

VERORDNUNG (EWG) Nr. 543/69 DES RATES

vom 25. März 1969

über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften
im StraßenverkehrDER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf die Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen⁽¹⁾, insbesondere auf Abschnitt III,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Durchführung der Sozialvorschriften der genannten Entscheidung ist für den Straßenverkehr einigermaßen dringlich; es müssen ebenfalls so weit wie möglich die Erfordernisse berücksichtigt werden, die sich aus der vorgesehenen Annäherung auf diesem Gebiet zwischen den drei Verkehrsträgern ergeben.

Zu diesem Zweck müssen die notwendigen Maßnahmen hinsichtlich der Zusammensetzung des Fahrpersonals, der Lenkungs- und Ruhezeiten vorrangig getroffen werden.

Die Verordnungsvorschriften über die Arbeitsbedingungen dürfen die Zuständigkeit der Sozialpartner, insbesondere im Rahmen von Tarifverträgen für die Arbeitnehmer günstigere Bestimmungen festzulegen, nicht beeinträchtigen; zur Förderung des sozialen Fortschritts und im Hinblick auf eine größere Sicherheit im Straßenverkehr muß jeder Mitgliedstaat weiterhin das Recht haben, gewisse geeignete Maßnahmen zu treffen; die Kommission muß daher die Entwicklung der Lage in den Mitgliedstaaten beobachten und dem Rat hierüber in regelmäßigen Zeitabständen Berichte

vorlegen mit dem Ziel, daß die Verordnung der festgestellten Entwicklung angepaßt werden kann.

Diese Verordnung muß auf Beförderungen mit den auf dem Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten verkehrenden Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittland zugelassen sind, einheitlich angewandt werden.

Vom Anwendungsbereich dieser Verordnung können bestimmte Beförderungen ausgenommen werden.

Es müssen Maßnahmen in bezug auf das Mindestalter für Fahrer im Güterverkehr und im Personenverkehr — auch unter Berücksichtigung gewisser Erfordernisse der Berufsausbildung — sowie in bezug auf das Mindestalter für Beifahrer und Schaffner vorgesehen werden.

Von einer bestimmten Entfernung ab und für bestimmte Fahrzeuge müssen Maßnahmen hinsichtlich der Zusammensetzung des Fahrpersonals getroffen werden; den Unternehmen ist hierbei die Wahl zwischen einem System der Doppelbesetzung und einem System der Ablösung des Fahrers zu lassen.

Die ununterbrochene Lenkzeit und die Tageslenkzeit sind zu beschränken, ohne daß diese Regelung die einzelstaatlichen Vorschriften berührt, wonach der Fahrer das Fahrzeug nur so lange lenken darf, wie er in der Lage ist, es sicher zu führen.

Hinsichtlich der Lenkzeiten ist jedoch vorzusehen, daß die betreffenden Bestimmungen der Verordnung nur schrittweise angewandt werden; hierzu sind in einer Übergangsbestimmung die Vorschriften festzulegen, die während einer ersten Phase von zwei Jahren gelten; für bestimmte lange und schwere Fahrzeuge ist jedoch insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit vorzusehen, daß mit dem Inkrafttreten der Verordnung strengere Vorschriften angewandt werden.

Hinsichtlich der Ruhezeiten sind die Mindestdauer und die weiteren Bedingungen für die täglichen und die wöchentlichen Ruhezeiten der Mitglieder des Fahrpersonals festzulegen.

Um eine Kontrolle der Beachtung dieser Verordnung zu ermöglichen, ist ein persönliches Kontrollheft einzuführen, das für alle Mitglieder des Fahrpersonals obligatorisch ist; jedoch kann für die Mitglieder des

⁽¹⁾ ABl. Nr. 88 vom 24. 5. 1965, S. 1500