereich mit der Anwendung der Arbeitsbedingungen im Strassenverkehr der Gemeinschaft (2).

2. Noch lassen die Mitteilungen von Seiten der Mitgliedstaaten zur Erstellung des Berichtes zu wünschen übrig; sie gehen bei den Dienststellen der Kommission teils sehr spät ein, teils sollten sie auch, dem Berichtsmuster entsprechend, ausführlicher sein. Dänemark und Irland konnten noch keine detaillierten Angaben zur Verfügung stellen.

In beiden Ländern waren die erforderlicher Durchführungsbestimmungen während des Berichtszeitraumes noch nicht erlassen und somit auch die Voraussetzungen für eine normale Anwendung der Gemeinschaftsverordnung und deren Überwachung nicht geschaffen. Die erforderlichen Durchführungsbestimmungen in Dänemark sind am 21. Februar 1975 in Kraft getreten. Die irische Regierung hat der Kommission bereits mit Schreiben vom 28. März und 3. April 1973 zwei Entwürfe von Verordnungen zur Durchführung der Gemeinschaftsverordnung zur Anhörung übermittelt. Die Kommission hat diese Entwürfe in ihrer Stellungnahme vom 16. Mai 1974 unter gewissen Vorbehalten befürwortet (3).

Die Mängel hinsichtlich der Ausführlichkeit der Angaben und der oft sehr späten Übermittlung an die Kommission sind zum Teil durch die in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlichen Zuständigkeiten bei der Beschaffung der Unterlagen und den damit verbundenen Schwierigkeiten bedingt.

- (1) Inkrafttreten des Beitrittsvertrages vom 22. Januar 1972 am 1. Januar 1973
- (2) Für die neuen Mitgliedstaaten findet die Verordnung Nr. 543/69 ab 1.4.73 auf grenzüberschreitende Verkehre und ab 1.1.1976 auch auf innerstaatliche Verkehre Anwendung
- (3) Kom (74) 669 endg. veröffentlicht im Amtsblatt der Gemeinschaft Nr. L.160 17.6.74 p.18 Die irischen Durchführungsbestimmungen werden voraussichtlich im Juli 1975 in Kraft treten.

.../...

Die neuen Mitgliedstaaten wiederum müssen sich zu einem gewissen Grade auf die mit der Anwendung der Verordnung 543/69 geschaffenen Situation erst noch einstellen. Ein Mehr an Erfahrung und auch gegenseitiger Informationsaustausch dürfte hier in Zukunft wesentliche Verbesserungen erwarten lassen.

ZUSAMMENFASSUNG DER ANGABEN DER EINZELNEN MITGLIEDSTAATEN ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EWG) Nr. 543/69

I. Organisation der Überwachung

1. Verwaltungsmässige Regelung der Überwachung

Die Mitgliedstaaten haben ihre Angaben leider nicht nach

a) Strassenkontrollen

b) Betriebskontrollen

aufgeschüttelt, weshalb beide Kontrollformen gemeinsam dargestellt werden.

Bundesrepublik Deutschland : Für die Überwachung der Sozialvorschriften im Strassenverkehr sind in der Bundesrepublik Deutschland die von den Landesregierungen bestimmten Behörden zuständig. Daneben hat die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) darüber zu wachen, dass die Vorschriften über die Beschäftigungszeiten der Kraftfahrzeugführer und Beifahrer eingehalten werden.

Die Überwachung der Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 erfolgt durch Betriebskontrollen, Strassenkontrollen und Grenzkontrollen. Für die Betriebskontrollen sind die staatlichen Gewerbeaufsichtsämter zuständig. Strassenkontrollen und Grenzkontrollen werden von der Polizei, der BAG und z.T. auch von den Gewerbeaufsichtsbehörden durchgeführt.

Belgien : 1973 war die Überwachung verwaltungsmässig ebenso geregelt wie 1972. Diese Regelung ist in der beiden ersten Berichten hinreichend beschrieben worden.

Frankreich :

a) Strassenkontrollen werden von der Polizei und der Gendarmerie sowie von den Gewerbeaufsichtsämtern für das Verkehrswesen durchgeführt.

Über die zahlreichen Kontrollen, die von der Polizei und der Gendarmerie durchgeführt worden sind, gibt es keine Statistik. Vor allem die Gendarmerie hat die 1972 teilweise erfassten Kontrollen (Fahrzeuge von mehr als 10 Tonnen) im Jahre 1973 nicht fortgeführt.

b) Kontrollen in den Unternehmen oder Betrieben fallen je nach dem, ob es sich um Verkehrsunternehmen oder um andere Unternehmen (viele davon führen bekanntlich Beförderungen im Werkverkehr durch) handelt, in die Zuständigkeit der Gewerbeaufsichtsämter für Verkehr oder der allgemeinen Gewerbeaufsichtsämter.

Italien : Kontrollen über die Einhaltung der einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften obliegen in Italien unterschiedlichen Verwaltungsbehörden. Sie werden von den Gewerbeaufsichtsämtern in den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen durchgeführt.

Luxembourg : Aufgrund der grossherzoglichen Verordnung vom 23. Dezember 1972 über die Ahndung von Verstössen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr sind die Kriminalbeamten und Gendarmen, Polizisten und Zollbeamten, die Bediensteten der Gewerbe- und Bergwerksaufsichtsämter sowie die Bediensteten der Aufsichtsbehörde für den Strassenverkehr zuständig, Verstösse gegen die Artikel 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14 und 15 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 festzustellen.

Kontrollen über die Einhaltung der EWG-Verordnung werden vor allen vom Gewerbeaufsichtsamt am Standort des Unternehmens und von der Aufsichtsbehörde für den Strassenverkehr auf der Strasse durchgeführt.

Niederlande : Bei Strassenkontrollen ist die Arbeitsmappe wichtiges Kontrollmittel. Sie besteht aus einem Stamblatt mit den Personalien des Mitglieds des Fahrpersonals, einem Arbeitsblatt, auf dem die in Artikel 14, Abs. 7 genannten Angaben eingetragen werden, sowie einem persönlichen Kontrollbuch (Kontrollheft). Bei Kontrollen wird ausserdem der zum Kraftfahrzeug gehörende Zulassungsbrief im Zusammenhang mit den in Punkt 2 der Tageskontrollblätter (Kontrollbuch) gemachten Angaben geprüft.

An Standort des Unternehmens werden die eingereichten Kontrollbücher samt Wochenberichten, die in Artikel 15 der Gemeinschaftsverordnung genannten Fahr- und Arbeitszeitpläne und, gegebenenfalls, auch das Fahrpersonalverzeichnis überprüft.

Das Vereinigte Königreich : In Grossbritannien gibt es 11 Verkehrsbezirke (und einen Unterbezirk) mit jeweils einem Verkehrskommissar an der Spitze :

Norden, Yorkshire, Nordwesten, West-Midlands, Ost-Midlands, Osten Südwailes, Westen, Südosten, Gross-London, Schottland (obere Verkehrsbehörde), Schottland (untere Verkehrsbehörde).

Die Verkehrsbehörden sind für die Erteilung von Genehmigungen für den Personen- und Güterkraftverkehr zuständig. In Nordirland ist das Ministerium für Umweltschutz (NI) für die Erteilung von Genehmigungen zuständig. Die Einhaltung innerstaatlicher und innergemeinschaftlicher Vorschriften für den Güter- und Personenkraftverkehr wird von Kontrollbediensteten überwacht, die den Verkehrsbehörden über die bei Strassenkontrollen festgestellten Verstösse gegen diese Rechtsvorschriften berichten. Diese Berichte legen die Verkehrsbehörden und das nordirische Ministerium für Umweltschutz dem Ministerium für Umweltschutz in London vor, das die entsprechenden Angaben für das Vereinigte Königreich zentral erfasst.

2. Kontrollbeamte und ihre Befugnisse

Die Bundesrepublik Deutschland bestätigte die früher genannte Zahl, nämlich rund 2500 Beamte. In den Gewerbeaufsichtsämtern sind 250 bis 300 Beamte mit Kontrollmassnahmen beschäftigt.

Belgien

a) Gewerbeaufsichtsamt

Die Kontrollen wurden von 129 Aufsichtsbeamten vorgenommen.

b) Verkehrsverwaltung

An den Kontrollen nahmen 39 Kontroll- und Aufsichtsbeamte teil. 1973 besaßen diese Aufsichts- und Kontrollbeamten die gleichen Befugnisse wie 1972; diese Befugnisse sind in den beiden ersten Berichten hinreichend erläutert worden.

Frankreich

Es waren 40 Inspektoren der Gewerbeaufsicht eingesetzt. Darüber hinaus wurden zahlreiche Kontrollen durch Polizeikräfte, namentlich durch die 6500 motorisierten Beamten der Gendarmerie durchgeführt. Bei festgestellten Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 und die zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften wurde in jedem Fall ein Protokoll aufgestellt. Seit der Änderung des Code de la Route durch Dekret vom 6. September 1972 können Beamte der Gerichts- und Verkehrspolizei Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen, dessen Besatzung gegen die Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeiten verstossen haben.

Italien :

Die Betriebsprüfungen werden von einer oder mehreren Kontrollpersonen durchgeführt. Deren Befugnisse beruhen auf den Gesetzen Nr. 520 vom 19. März 1955 und Nummer 628 vom 20. Juli 1961 über die Aufgaben und den Tätigkeitsbereich der Gewerbeaufsichtsämter, die manchmal gemeinsam mit anderen Instanzen wie der Strassenverkehrspolizei, den Aufsichtsbehörden für den privaten Kraftverkehr und der Zollverwaltung (guardia di finanza) tätig werden. Den Auskünften der zuständigen Behörden können keine genauen Angaben über die Zahl der Kontrollbeamten entnommen werden, da die Gewerbeaufsichtsämter nicht ausschliesslich solche Kontrollen vornehmen.

Luxembourg : Die Kontrollen sind von dem Kontrollbeamten, den das Gewerbeaufsichtsamt speziell für Schienen- und Strassenverkehrsbetriebe abgestellt hat, und von vier Bediensteten der Aufsichtsbehörde für den Strassenverkehr durchgeführt worden.

Der Bedienstete des Gewerbeaufsichtsamtes kann die Räumlichkeiten der Unternehmen, für die das Gewerbeaufsichtsamt zuständig ist, jederzeit und unangemeldet besuchen. Der Bedienstete hat das Recht, alle Bücher, Verzeichnisse und Geschäftspapiere über die Dauer der Lenkung, die Tägliche und wöchentliche Ruhezeit, den Jahresurlaub, die Löhne und Gehälter sowie alle Unterlagen einzusehen, welche die gesetzlichen Arbeitsbedingungen und Schutzvorschriften für Fahrer betreffen.

Die Bediensteten der Aufsichtsbehörde für den Strassenverkehr können, wenn schwerwiegende Indizien einen Verstoss vermuten lassen die Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens und die von der EWG-Verordnung vorgeschriebenen Unterlagen am Tage und selbst in der Nacht überprüfen.

Niederlande : Die Kontrollabteilung des Landesverkehrsaufsichtsamtes (Rijksverkeersinspectie) die zur Generaldirektion Verkehr des Ministeriums für Verkehrs- und Wasserwirtschaft (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) gehört, besteht aus 123 Beamten. Ausserdem nehmen die Arbeitsaufsichtsbehörde (Arbeitsinspectie), mit etwa 10 Aufsichtsbeamten, die Gendarmerie sowie die Reichs- und Gemeindepolizei Kontrollen vor.

Die genannten Beamten sind befugt, bei der Feststellung schwerwiegender Zuwiderhandlungen gegen den Lenkzeitenbeschluss (Rijtijdsbesluit) die Weiterfahrt zu untersagen, wobei etwaige Kosten zu Lasten des Verkehrsunternehmers gehen. Nach Rücksprache mit der Staatsanwaltschaft können sie Fahrzeuge auch beschlagnehmen. Sie haben allerorts Zugang, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgabe erforderlich ist und können Einsichtnahme in alle Unterlagen verlangen, die zu einer zweckmässigen Kontrolle erforderlich sind.

Vereinigtes Königreich : 250 Bedienstete sind benannt, die Strassen- und Betriebskontrollen durchführen können; sie haben dieselben Befugnisse wie Polizeibeamte und können die Ladung des Fahrzeugs, das Fahrzeug selbst, die im Fahrzeug mitgeführten Unterlagen und die

Räumlichkeiten des Unternehmens untersuchen. Die Zahl der 1973 vorgenommen Kontrollen ist nicht mitgeteilt worden.

3. Kontrollverfahren (Ort und Häufigkeit der Kontrollen)

Bundesrepublik Deutschland : Auf der Strasse werden die Kontrollen z.T. im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung, z.T. im Rahmen von Sonderkontrollen durch die Polizei, die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr B.A.G. und durch Gewerbeaufsichtsbehörden durchgeführt.

Bei den periodischen Betriebskontrollen, die am Standort des Unternehmens durchgeführt werden, werden die Beschäftigungsnachweise (persönliche Kontrollbücher/Schaubblätter von Fahrtschreibern) für einen längeren Zeitraum geprüft. Sonstige Unterlagen für die Feststellung der Beschäftigung werden dabei ausgewertet. Neben den routinemässigen Kontrollen werden noch Sonderkontrollen und gezielte Überprüfungen nach eingegangenen Anzeigen, Beschwerden und Hinweisen durchgeführt. In diesen Fällen sind meistens Vernehmungen des Fahr- und Aufsichtspersonals notwendig.

Die Bundesrepublik hat noch einen Bericht der B.A.G. über eine Sonderkontrolle auf der Strasse sowie eine Veröffentlichung des Bayerischen Staatsministeriums für Arbeit und Sozialordnung über die Aktionen 1973 der Gewerbeaufsichtsämter zur Überprüfung der Einhaltung der Sozialvorschriften ihrer Mitteilung beigefügt.

Belgien : lieferte hierzu folgende Angaben:

a) Gewerbeaufsicht

1973 sind 1413 Betriebskontrollen und 316 Strassenkontrollen durchgeführt worden.

b) Die zahlmässige Bedeutung der Betriebskontrollen ist auf zwei Umstände zurückzuführen :

1. Die meisten Anklagevertreter in arbeitsrechtlichen Sachen (Auditeurs du Travail) überlassen es dem Gewerbeaufsichtsamt, aufgrund von Strassenkontrollen der übrigen Polizeibehörden des Königreichs, den Sachverhalt zu erforschen; die weiteren Ermittlungen finden natürlich am Standort der Unternehmen statt.
2. Die Betriebskontrollen werden vor allem bei der Ausführung anderer Aufgaben vorgenommen, die zum normalen Tätigkeitsgebiet des

Gewerbeaufsichtsamt gehören.

Hier ist darauf hinzuweisen, dass das Gewerbeaufsichtsamt die Einhaltung nicht nur der EWG-Verordnung, sondern auch zusätzlich rund 30 andere Gesetze zu überwachen hat.

Bei anderen zivilrechtlichen Gesetzen, vor allem bei den Gesetzen über die verschiedenen Arbeitsverträge, wirkt das Gewerbeaufsichtsamt als Berater von Arbeitgebern, Arbeitnehmern und ihren Berufsverbänden.

Die Überwachung der Einhaltung der EWG-Verordnung Nr. 543/69 macht somit nur einen geringsfügigen Teil der Arbeit des Gewerbeaufsichtsamtes aus, weshalb es dieser Behörde nicht möglich ist, häufigere Kontrollen durchzuführen und einen Teil ihrer Bediensteten für diese Aufgabe abzuordnen, die sich aus den Verpflichtungen Belgiens auf dem Gebiet der Harmonisierung im Verkehr ergibt.

Frankreich :

- a) Strassenkontrollen. Die Aufsichtsämter für das Verkehrsgewerbe haben 538 Kontrollen durchgeführt, und zwar 315 im Benehmen mit den Vertretern anderer Behörden und 223 von sich aus.
- b) Betriebskontrollen. Hierüber liegen nur die Zahlenangaben des Aufsichtsamtes für das Verkehrsgewerbe vor, das 1973 bei seinen Prüfungen am Standort der Unternehmen oder Betriebe 7637 Kontrolldokumente geprüft hat.

Damit sind die Strassenkontrollen bei denen dieses Gewerbeaufsichtsamt das Fahrpersonal geprüft hat, gegenüber 1972 um 7,5% zurückgegangen, während die Betriebskontrollen um 48% zugenommen haben, wodurch die Zahl der Fahrpersonalkontrollen insgesamt um 9,3% gestiegen ist.

Luxembourg : Die Betriebsprüfungen wurden in regelmässigen Zeitabständen mindestens zwei- bis dreimal jährlich durchgeführt. Ausserdem sind regelmässige Grenz- und Strassenkontrollen vorgenommen worden.

Vereinigtes Königreich : Die elf Verkehrsbehörden auf den Hauptverkehrsstrassen haben im Durchschnitt zweimal wöchentlich und in jedem Einfuhrhafen mindestens einmal wöchentlich Kontrollen durchgeführt.

Niederlande : Die Ausführungen des vorigen Berichts, ausgenommen der letzte Absatz, gelten nach wie vor.

Auf Grund von Stichproben (siehe weiter unten IV.1) kann angenommen werden, dass mindestens 215.000 Fahrzeuge angehalten worden sind. Neben den Betriebsprüfungen auf Grund von Anzeigen bei Strassenkontrollen haben Beamte der Zentralen Verkehrsaufsichtsbehörde 82 umfangreiche Betriebsprüfungen durchgeführt, die zu Anzeigen geführt haben.

Italien : Meistens sind grosse oder handwerklich betriebene, im gesamten Gebiet der Gemeinschaft tätige Güterverkehrsunternehmen, aber nur wenige Personenverkehrsbetriebe, kontrolliert worden.

Die Auswertung der von den Kontrollbeamten erfassten Angaben bestätigte, das bereits in den früheren Berichten sagte, d.h. dass die Gemeinschaftsvorschriften von den im linienmässigen Güter- und Personenverkehr tätigen Grossbetrieben in durchaus befriedigender Weise eingehalten werden, während bei kleineren, vor allem handwerklich betriebenen Unternehmen die Zahl der Verstösse nach wie vor hoch ist.

Die Kontrollen werden grundsätzlich nicht systematisch, sondern eher gelegentlich auf Grund von Hinweisen vorgenommen, die bei den zuständigen Dienststellen eingehen. Einige Gewerbeaufsichtsämter führen daneben auch Stichprobenkontrollen nach genau ausgearbeiteten Programmen durch. Bei den Betriebsprüfungen werden die Geschäftsunterlagen über die Beschäftigung des Personals überprüft und, soweit möglich, Gespräche mit den Betriebsangehörigen geführt.

Routinemässige Betriebsprüfungen waren jedoch nicht zu verzeichnen, da sie nur dann vorgenommen werden, wenn es sich auf Grund einer Strassenkontrolle als notwendig erweist.

II. Zuwiderhandlungen und ihre Ahndung

1. Zahl der Verstösse gegen die Verordnung

Bundesrepublik Deutschland : 1973 betrug die Gesamtzahl der festgestellten und geahndeten Verstösse etwa 65.800 davon 61.200 im Güterverkehr und 4.600 im Personenverkehr (siehe Anlage I).

Von diesen 65.800 Verstössen entfallen rund 24.000 auf Arbeitszeitsvorschriften und etwa 41.800 auf Vorschriften über Arbeitszeitznachweise.

Getrennte Verzeichnisse der Verstösse von In- und Ausländern werden als sehr schwierig bezeichnet. Die Bundesregierung wird mit den Ländern prüfen, ob getrennte Verzeichnisse ohne erhebliche Verwaltungskosten erstellt werden können.

Belgien :

a) Vorbemerkungen

i) Es wird darauf hingewiesen, dass zwischen der Zahl der festgestellten Verstösse und der Zahl der Strafbefehle ein grosses Missverhältnis besteht. Dies ist zunächst dadurch zu erklären, dass in einer Anzeige mehrere Übertretungen eines Zuwiderhandelnden aufgeführt sein können. Die eigentliche Erklärung liegt aber in der Art, wie das Gewerbeaufsichtsamt die Überwachung handhabt.

Das Gewerbeaufsichtsamt überwacht die Einhaltung der EWG-Verordnung Nr. 543/69 ebenso wie andere Sozialvorschriften.

Die Gewerbeaufsichtsbeamten können Verwarnungen aussprechen; wobei sie nicht verpflichtet sind, dem zuständigen Gericht jeden festgestellten Verstoß zu melden.

Dieses Recht beruht auf dem Gesetz vom 16. November 1972 über die Gewerbeaufsicht (am 8 Dezember 1972 im Belgischen Staatsblatt veröffentlicht). Artikel 4 dieses Gesetzes lautet wie folgt:

"Beamte und Bedienstete im Sinne von Artikel 1 haben nicht nur das Recht, Anzeigen zu erstatten, sondern können auch Verwarnungen aussprechen oder die Betreffenden auffordern, einen Verstoß innerhalb einer bestimmten Frist zu bereinigen;"

Dieses Recht, Verwarnungen auszusprechen, geht auf Artikel 17 Absatz 2 des am 11 Juli 1947 von der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf beschlossenen Internationalen Übereinkommens (Nr.81) über die Gewerbeaufsicht zurück:

ii) Jede von einem Gewerbeaufsichts- oder Kontrollbeamten erstattete Anzeige wird dem Anklagevertreter in arbeitsrechtlichen Sachen (Auditeur du Travail) übersandt, der ohne Bindung an den Strafvorschlag entscheidet, ob gegen den Betreffenden ein gerichtliches Verfahren einzuleiten ist.

Der Anklagevertreter in arbeitsrechtlichen Sachen (Auditeur du Travail) kann aufgrund der Anzeige oder zusätzlicher Ermittlungen eine Geldbusse vorschlagen ; der Betreffende hat die Möglichkeit, gegen Bezahlung dieser Geldbusse ein gerichtliches Verfahren und die etwaige Anlage eines Strafregisters oder eine weitere Eintragung in den bereits geführtes Strafregister zu vermeiden.

Ist der Verstoss nach Auffassung des Anklagevertreters jedoch schwerwiegender oder erhebt der Betreffende gegen die Anzeige Einspruch , so wird ein gerichtliches Verfahren eingeleitet.

Zwischen Anzeigenerstattung und Urteilsverkündung kann daher ein längerer Zeitraum verstreichen.

Das Verzeichnis der im Laufe eines Jahres aus erstatteten anzeigen und der beim Abschluss dieses Berichtes bekannten Reaktionen der Betroffenen vermitteln nur ein unvollständiges Bild der tatsächlich verhängten Geldbussen bzw. Strafen.

b) Güterverkehr

Im Güterverkehr sind 2949 Verstösse festgestellt worden, davon 163 von Ausländern. Die Aufschlüsselung dieser Verstösse geht aus der Tabelle in Anlage IV hervor.

Die Verstösse von Inländern sind in der Anlage V dargestellt; die Aufschlüsselung der Anzeigen ist in der Anlage VII enthalten.

c) Personenlinienverkehr

Im Personenlinienverkehr sind bei 82 Betriebsprüfungen folgende Verstösse festgestellt worden :

(Artikel 15)	Fehlender Linienfahrplan	2
	Fehlender Arbeitszeitplan	2
		4

In allen Fällen handelt es sich um belgische Unternehmen, gegen die keine Anzeige mit Strafvorschlag erstattet worden ist (siehe hierzu die Vorbemerkungen)

d) Personengelegenheitsverkehr

In Personengelegenheitsverkehr sind bei 84 Betriebsprüfungen folgende Verstösse festgestellt worden:

(Artikel 14 und Anlagen)	Nichtgeführtes Verzeichnis	3
	Schlechte Führung des Verzeichnisses	7
	Schlechte Führung der Kontrollbücher	3
	Zusammen	<u>13</u>

Das Gewerbeaufsichtsamt hat keine Geldbussen verhängt, sondern Massnahmen aufgrund vom Artikel 4 des Gesetzes vom 16. November 1972 (siehe hierzu die Vorbemerkungen) getroffen.

Die Gewerbeaufsicht hat 8 Strassenkontrollen vorgenommen. Diese Kontrollen betrafen:

- 6 in Belgien zugelassene Fahrzeuge,
- 1 in den Niederlanden zugelassenes Fahrzeug,
- 1 in Deutschland zugelassenes Fahrzeug.

Dabei ist festgestellt worden, dass das Fahrpersonal dieser 8 Fahrzeuge die Vorschriften eingehalten hat.

Die Verkehrsverwaltung hat rund tausend Kontrollen durchgeführt, wobei die in der Tabelle (Anlage VI) zusammengestellten Verstösse festgestellt worden sind.

Frankreichs werden Zahlenangaben über Verstösse, die ausschliesslich vom Aufsichtsamt für das Verkehrsgewerbe festgestellt worden waren gemacht. Über die viel zahlreicheren Strassenkontrollen der Polizei und der Gendarmerie gibt es keine Statistik.

Bei den französischen Fahrzeugen sind 40.339 Verstösse festgestellt worden, was einer Zunahme von 33% gegenüber 1972 entspricht und dadurch zu erklären ist, dass die Betriebsprüfungen umfassender und zahlreicher waren als die Strassenkontrollen (siehe Anlage IX).

Von insgesamt 40.339 Verstössen sind über 24.028 angezeigt worden (35% mehr im Vergleich zu 1972).

Bei ausländischen Fahrzeugen wurden 134 Verstösse festgestellt und 94 Anzeigen erstattet (siehe Anlage VIII). Frankreich stellte fest, dass der Anteil des ausländischen Fahrpersonals, der alle Vorschriften einhielt, leicht zurückgegangen ist (49% gegenüber 52%).

Italien: Keine Zahlenangaben über die Anzahl der Verstösse.

Luxemburg: Es werden 10.797 Verstösse vor allem im Güterkraftverkehr genannt. Die Aufgliederung der entsprechenden Kontrollen geht aus Anlage XI hervor.

Die Niederlande: Es werden insgesamt 47.364 Verstösse (Anlage XII), von denen 46.833 (Anlage XII) auf den Güterverkehr und 531 (Anlage XII) auf den Personenverkehr entfielen mitgeteilt; dabei wurden 21.202 (Anlage XIII) Anzeigen erstattet und 471 (Anlage XIII) Kontrollberichte (siehe Anlagen XII, XIII und XV) verfasst.

Vereinigtes Königreich: Vollständige statistische Aufzeichnungen über Verstösse gegen die Verordnung Nr. 543/69 im grenzüberschreitenden Verkehr liegen nur für die letzten fünf Monate des Zeitraums April bis Dezember 1973 vor. Verstösse gegen diese Verordnung, die am 1. April im Vereinigten Königreich für den grenzüberschreitenden Verkehr eingeführt worden war, konnten erst ab 1. August 1973 zentral erfasst werden. Nach der Einführung dieses Systems werden künftige Jahresberichte die Angaben für das jeweils ganze Jahr enthalten.

Aus der beigelegten Tabelle geht hervor, dass bei 2.000 Kontrollen im Güterverkehr 182 Verstösse und im Personengelegenhkeitsverkehr ein Verstoss gegen Artikel 14 der Verordnung und ein Verstoss gegen Artikel 7 der Verordnung begangen worden sind. In dem Berichtszeitraum wurden keine anderen Verstösse gegen die Verordnung Nr. 543/69 festgestellt.

Wie aus der Tabelle (Anlage XVI) hervorgeht, bestanden die Verstösse im Güterverkehr weitgehend darin, dass die Kontrollbücher nicht oder ungenügend geführt worden waren. Insgesamt wurden 123 Verstösse gegen Artikel 14 (1) und 59 Verstösse gegen Artikel 14 (2) festgestellt.

2. Anteil der Verstösse von In- und Ausländern

Bundesrepublik Deutschland: Die BAG hat in ihrem getrennten Bericht nach der Sonderkontrolle festgestellt, dass folgende Verstösse am häufigsten begangen werden:

- a) das Fehlen eines Beifahrers oder eines anderen Fahrers, damit nach einer Fahrstrecke von mehr als 450 km abgewechselt werden kann;
- b) das Überschreiten der Lenkzeit;
- c) die Nichteinhaltung der Ruhezeiten;
- d) fehlerhafte oder widersprüchliche Eintragungen in das Kontrollbuch.

Die Aufgliederung der Verstösse geht aus der Tabelle in Anlage II hervor.

Belgien: Unter den 2.949 Verstösse laut Abschnitt 1) sind ein Verstoß bei der Kontrolle eines ausserhalb der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeug und 163 Verstösse von Fahrzeugen, die in anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zugelassen sind, festgestellt worden.

Somit sind mit Fahrzeugen, die in Belgien zugelassen sind, 2.785 Verstösse begangen worden.

Die 163 Verstösse von Ausländern werden in der Tabelle laut Anlage Va aufgeschlüsselt, während die Anlage V eine Aufgliederung der Verstösse von Inländern enthält.

Bei einer Strassenkontrolle wurde festgestellt, dass das Fahrpersonal eines ausserhalb der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeugs kein Kontrollbuch mitführte.

Frankreich: Die Strassenkontrollen und sonstigen Kontrollen werden nach den Heimatstaaten des ausländischen Fahrpersonals aufgeschlüsselt (Anlage VIII).

Italien: Es wird darauf hingewiesen, dass Verstösse gegen die Artikel 14 und 15 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 am häufigsten waren, jedoch werden weder die Zahl der Verstösse noch eine Übersicht über die jeweiligen Heimatstaaten geliefert.

Luxemburg: Es sind nicht nur Betriebsprüfungen in regelmässigen Abständen mindestens zwei bis drei Mal jährlich, sondern auch regelmässige Grenz- und Strassenkontrollen von Ausländern durchgeführt worden.

Die Niederlande: Die Verstöße sind getrennt nach den jeweiligen Artikeln der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 und dem jeweiligen Heimatstaat (Anlagen XII bis XV) erfasst.

Das Vereinigte Königreich: Von den Verstößen gegen Artikel 14 (1) entfallen 59 auf Inländer, 41 auf Ausländer aus anderen EWG-Ländern und 23 auf Ausländer aus dritten Ländern. Von den Verstößen gegen Artikel 14 (2) entfallen 19 auf Inländer, 22 auf Ausländer aus anderen EWG-Ländern und 8 auf Ausländer aus dritten Ländern (siehe Tabelle in Anlage XVI).

3. Die ausgesprochenen Ahndungen

Bundesrepublik: Von der BAG, die Bussgeldbehörde für Unternehmer und Fahrpersonal aus dem Ausland ist, wurden im Jahr 1973 insgesamt 3.001 Bussgeldbescheide an ausländische Unternehmer und Fahrer im Güterkraftverkehr erteilt. Daneben wurden 689 Verwarnungen mit Verwarnungsgeld erlassen. Im Personenverkehr wurden 20 Bussgeldbescheide und 2 Verwarnungen erteilt. Eine Aufstellung getrennt nach Güterkraftverkehr und Strassenpersonenverkehr sowie nach dem Heimatstaat des Betroffenen enthalten die Anlagen II und III. Eine Aufgliederung nach der Person des Betroffenen in Fahrpersonal und Unternehmer soll künftig vorgenommen werden.

Von den Gewerbeaufsichtsbehörden und den anderen zuständigen Behörden wurden im Jahre 1973 wegen Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 insgesamt 18.709 Bussgeldbescheide erlassen. Davon richteten sich auch zahlreiche Bescheide an Kraftfahrer wegen ungenügender Führung des persönlichen Kontrollbuches. In 18 Fällen wurde Strafanzeige erstattet. Gegen Unternehmer wurden teilweise hohe Geldbussen verhängt. Mehrere Bussgeldbeträge lagen über 1.000 DM.

Im Berichtszeitraum wurden 13.822 Mitglieder des Fahrpersonals gebührenpflichtig verwarnt. Die Höhe des Verwarnungsgeldes lag in der Regel zwischen 10 und 20 DM. Im Jahre 1973 wurden 4.993 mündliche Verwarnungen ohne Verwarnungsgeld ausgesprochen.

Belgien : Keine besonderen Angaben. Die Zahl der Verurteilungen im Güterkraftverkehr geht aus der Tabelle in der Anlage IV hervor.

Frankreich: Im Güter- und Personenverkehr werden insgesamt 11.788 Geldbussen zwischen 12 und 240 ffcs verhängt (siehe Anlage X).

Italien und Luxemburg: Keine Zahlenangaben über die Geldbussen, die in beiden Ländern 1973 verhängt worden waren. Offenbar wurden in diesen Mitgliedstaaten meistens mündliche Verwarnungen ausgesprochen.

Die Niederlande : Die 1973 verhängten Geldbussen von insgesamt 763.117,50 hfl werden nicht nur nach Güter- und Personenverkehr, sondern auch nach ausländischen Unternehmen aufgegliedert, die in den Niederlanden niedergelassen sind (siehe Anlagen XIII, XIV and XV).

Das Vereinigte Königreich: Verstöße gegen Artikel 14 (1) wurden wie folgt geahndet:

Anzeigen	2
Verbote	23
schriftliche Verwarnungen	12
mündliche Verwarnungen	86

Verstöße gegen Artikel 14 (2) wurden wie folgt geahndet:

Anzeigen	2
Verbote	2
schriftliche Verwarnungen	5
mündliche Verwarnungen	50

In den Fällen, in denen Anzeige erstattet worden ist, liegen Angaben über die Geldklassen noch nicht vor, weil diese Fälle noch nicht verhandelt worden sind. In einem wurde das Verbot missachtet und der Fahrer infolgedessen angeklagt. Er wurde wegen Missachtung des Verbots zu einer Geldbusse von 50 £ und zur Tragung der Kosten von 10 £ verurteilt.

Der Anteil schriftlicher und mündlicher Verwarnungen aufgrund von Verstößen könnte zurückgehen, der Anteil der Strafanzeigen jedoch zunehmen, wenn die Verkehrsunternehmen mit dem Ziel und der Durchführung der Verordnung mehr Erfahrung haben.

In dem einzigen Falle einer Übertretung von Artikel 7 der Verordnung wurde eine mündliche Verwarnung erteilt. Eine mündliche Verwarnung wurde auch bei einem in Personenverkehr eingesetzten Fahrzeug erteilt, das gegen Artikel 14 (1) verstossen hatte.

III. Gegenseitige Beistandsgewährung der Mitgliedstaaten und Mitteilung der Zuwiderhandlungen.

Bundesrepublik Deutschland : Eine Zusammenarbeit erfolgte auch in 1973 mit den Niederlanden und Österreich, um die Kontrollen und die Ahndung der Verstöße zu verbessern. Staaten, mit denen bilaterale Abkommen über den grenzüberschreitenden Kraftverkehr bestehen, sind von den im Gebiet der Gemeinschaft einzuhaltenden Bestimmungen in Kenntnis gesetzt worden, damit ausländische Fahrer hinreichend unterrichtet werden und Kontrollbücher in der Sprache ihres Landes erhalten können.

Durch die Angabe der zentralen Stellen, die für die Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedstaaten zuständig sind, kann die Verfolgung der Verstöße verbessert werden. In der Bundesrepublik Deutschland ist für diese Zusammenarbeit die BAG zuständig.

Belgien:

Gegenseitiger Beistand (Artikel 18 Absatz 2):

- Auf Wunsch des französischen Gewerbeaufsichtsamtes hat das belgische Gewerbeaufsichtsamt bei einem belgischen Unternehmen eine Betriebsprüfung durchgeführt, da ein Fahrer dieses Unternehmens in Frankreich kein persönliches Kontrollbuch mitführte, weshalb Anzeige erstattet wurde; dieser Fahrer gab vor, sein belgischer Arbeitgeber habe ihm kein persönliches Kontrollbuch ausgehändigt.
- Die Verkehrsverwaltung übermittelte den zuständigen Gerichten zehn Anzeigen französischer Kontrollbeamten gegen belgisches Fahrpersonal.

Meldung der Verstöße (Artikel 18 Absatz 3)

- Die Verkehrsverwaltung übermittelte den zuständigen Behörden die Listen der Anzeigen gegen Mitglieder des Fahrpersonals von Fahrzeugen, die in den anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind.
- Sie wurde über die Verstöße belgischer Staatsangehöriger auf deutschem und französischem Hoheitsgebiet unterrichtet.

Mitteilung der Ahndung :

- Über die Ahndung von Verstößen in den übrigen Mitgliedstaaten sind keine Angaben eingegangen.
- Die zuständige französische Stelle ist darüber unterrichtet worden, was aufgrund der vorgenannten Anzeigen französischer Kontrollbeamten unternommen worden ist.

Frankreich:

Frankreich meldete den fünf alten Mitgliedstaaten in Frankreich begangenen Verstöße. Belgien teilte diesem Land die Verstöße französischer Fahrer mit; da französische Gerichte für Verstöße im Ausland nicht zuständig sind, wurden Betriebsprüfungen durchgeführt, wenn dies erforderlich schien.

Mitteilung der Ahndung : Italien teilte mit, dass einige Genehmigungen für Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich zurückgenommen worden sind. Die Bundesrepublik Deutschland teilte mit, dass gegen deutsche Verkehrsunternehmer deren Personal in Frankreich Verstöße begangen hatten, Geldbussen verhängt worden sind.

Niederlande:

Der Bundesrepublik Deutschland wurden 245 Verstöße gemeldet; umgekehrt meldete die Bundesrepublik Deutschland 34 Verstöße und Belgien 118 Verstöße.

Luxemburg, Italien und das Vereinigte Königreich lieferten hierzu keine Angaben.

IV. Folgerungen und Vorschläge der Mitgliedstaaten

1. Beurteilung der Durchführung der Verordnungsvorschriften

Die meisten Mitgliedstaaten erklärten, die Durchführung der Gemeinschaftsverordnung sei nicht voll befriedigend.

.../...

Die Bundesrepublik Deutschland: Bei den Kontrollen im Jahr 1973 hat sich ergeben, dass eine wesentliche Verbesserung hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften noch nicht festzustellen ist. Insbesondere ist die Führung der persönlichen Kontrollbücher unzureichend. Dies liegt z.T. an der mangelhaften Bereitschaft der Unternehmer und des Fahrpersonals, sich über die Vorschriften eingehend zu informieren. Die Zuwiderhandlungen bei Klein- und Mittelbetrieben gehen meist auf mangelnde Kenntnis der Materie zurück. Verstösse bei grösseren Betrieben haben ihre Ursache in der mangelnden innerbetrieblichen Überwachung und Organisation.

Es wird immer wieder darauf hingewiesen, dass die Vorschriften für den Unternehmer und das Fahrpersonal unübersichtlich sind. Von dem deutschen Verkehrsgewerbe wird auf die offenbar unzureichende Überwachung und Ahndung in den anderen Mitgliedstaaten hingewiesen. Bei Kontrollen im Bundesgebiet wird immer wieder beklagt, dass die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 in anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft weniger streng als in der Bundesrepublik gehandhabt würde. Dadurch würden den deutschen Unternehmen Wettbewerbsnachteile entstehen.

Belgien : Es wird die Auffassung vertreten, die Zahl der Kontrollen und der festgestellten Verstösse zeige, dass die EWG-Verordnung im Personenverkehr besser eingehalten werde als im Güterverkehr.

Die Zahl der festgestellten Verstösse zeige, dass sich die Einhaltung der EWG-Verordnung kaum verbessert habe. Bei dieser Beurteilung müsse aber berücksichtigt werden, dass die Kontrollbeamten seit dem Inkrafttreten der Verordnung eine erheblich grössere Erfahrung besässen, weshalb sie Zuwiderhandlungen und Verstösse leichter feststellen können.

Frankreich: Die Bemühungen, für eine bessere Einhaltung der Verordnung zu sorgen, sind insbesondere durch eine grössere Zahl von Betriebsprüfungen verstärkt worden.

Die früher genannten Schwierigkeiten, vor allem jene, die sich aus der mangelnden Unterstützung der Arbeitgeber und Arbeitnehmer ergeben, bestehen jedoch nach wie vor.

Eine Erhebung, die auf Wunsch eines Arbeitgeberverbandes bei einer Stichprobe von Kraftfahrern durchgeführt worden war, hat im übrigen gezeigt, dass die Fahrer in ihrer grossen Mehrheit einigen wichtigen Punkten der EWG-Verordnung ablehnend gegenüberstehen. Diese Erhebung hat folgendes ergeben:

- 95% der Fernfahrer und 70% der sonstigen Lastkraftwagenfahrer verlangen eine zulässige tägliche Lenkzeit von mehr als 8 Stunden ;
- 83% der Fernfahrer und 48% der sonstigen Lastkraftwagenfahrer halten eine Unterbrechung der Lenkzeit nach 4 Stunden nicht für zweckmässig;
- 80% der Fahrer lehnen doppeltes Fahrpersonal ab.

Die Verwaltung führt gegenwärtig eine neue Erhebung auf streng wissenschaftlicher Grundlage durch. Es sei jedoch zu erwarten, dass sie die Ergebnisse der ersten Erhebung weitgehend bestätigen wird.

Italien: Es herrscht die Auffassung , dass die Durchführung dieser Verordnung insgesamt unzureichend ist, ausgenommen in Bezug auf die Ruhezeiten und den Arbeitszeitplan.

Luxemburg: seit dem letzten Bericht für die Zeit vom 1.10.1971 bis zum 31.12.1972 sind bei der Durchführung der EWG-Verordnung nennenswerte Fortschritte festzustellen; diese beruhen im wesentlichen darauf, dass mit der grossherzoglichen Verordnung vom 23. Dezember 1972 diesbezügliche Strafvorschriften eingeführt worden sind. Die Einhaltung der EWG-Verordnung Nr. 543/69 lässt sich jedoch erst nach einer Erfahrung von zwei bis drei Jahren mit der vorgemerkten grossherzoglichen Verordnung endgültig beurteilen.

Die Niederlande: Aus Stichproben geht hervor , dass 10,3% der Strassenkontrollen zu einer Anzeige geführt haben. 66% der insgesamt festgestellten Zuwiderhandlungen bestanden darin, dass die Fahrer das persönliche Kontrollbuch nicht mitgeführt (Artikel 14 Absatz 1) oder nicht ausgefüllt (Artikel 14 Absatz 2) hatten, wodurch etwaige weitere Zuwiderhandlungen gegen Artikel der Verordnung nicht nachprüfbar waren.

Das Vereinigte Königreich : Obwohl sich die in diesem Bericht genannten Ergebnisse nur auf zwei Monate des Berichtszeitraumes beziehen, geht aus ihnen doch hervor, dass erhebliche Anstrengungen unternommen worden, um die Einhaltung der Verordnung Nr. 543/69 sicherzustellen.

Im Laufe eines ganzen Jahres würden mindestens 6.000 in grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Fahrzeuge aller Länder untersucht werden. Die rund 2.000 Kontrollen zwischen August und Dezember 1973 ergaben, dass rund 94% der Fahrer überhaupt ein Kontrollbuch und 91% der Fahrer ein einwandfrei geführtes Kontrollbuch mitführten.

Diese Zahlen deuten darauf hin, dass die Verordnung weitgehend eingehalten wird. Deshalb ist zu hoffen, dass diese Zahlen künftig noch höher liegen. Bemerkenswerterweise wurde nur ein Verstoss gegen einen anderen Artikel als Artikel 14 festgestellt, was sehr ermutigend ist.

2. Schwierigkeiten bei der Verwendung des persönlichen Kontrollbuchs im grenzüberschreitenden Verkehr.

Bundesrepublik Deutschland: Erhebliche Schwierigkeiten bestehen vor allem bei der Einreise von Fahrzeugen aus Drittstaaten, weil der Fahrer vielfach keine persönlichen Kontrollbücher mitführen und eine Kontrolle der Lenkzeiten und der zurückgelegten Wegstrecke somit nicht möglich ist.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass weitere Massnahmen in allen Mitgliedstaaten zur Aufklärung der Unternehmer und des Fahrpersonals erfolgen sollten. Die Bestrebungen sollten darauf gerichtet werden, die Sozialvorschriften in Strassenverkehr übersichtlicher zu gestalten, damit sie für die betreffenden Unternehmer und das Fahrpersonal verständlicher werden.

In der Bundesrepublik sollen die persönlichen Kontrollbücher durch eine Übersicht über die wichtigsten Bestimmungen ergänzt werden. Daneben sollte ein einheitliches Merkblatt über die Sozialvorschriften im Strassenverkehr für den EWG-Bereich erstellt werden. Dieses Merkblatt könnte auch für das Fahrpersonal aus Drittstaaten vorgesehen werden.

Die Bundesregierung weist erneut darauf hin, dass die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 in allen Mitgliedstaaten einheitlich angewendet und wirksam überwacht werden sollte. Sie sieht darin ein wirksames Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Arbeitsschutzes. Insbesondere ist eine Harmonisierung der Sanktionsvorschriften und die Ahndungsmassnahmen notwendig.

Frankreich: die einzige Schwierigkeit hinsichtlich des persönlichen Kontrollbuches besteht darin, dass es in verhältnismässig zahlreichen Fällen nicht mitgeführt worden war ; über eine gemeinsame Haltung hierzu wird gegenwärtig noch beraten.

Die Niederlande: Die Ausführungen in Punkt a) des vorausgehenden Bericht bezüglich der Verwendung und Vorteile des Systems der "workmap" in den Niederlanden für niederländische Fahrer bleiben unverändert. Wo der Fahrten-schreiber das persönliche Kontrollbuch allmählich ersetzt, erscheint es nicht sinnvoll, die Ausführungen in Punkt b) des vorausgehenden Berichts beizubehalten, wo die allgemeine Einführung der "workmap" für die übrigen Länder der Gemeinschaft angeregt worden war, bei der das Verzeichnis der persönlichen Kontrollbücher mittels des sogenannten Arbeitsblattes vom Fahrer selbst geführt wird.

Belgien, Luxemburg und das Vereinigte Königreich nannten keine Schwierigkeiten, während Italien auf den vorausgehenden Bericht verwies.

3. Vorschläge zur Änderung des Berichtsmusters

Bundesrepublik Deutschland: Es wird vorgeschlagen, um die Zusammenstellung der Zuwiderhandlungen für den Bericht zu erleichtern, ein Verzeichnis in tabellarischer Form vorzusehen.

Frankreich : Das Muster könnte noch etwas vereinfacht werden. So sollte zum Beispiel die Bestimmung, Verstösse im Güterverkehr, Personenlinien- und Personengelegenheitsverkehr getrennt zu erfassen, gestrichen werden.

Die Erfahrung zeigt nämlich, dass kein Mitgliedstaat den statistischen Apparat für solche Aufschlüsselungen besitzt und Teilangaben einiger Mitgliedstaaten zu fraglichen Folgerungen Anlass geben können.

Italien: Verweisung auf den vorausgehenden Bericht. Das Muster hat sich als zu kompliziert und zu differenziert erwiesen, weshalb es nicht möglich gewesen ist, alle gewünschten Angaben zu liefern ; es ist zu hoffen, dass dieses Muster vereinfacht und von überflüssigem befreit werden kann.

Belgien, Luxemburg die Niederlande und das Vereinigte Königreich bringen hierzu keine Vorschläge vor.

4. Vorschläge von Massnahmen, mit denen die Durchführung der Verordnung verbessert werden könnte.

Bundesrepublik : Es wird vorgebracht, dass das Vorgehen bei Verstössen gegen die Vorschriften zwischen den Mitgliedstaaten wirkungsvoll abgestimmt werden sollten.

Belgien:Es wird die Auffassung vertreten, dass bis auf Grossunternehmen, die Berufsverbänden angehören, zahlreiche Fahrer und Verkehrsunternehmer über die derzeit geltenden Vorschriften immer noch unzureichend unterrichtet sind. Um diese Vorschriften bekanntzumachen, wäre es sinnvoll, Führerscheine für Nutzkraftfahrzeuge in allen Ländern der Gemeinschaft nur dann zu erteilen, wenn die Kenntnis der EWG-Verordnung in einer Prüfung nachgewiesen wird.

Frankreich:Wie in dem Bericht über die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1971 gesagt, wäre den Bemühungen um eine bessere Durchführung der Verordnung Nr. 543/69 vom 25. März 1969 ein grösserer und schnellerer Erfolg beschieden, wenn diese Verordnung durch eine Lockerung realistischer würde, so dass die Arbeitgeber und Arbeitnehmer dadurch eher zu einer Mitarbeit bereit wären.

Die weiter obengenannte Erhebung hat jedenfalls gezeigt, dass von den Arbeitnehmern, d.h. gerade von denjenigen, die von der Verordnung geschützt werden sollen, bei der gegenwärtigen Form dieser Verordnung keine Mitarbeit zu erwarten ist.

Italien: Keine besonderen Vorschläge.

Luxemburg :Es wird vorgebracht, dass aufgrund der Ausführungen in Abschnitt IV 1) Änderungs- und Verbesserungsvorschläge gegenwärtig nicht zweckmässig sind.

Die Niederlande : die Verordnung sollte gelockert und vereinfacht werden, damit sie besser durchgeführt werden kann. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die Erklärungen, die der Staatssekretär für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft in der Tagung des Ministerrates vom 27. Juni 1974 in Luxemburg zur 450-km-Vorschrift abgegeben hat, sowie auf die Anlage zum Bericht gemäss Artikel 13 der Verordnung Nr. 543/69 (Dok. V/VII/573/71 -D, Ziffer 33, 2), 3) und 4) verwiesen.

Vereinigtes Königreich : Überwachung und Ahndung sollten harmonisiert werden. Ausserdem ist nicht nur für eine gute Unterrichtung der Verkehrsunternehmer zu sorgen, sondern auch darauf zu achten, dass die Mitgliedstaaten effektive Massnahmen treffen, um den Vorschriften der Verordnung mehr Geltung zu verschaffen.

C. ZUSAMMENFASSUNG UND BEWERTUNG

Noch sind die Angaben von Seiten der Mitgliedstaaten vergleichsweise uneinheitlich und unvollständig ; bei aller Brauchbarkeit der einzelnen Angaben sind deshalb eine sichere Wertung und ein eingehender Vergleich der Verhältnisse von Land zu Land, wie auch in den vorgangenen Jahren, nur bedingt möglich.

Die Erkenntnisse beim Vereinigten Königreich beziehen sich naturgemäss zum grossen Teil nur auf grenzüberschreitende Verkehre, da die Verordnung Nr. 543/69 auf den Binnenverkehr noch keine Anwendung findet.

Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen.

- Kontrollregelungen, Kontrollbeamte und ihre Befugnisse

In allen Mitgliedstaaten, ausser in Dänemark und in Irland, sind Vorkehrungen für Kontrollen auf der Strasse und im Betrieb getroffen. In manchen Ländern, etwa dem Vereinigten Königreich, werden Betriebskontrollen allerdings nur selten und bedingt durchgeführt.

Das Vereinigte Königreich, als neuer Mitgliedstaat, macht genaue Angaben über die Zahl der insgesamt eingesetzten Kontrollbeamten und ihre Befugnisse, die es insoweit erlauben, die Intensität der Kontrollen abzuschätzen. Die Verweisung anderer Mitgliedstaaten auf Angaben in früheren Berichten ermöglichen ein immer noch nur unvollständiges Bild der Verhältnisse.

-Kontrollverfahren

Die Bundesrepublik hat ihre Kontrolle von Ausländern und die Erhebungen bei diesen Kontrollen systematisch ausgebaut.

Ein gewisser Trend des Übergangs von Strassenkontrollen zu mehr Betriebskontrollen, die sich effektiver organisieren lassen, scheint sich abzuzeichnen. So haben in Frankreich etwa für gewisse Verkehre die Betriebskontrollen um 48% zu-, die Strassenkontrollen um 7% abgenommen.

Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass die Kontrollen hinsichtlich Organisation, Methode und praktischer Durchführung von Land zu Land noch sehr uneinheitlich und ungleichgewichtig sind und sich in ihrer Effektivität nicht sicher einschätzen lassen. So werden etwa im Vereinigten Königreich herkömmlicherweise die Betriebskontrollen nur bedingt und sehr selten durchgeführt. In Italien erfolgt der Kontrolldienst noch nicht systematisch vielmehr nur stichprobenweise und aus besonderen Anlässen heraus.

-Zu widerhandlungen und Ahndungen

Zunächst ist festzustellen, dass die Angaben über die Anzahl der Kontrollen und Zu widerhandlungen und über die ausgesprochenen Ahndungen sich wesentlich verbessert haben und deshalb brauchbarer sind.

In einigen Ländern sollten noch gewisse sachlichen und organisatorischen Voraussetzungen für eine raschere und genaue Erfassung aller Fälle von Verstössen und ihrer Verfolgung geschaffen werden.

Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass die immer noch lückenhaften Angaben eine für alle Mitgliedstaaten sichere Aussage über den Umfang von Verstössen und ihrer Ahndung und damit einen befriedigenden Vergleich der Lage nicht zulassen. Es dürfte nach den bisherigen Erfahrungen zweckmässig sein, für die Erfassung, Wertung und Darstellung der Ergebnisse gemeinsame Regeln aufzustellen, um in Zukunft zu übersichtlicherem Zahlenmaterial zu kommen.

-Zu widerhandlungen von Ausländern

Die Verstösse durch Nichtangehörige von Mitgliedstaaten und ihre Verfolgung stellt aus der Gemeinschaftsperspektive ein wichtiger Punkt dar. Auch hier sind die Angaben der verschiedenen Mitgliedstaaten von sehr unterschiedlichem Aussagewert und insgesamt ergibt sich der Eindruck, dass der Umfang der Kontrollen des grenzüberschreitenden Verkehrs noch stark zu wünschen übrig lässt. Während etwa Belgien, Frankreich, Grossbritannien und die Niederlande gewisse Aufschlüsselungen der Verstösse nach In- und

Ausländern vornehmen, sind solche Aufschlüsselungen in der Bundesrepublik und in Italien nicht greifbar. Die Bundesrepublik will die Möglichkeit einer Prüfungen systematischen Aufschlüsselung prüfen. Weiter ist, wie schon im vergangenen Berichtszeitraum, kein klares Bild über den Umfang der Ausländerkontrollen zu gewinnen, der unzureichend erscheint, weil die Häufigkeit der Kontrollen nicht am Umfang des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs gemessen wird.

-Die ausgesprochenen Ahndungen

Die Unterschiedlichkeit in den Sanktionsregelungen und in der Sanktionspraxis in den Mitgliedstaaten hat sich, soweit dies beurteilt werden kann, gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich geändert. Wie schon im vorhergehenden Bericht angedeutet wurde, wird hier vor allem eine gewisse Harmonisierung des Strafmaßes Voraussetzung für eine diskriminierungsfreie und wettbewerbsgerechte Lösung sein.

-Gegenseitige Beistandsgewährung und Mitteilung von Zuwiderhandlungen

Die gegenseitige Beistandsgewährung hat sich gegenüber den vorhergehenden Berichtszeitraum leicht verbessert. Eine wichtige Voraussetzung hierfür wurde durch die inzwischen jedem Mitgliedstaat übermittelte vollständige Liste der Kontaktstellen zur Beistandsgewährung geschaffen.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Verfolgung von Verstößen durch Ausländer (Angehörige eines anderen Mitgliedstaates) wegen den sehr unterschiedlichen Rechts- und Verfahrensordnungen in den einzelnen Mitgliedstaaten und der mangelhaft organisierten gegenseitigen Rechts- und Verwaltungshilfe ein besonders problematischer und unbefriedigender Punkt darstellt (Straflücken). Immerhin melden z.B. Belgien und Frankreich umfangreichere Mitteilungen von Verstößen durch Ausländer.

Es wird notwendig sein, dass die Mitgliedstaaten gemeinsame praktische Verfahren und Regeln entwickeln, die es, ungeachtet der unterschiedlichen Rechts- und Verfahrensordnung, erlauben, auf pragmatische und einfache Weise bei der Strafverfolgung von Nichtstaatsangehörigen und der notwendigen Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu befriedigenden Ergebnissen zu kommen.

-Folgerungen und Vorschläge der Mitgliedstaaten

Anwendung der Verordnung

Die Mehrzahl der Mitgliedstaaten stellen das Bedürfnis nach einer verbesserten Anwendung der Verordnung fest. Dagegen hält das Vereinigte Königreich im Bezug auf den grenzüberschreitenden Verkehr die Anwendungsbedingungen für ausreichend. Die Bundesrepublik legt in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung einer besseren Information der Unternehmer und Fahrer besonderen Wert.

Persönliches Kontrollbuch

Die Angaben bekräftigen erneut, dass es zweckmässig ist, gegenüber Fahrern aus Drittländern gemeinsame Verhaltensregeln festzulegen.

Mit der schrittweisen Einführung der obligatorischen Benutzung von Fahrtschreibern ab 1.1.1975 (1), die das persönliche Kontrollbuch völlig ersetzen werden, wird die Frage des persönlichen Kontrollbuchs im Gemeinschaftsverkehr entsprechend an Gewicht verlieren.

Berichtsmuster

Von französischer und italienischer Seite wird angeregt, das Schema, anhand dessen die Mitgliedstaaten ihre Mitteilungen an die Kommission machen, zu vereinfachen und zweckmässiger zu gestalten.

Vorschläge von Massnahmen, mit denen die Anwendung der Verordnung verbessert werden könnte

Die Niederlande regen die Überprüfung gewisser Bestimmungen der Verordnung an, insbesondere derjenigen über die Doppelbesatzung bei einer Fahrstrecke von 450 km (Art. 6 der Verordnung), um durch eine gewisse Lockerung und Vereinfachung dieser Bestimmungen zu einer besseren Anwendung zu kommen.

Belgien legt gleich der Bundesrepublik besonderen Wert auf eine bessere Information der Fahrer und regt an, die Erteilung des Führerscheins an eine Prüfung der Kenntnisse der Verordnungsbestimmungen zu knüpfen.

Von seiten des Vereinigten Königreichs wird die Notwendigkeit einer besseren Harmonisierung der Kontrollmassnahmen und Sanktionen in der Gemeinschaft als Voraussetzung einer besseren Anwendung der Verordnung unterstrichen.

(1) Verordnung des Rates Nr. 1463/70 vom 20.7.1970 ABl. Nr. L 164/70 S.1

Die genannten Vorschläge verdienen eine eingehende Prüfung. Die Frage der Harmonisierung von Kontrollmassnahmen und Sanktionen war bereits Gegenstand von erster Erörterung in der Sitzung mit Regierungssachverständigen am 5. und 6. Dezember 1974. Die Belgische Anregung müsste mit der Aktion der Kommission auf dem Gebiete der Harmonisierung der Führerscheinregelungen in den Mitgliedstaaten verbunden werden (1).

In Rahmen des Gedankenaustausches der in den vergangenen Monaten über eine mögliche Lockerung und Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 in der Gruppe für Verkehrsfragen beim Rat unter Beteiligung der Kommission stattgefunden hat, wurde übrigens die von den Niederlanden angeregte Überprüfung des Artikel 6 der Verordnung bereits behandelt.

Insgesamt ist zu den Ergebnissen zu bemerken, dass die Mitgliedstaaten gemeinsam weiterhin verstärkt darauf hinwirken müssen, insbesondere durch wirksamere Kontrollen und Sanktionen und durch geeignetere Verfahren bei der gegenseitigen Beistandsgewährung, die Anwendung der Verordnung zu verbessern. Die Kommission ist bereit, alles im Bereich ihrer Möglichkeiten stehende hierzu beizutragen.

(1) Ein erster Vorschlag einer Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen wurden dem Rat von der Kommission am 17. August 1972 vorgelegt (KOM(72) endg. von 24.7.1972).

1973

Zu widerhand- lung Güter- und Personen- verkehr	Art der Zuwiderhandlung - Abschnitt II											Art der Ahndung			
	Begrenzung der Fahrstrecke	Dauer der Lenkzeit Güterverkehr	Dauer der Lenkzeit Personenbeförderung	Unterbrechung der Lenkzeit	Tagesruhezeit Güterverkehr	Tagesruhezeit Personenbeförderung	Wöchentliche Ruhezeit	Anforderung an Fahrer (Kontrollbuch)	Führung der Kontrollbücher	Linienverkehr (Unternehmer)	Linienverkehr (Personal)	Mündliche Verwarnung	Verwarnungsgeld	Bussgeldbescheide	Strafanzeige
Zu II. 1	a	b1	b2	c	d1	d2	e	f1	f2	g1	g2	Zu II. 3			
65 887	2 410	9 495	3 243	2 281	5 167	573	466	28 708	13 140	299	105	4 993	13 822	18 709	18

ANLAGE II
Verfahren wegen Ordnungswidrigkeiten nach dem Fahrpersonalgesetz
im Jahre 1973

(Bundesrepublik Deutschland)

Güterkraftverkehr

Land	Keine Weiterverfolgung/ Belehrung					Verwarnung ohne Verwarnungsgeld					Verwarnung mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheid					Summe				
	Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen				
	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nahmen	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maßnah- men Anz./ DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maßnah- men Anz./ DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maßnah- men Anzahl	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke
A	720	-	-	-	-	5	2	2	2	-	8 150	4	-	3	1	85 17.615	9	69	39	28	318	15	71	43	29
B	195	179	12	5	27	44	42	2	2	2	354 7.070	326	17	3	21	155 13.176	153	2	-	4	749	100	33	10	54
CH	15	9	1	-	5	32	23	6	1	5	-	-	-	-	-	37 10.045	37	32	5	43	134	69	35	7	50
DK	43	39	-	-	5	18	17	-	-	-	175 3.490	170	2	2	7	43 2.600	43	4	3	2	279	269	5	5	14
F	5	4	1	-	-	14	14	-	-	1	4 80	4	-	-	-	221 15.910	183	27	6	35	244	210	28	6	37
GB	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 50	1	-	-	-	3	3	-	-	-
GR	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
I	65	14	-	-	5	16	15	-	-	-	53 1.160	53	-	-	-	352 20.760	353	8	4	4	502	441	3	4	9
L	67	62	5	5	2	33	26	4	3	1	12 220	10	2	1	1	10 415	10	1	-	-	119	105	12	9	4
N	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1 20	1	-	-	-	1 50	1	-	-	-	8	8	-	-	-
N L	95	73	12	1	12	2	2	-	-	-	76 1.315	76	-	-	-	2.034 179.155	1.809	222	47	232	2.207	1.960	234	48	234
S	17	15	2	1	1	-	-	-	-	-	1 20	-	-	-	1	1 50	1	-	-	-	19	16	2	1	2
S F	8	8	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8	-	-	1
TR	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Summe	1.245	411	33	12	58	161	142	14	8	9	609 13.535	21	9	31		3.001 259.755	2.505	365	104	399	5.056	3.907	433	133	437

ANLAGE III

(Bundesrepublik Deutschland)

Verfahren wegen Ordnungswidrigkeiten nach dem Fahrpersonalgesetz
im Jahre 1973

Personenkraftverkehr

Land	Keine Weiterverfolgung/ Belehrung					Verwarnung ohne Verwarnungsgeld					Verwarnung mit Verwarnungsgeld					Bußgeldbescheid					S u m m e					
	Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					Verletzte Bestimmungen					
	Maß- nah- men	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maß- nah- men	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maßnah- men Anz./ DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maßnah- men Anz./ DM	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	Maßnah- men Anzahl	Kontr. Mittel	Lenk- zeit	Ruhe- zeit	Fahrt- strecke	
A	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	
B	3	3	-	-	-	1	1	-	-	-	1 20	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-	
CH	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2 150	1	1	-	-	4	3	1	-	-	
D	2	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	
F	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	
GB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
L	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	
N	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	
NL	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1 20	1	-	-	-	-	18 840	17	-	-	-	21	18	2	-	-
S	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	
SF	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Summe	13	8	2	-	-	6	6	-	-	-	2 40	2	-	-	-	20 960	18	1	-	-	41	34	3	-	-	

ANLAGE IV (Belgien)

Zahl der festgestellten Verstösse im Güterkraftverkehr

Die 2.949 festgestellten Verstösse im Güterkraftverkehr verteilen sich wie folgt:

a) Begrenzung der Fahrstrecke (450 km)(Artikel 6)	13
b) Dauer der Lenkzeit (Artikel 7)	
ununterbrochene Lenkzeit	29
tägliche Lenkzeit	33
wöchentliche Lenkzeit	11
c) Unterbrechung der Lenkzeit (Artikel 8)	7
d) Tagesruhezeit (Artikel 11)	27
e) Wöchentliche Ruhezeit (Artikel 12)	1
f) Kontrollbuch (Artikel 14 und Anhänge)	
Artikel 14 Absatz (1)-Mitglieder des Fahrpersonals ohne mitgeführte Kontrollbücher	1.728
Artikel 14 Absatz (1) (Anhang) nicht ausgehändigte Kontrollbücher	18
Artikel 14 Absatz (2)-nicht oder unbefriedigend geführte Kontrollbücher	474
Artikel 14 Absatz (7)-nicht geführte Verzeichnisse	362
Artikel 14 Absatz (7)-unbefriedigend geführte Verzeichnisse	116
Artikel 14 Absatz (8)-Nichtaufbewahrung der Kontrollbücher	114
g) Kontrollen des Linienverkehrs (Artikel 15)	
1.Nichtaufstellung eines Linienfahrplans	9
Nichtaufstellung eines Arbeitszeitplans	7
2.Für jedes Mitglied des Fahrpersonals geltende Vorschrift, ein Exemplar des Arbeitszeitplans und des Linienfahrplans mit sich zu führen.	0

Zusammen 2.949

ANLAGE V (Belgien)

Verstöße belgischer Staatsangehöriger

a)	Begrenzung der Fahrstrecke (450 km) (Artikel 6)	12
b)	Dauer der Lenkzeit (Artikel 7)	
	ununterbrochene Lenkzeit	23
	tägliche Lenkzeit	30
	wöchentliche Lenkzeit	11
c)	Unterbrechung der Lenkzeit (Artikel 8)	7
d)	Tagesruhezeit (Artikel 11)	27
e)	Wöchentliche Ruhezeit (Artikel 12)	1
f)	Kontrollbuch (Artikel 14 und Anhänge)	
	Artikel 14 Absatz (1) - ohne Kontrollbücher	1.584
	Artikel 14 Absatz (1) - (Anhang) nicht ausgehändigte Kontrollbücher	18
	Artikel 14 Absatz (2) - nicht oder unbefriedigend geführte Kontrollbücher	464
	Artikel 14 Absatz (7) - nicht geführte Verzeichnisse	362
	Artikel 14 Absatz (7) - unbefriedigend geführte Verzeichnisse	116
	Artikel 14 Absatz (8) - Nichtaufbewahrung der Kontrollbücher	114
g)	Kontrollen des Linienverkehrs (Artikel 15)	
	1. Aufstellung eines Linienfahrplans	9
	Aufstellung eines Arbeitszeitplans	7
	2. Für jedes Mitglied des Fahrpersonals geltende Vorschrift, ein Exemplar des Arbeitszeitplans und des Linienfahrplans mit sich zu führen.	0
Zusammen		2.785

ANLAGE Va (Belgien)

Verstöße ausländischer Staatsangehöriger

	NL	L	D	I	F	DK	Zusammen
a) Begrenzung der Fahrstrecke (450 km) (Artikel 6)	1	-	-	-	-	-	1
b) Dauer der Lenkzeit(Artikel7)							
ununterbrochene Lenkzeit	5	-	1	-	-	-	6
tägliche Lenkzeit	2	-	-	-	1	-	3
wöchentliche Lenkzeit	-	-	-	-	-	-	-
c) Unterbrechung der Lenkzeit (Artikel 8)	-	-	-	-	-	-	-
d) Tagesruhezeiten (Artikel 11)	-	-	-	-	-	-	-
e) Wöchentliche Ruhezeiten	-	-	-	-	-	-	-
f) Kontrollbuch (Artikel 14 und Anhänge)							
Mitglieder des Fahrpersonals ohne mitgeführte Kontrollbücher (Artikel 14,1)	97	14	16	1	14	1	143
nicht oder unbefriedigend geführte Kontrollbücher (Artikel 14,2)	7	1	1	-	1	-	10
Zusammen	112	15	18	1	16	1	163

ANLAGE VI (Belgien)

Im Personengelegenhkeitsverkehr festgestellte Verstösse:

a) Begrenzung der Fahrstrecke (450 km)(Artikel 6)	0
b) Dauer der Lenkzeit (Artikel 7) (Belgien - 8, Frankreich-1)	9
c) Unterbrechung der Lenkzeit (Artikel 8)	0
d) Tagesruhezeiten (Artikel 11)	0
e) Wöchentliche Ruhezeiten (Artikel 12)	0
f) Kontrollbuch (Artikel 14 und Anhänge)	
-Artikel 14 Absatz 1 kein Kontrollbuch (davon: Belgien 73, Deutschland 11, Frankreich 7, Niederlande 15, Luxemburg 5, Italien 6)	117
-Artikel 14 Absatz 2 nicht oder unbefriedigend geführtes Kontrollbuch (davon: Belgien 33, Deutschland 2, Frankreich 2, Niederlande 11, Luxemburg 1)	49
-Artikel 14 Absatz 7 nicht oder unbefriedigend geführte Verzeichnisse (Belgien 6)	6
Zusammen	181

ANLAGE VII(Belgien)

Aufgliederung der 1973 erstatteten Anzeigen und getroffene Massnahmen (abgeschlossene Verfahren).

Güterkraftverkehr

Anzeigen auf Grund von Artikel	Zahl der Anzeigen	Keine Weiter- verfolgung	Verhandlung	Freispruch	Verurteilung	nicht abgeschlossene Verfahren
7 (1)	6	-	-	-	-	6
14 - 1 (2)	1.687	186	273	-	56	1.172
14 - 2 (3)	107	14	21	-	4	68
14 - 7 (4)	103	11	26	-	1	65
14 - 8 (5)	1	1	-	-	-	-
15 (6)	1	1	-	-	-	-
	1.905	213	320	-	61	1.311

- (1) 7 : Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit
 (2) 14.1 : Mitglied des Fahrpersonals ohne mitgeführtes persönliches Kontrollbuch
 (3) 14.2 : Persönliches Kontrollbuch nicht oder unbefriedigend geführt
 (4) 14.7 : Verzeichnis der persönlichen Kontrollbücher nicht geführt
 (5) 14.8 : Abgeschlossene persönliche Kontrollbücher nicht mindestens ein Jahr lang aufbewahrt
 (6) 15 : Linienfahrplan und Arbeitszeitplan nicht aufgestellt (Linienverkehr)

ANLAGE VIII (Frankreich)

Kontrolle der Mitglieder des Fahrpersonals ausländischer Fahrzeuge

Die Zahlenangaben über die Kontrollen der Mitglieder des Fahrpersonals ausländischer Fahrzeuge werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst (in Klammern die entsprechenden Angaben für die Zeit vom 1. Oktober 1971 bis 31. Dezember 1972).

	Zahl der Mitglieder		Anteil der Mitglieder des Fahrpersonals, die alle Vorschriften einhielten	Zahl der	
	die kontrolliert wurden	die alle Vorschriften einhielten		festgestellten Zuwiderhandlungen	Anzeigen
Insgesamt davon	318 (540)	156 (279)	49 (52)	134 (362)	94 (191)
Belgien	87 (191)	37 (80)	43 (42)	50 (137)	33 (85)
Bundesrepublik Deutschland	108 (147)	68 (94)	63 (64)	38 (97)	24 (39)
Italien	76 (79)	34 (36)	45 (46)	25 (57)	16 (31)
Luxemburg	4 (16)	3 (9)	75 (56)	1 (3)	1 (3)
Niederlande	17 (97)	7 (57)	41 (59)	3 (56)	3 (33)
Drittländer	26	7	27	17	17

ANLAGE IX (Frankreich)

Aufgliederung der festgestellten Verstösse

	1973 Zahl	1973 Anteil (%)	Anteil im Jahre 1972	Veränderung
Täglich zu lange Lenkzeit	9.682	24%	29%	- 5%
nicht vorschriftsmässige Führung des persönlichen Kontrollbuches	13.716	34%	27%	+ 7%
Überschreitung der 450 km km Fahrstrecke	6.858	17%	13%	+ 4%
Zu lange ununterbrochene Lenkzeit	3.630	9%	10%	- 1%
Unzureichende Tagesruhe- zeit	3.227	8%	10%	- 2%
Fehlen von Kontroll- dokumenten	806	2%	4%	- 2%
Verschiedene	2.420	6%	7%	- 1%

ANLAGE X (Frankreich)

Bussgeldbescheide französischer Gerichte:

Geldbussen			Zahl der Buss- geldbescheide	Anteil (%)	Fortlaufend addierte Anteile (%)	Fortlaufend addierte Ant- eile (%) im 2 und 3 Vier- teljahr 1972
Geldbussen	unter	12 F	2.080	18	18	22,8
Geldbussen	12	- 20 F	720	6	24	38,0
Geldbussen	21	- 30 F	1.674	14	38	53,2
Geldbussen	31	- 60 F	3.549	31	69	) 91,16
Geldbussen	61	- 100 F	1.827	15	84	)
Geldbussen	101	- 150 F	745	6	90	93,5
Geldbussen	151	- 200 F	658	5	95	94,6
Geldbussen	201	- 240 F	133	1	96	94,6
	über	240 F	402	4	100	100,0
			11.788	100		

Die geringe Höhe bestimmter Geldbussen ist im übrigen darauf zurückzuführen, dass mehrere Geldbussen oft gleichzeitig verhängt werden und die Gerichte dies bei der Festsetzung der einzelnen Geldbussen berücksichtigen (obwohl bei strenger Anwendung des Gesetzes die Zusammenfassung von Geldbussen nicht zulässig ist).

ANLAGE XI (Luxemburg)

Verzeichnis der Verstösse

- a) Begrenzung der Fahrstrecke (450 km) für bestimmte Fahrzeugkategorien, wenn von Beginn der Fahrt an nicht zwei Fahrer eingesetzt werden. (Artikel 6)

Zahl der Verstösse : 3.147

- b) Dauer der Lenkzeit (Artikel 7)

-Fahrzeuge im Sinne von Artikel 6

tägliche Lenkzeit : 8 Stunden

Zahl der Verstösse : 4.176

wöchentliche Lenkzeit: 48 Stunden

Zahl der Verstösse : 135

-sonstige Fahrzeuge : keine Angaben.

- c) Unterbrechung der Lenkzeit (Artikel 8)

Zahl der Verstösse : 1.809

- d) Tagesruhezeit (Artikel 11)

1. Güterkraftverkehr:

- 11 Stunden innerhalb der letzten 24 Stunden, abweichend davon innerhalb einer Woche höchstens zweimal 9 Stunden am Standort oder zweimal 8 Stunden ausserhalb des Standortes.

Zahl der Verstösse : 1.301

2. Personenkraftverkehr : keine Angaben

- e) Wöchentliche Ruhezeit (Artikel 12)

Zahl der Verstösse : 35

- f) Kontrollbuch (Artikel 14 und Anhänge)

Bei den Kontrollen wurde festgestellt, dass die Fahrer grosser Verkehrsunternehmen das Kontrollbuch mit sich führten.

Vorschriftsmässige Führung des Kontrollbuches;

Zahl der Verstösse : 194

- g) Kontrolle des Linienverkehrs (Artikel 15)

Bei der Kontrolle des Linienverkehrs hat sich gezeigt, dass sowohl die Verpflichtung des Unternehmens, einen Linienfahrplan und einen Arbeitszeitplan aufzustellen, als auch die Verpflichtung jedes Mitglieds des Fahrpersonals, einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und einen Abdruck des Linienfahrplans mit sich zu führen, in der Regel eingehalten worden sind.

ANLAGE XII (Niederlande)

Verstösse und Ahndungen

1.	<u>Artikel</u>	<u>Güterkraftverkehr</u>	<u>Personenkraftverkehr</u>	
			<u>abgeschlossen</u>	<u>nicht abgeschlossen</u>
a.	6	3026	-	-
b.	7/1	2333	-	2
	7/2	6732	-	38
	7/3	451	-	3
	7/4	334	-	-
c.	8	3	-	-
d.1)	11/1	2616	-	-
	2)	-	5	101
e.	12	40	-	27
f.1)	14/1	11973	5	208
	2)	19325	11	131
g.	15/1	-	-	-
	15/5	-	-	-

zusammen 46833 21 510

2.	<u>Artikel</u>	<u>Niederlande</u>	<u>Belgien</u>	<u>B.R.Deutschland</u>	<u>Frankreich</u>	<u>Italien</u>	<u>Luxemburg</u>	<u>Dritt-länder</u>
a.	6	2984	15	23	2	-	-	2
b.	7/1	2326	-	9	-	-	-	-
	7/2	6723	31	12	2	-	-	2
	7/3	454	-	-	-	-	-	-
	7/4	332	1	1	-	-	-	-
c.	8	3	-	-	-	-	-	-
d.	11/1	2587	16	11	2	-	-	-
	11/2	104	2	-	-	-	-	-
e.	12	67	-	-	-	-	-	-
f. 1.	14/1	11825	203	143	5	3	2	5
	2.	19157	117	152	2	37	-	2
g.	15/1	-	-	-	-	-	-	-
	15/2	-	-	-	-	-	-	-

zusammen 46562 385 351 13 40 2 11

3. Gemäss Artikel 6 des Lenkzeitengesetzes (niederländisches Amtsblatt 1936, Seite 802) beträgt die Strafe für Verstösse gegen die einschlägigen Vorschriften höchstens 300 Hfl. oder einen Monat Gefängnis und im Wiederholungsfall innerhalb von zwei Jahren nach der ersten Strafe höchstens 600 Hfl. oder zwei Monate Gefängnis.

ANLAGE XIII (Niederlande)

Gesamtzahl der Anzeigen und Kontrollberichte im Güter- und Personenkraftverkehr in den Niederlanden.

	Anzeigen	Kontroll- berichte	Verstösse	Ahndung	Bemerkungen
Niederlande	21.093		46.562	Hfl. 761.437,50	210 Verfahren eingestellt 21 Verfahren eingestellt*
Belgien	72	224	385	Hfl. 1.195,-	23 Verfahren eingestellt
B.R.Deutschland	36	209	351	Hfl. 475,-	18 Verfahren eingestellt
Frankreich	-	9	13	Hfl. -	
Italien	-	22	40	Hfl. -	
Luxemburg	1	1	2	Hfl. 10,-	
Drittländer	-	6	11	Hfl. -	
zusammen	21.202	471	47.364	Hfl. 763.117,50	

* Keine Weiterverfolgung

ANLAGE XIV (Niederlande)

II. Aufgliederung der Bussgeldbescheide gegen niederländische Güterkraftverkehrsunternehmen.

<u>Güterkraftverkehr</u> <u>Verordnungsartikel</u>	<u>Zahl</u> <u>der Anzeigen</u>	<u>Gesamtzahl der in</u> <u>den Anzeigen genann</u> <u>ten Verstösse</u>	<u>Gesamthöhe der Geldbussen</u>
6	40	218	Hfl. 3.760,-
7.1	13	142	Hfl. 1.230,-
7.2	84	753	Hfl. 6.540,-
7.3	22	68	Hfl. 1.245,-
11.1	66	204	Hfl. 10.340,-
12	5	7	Hfl. 340,-
14.1	11.519	11.519	Hfl. 330.545,-
14.2	8.206	18.144	Hfl. 279.052,50
andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	839	15.017	Hfl. 116.385,-
	20.794	46.072	Hfl. 749.437,50
<u>Personenlinienverkehr</u>			
14.1	4	4	Hfl. 115,-
14.2	1	1	Hfl. 30,-
andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	1	16	Hfl. 500,-
	6	21	Hfl. 645,-
<u>Personengelegenheits-</u> <u>verkehr</u>			
14.1	185	185	Hfl. 5.555,-
14.2	82	108	Hfl. 2.375,-
andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	26	176	Hfl. 3.425,-
	293	469	Hfl. 11.355,-

ANLAGE XV (Niederlande)

Bussgeldbescheide gegen niederländische Güterkraftverkehrsunternehmen in Belgien

Güterkraftverkehr Verordnungsartikel	Zahl der Anzeigen	Gesamtzahl der in den Anzeigen genann- ten Verstösse	Gesamtbetrag der Geld- bussen
14.1	73	73	Hfl. 2.375,-
14.2	36	44	Hfl. 1.125,-
andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	3	41	Hfl. 425,-
	112	158	Hfl. 3.925,-
<u>Personenlegenheitsverkehr</u>			
14.1	3	3	Hfl. 95,-
14.2	3	3	Hfl. 90,-
	6	6	Hfl. 185,-

Bussgeldbescheide gegen belgische Güterkraftverkehrsunternehmen in den Niederlanden

Güterkraftverkehr	Zahl der		Zahl der in den Anzeigen und in den Kontrollberichte genannten Verstösse	Gesamtbetrag der Geldbussen
	Anzeigen	Kontroll- berichte		
14.1	58	142	200	Hfl. 1.195,-
14.2	14	56	98	Hfl. -
Andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	-	19	68	Hfl. -
	72	217	366	Hfl. 1.195,-
<u>Personenlegenheits- verkehr</u>				
14.1	-	3	3	
14.2	-	3	8	
Andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	-	1	8	
	-	7	19	

ANLAGE XV (Niederlande)

(Fortsetzung)

Bussgeldbescheide gegen deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen in den Niederlanden

<u>Güterkraftverkehr</u>	Zahl der		Gesamtzahl der in den Anzeigen und in den Kontrollberichten genannten Verstöße	Gesamtbetrag der Geldbussen
	Anzeigen	Kontrollberichte		
14.1	27	97	124	Hfl. 360,-
14.2	9	80	145	Hfl. 115,-
	36	177	269	Hfl. 475,-
<u>Personenbeförderung</u>				
14.1	-	19	19	
14.2	-	7	7	
Andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	-	6	56	
	-	32	82	

Bussgeldebescheide gegen französische Güterkraftverkehrsunternehmen in den Niederlanden

<u>Güterkraftverkehr</u>				
14.1	-	5	5	
14.2	-	2	2	
Andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	-	2	6	
		9	13	

.../...

ANLAGE XV (Niederlande)

(Fortsetzung)

Bussgeldbescheide gegen italienische Güterkraftverkehrsunternehmen in den Niederlanden

Verordnungsartikel	Zahl der		Gesamtzahl der in den Anzeigen und in den Kontrollberichten genannten Verstöße	Gesamtbetrag der Geldbussen
	Anzeigen	Kontrollberichte (1)		
14.1	-	3	3	
14.2	-	19	37	
	-	22	40	

Bussgeldbescheide gegen luxemburgische Güterkraftverkehrsunternehmen in den Niederlanden

14.1	1	1	2	Hfl. 10,-
------	---	---	---	-----------

Bussgeldbescheide gegen Güterverkehrsunternehmen aus Drittländern in den Niederlanden

<u>Güterkraftverkehr</u>				
14.1	-	3	3	
14.2	-	1	2	
Andere als die in dieser Spalte genannten Artikel	-	2	6	
	-	6	11	

(1) keine Weiterverfolgung

ANLAGE XVI (Vereinigtes Königreich)

LISTE DER VERSTÖSSE nur vom 1. August 1973 bis 31. Dezember 1973

Gesamtzahl der festgestellten Verstösse : 184.

- a. (Artikel 6) keine
- b. (Artikel 7) (1) keine
(2) Vereinigtes Königreich : 1 (Güterverkehr)
mündliche Verwarnung.
- c. (Artikel 8) keine
- d. (Artikel 11) keine
- e. (Artikel 12) keine
- f. (Artikel 14 und Anhänge)

GÜTERKRAFTVERKEHR - Zahl der Verstösse

	Vereinigtes Königreich	Frank- reich	Nieder- landen	Deutsch- land	Belg- ien	Däne- mark	Ital- ien	Ir- land	Luxe- mburg	Dritt- länder	Zu- sammen
14 (1)	59	4	12	2	2	13	15	7	-	23	123
14 (2)	19	27	2	1	-	2	-	-	-	8	59
										zusammen	182

davon:

GÜTERKRAFTVERKEHR - BUSSGELDESCHEIDE

- 14 (1) Anzeigen : Vereinigtes Königreich : 2
Verbote : Vereinigtes Königreich 5, Niederlande 2, Dänemark 10, Irland 3, Drittländer 3.
Schriftliche Verwarnungen :
Vereinigtes Königreich 5, Frankreich 1, Niederlande 4, Drittländer 2.
Mündliche Verwarnungen :
Vereinigtes Königreich 47, Frankreich 3, Niederlande 6, Deutschland 2, Belgien 2, Dänemark 3, Italien 1, Irland 4, Drittländer 18.
- 14 (2) Anzeigen : Vereinigtes Königreich : 2
Verbote ; Vereinigtes Königreich : 2
Schriftliche Verwarnungen :
Frankreich 2, Niederlande 1, Dänemark 1, Drittländer 1.
Mündliche Verwarnungen :
Vereinigtes Königreich 15, Frankreich 25, Niederlande 1, Dänemark 2, Drittländer 7.

PERSONENKRAFTVERKEHR - ZAHL DER VERSTÖSSE UND GELDBUSSEN

- 14 (1) Vereinigtes Königreich : 1 mündliche Verwarnung.

- g. (Artikel 15) keine.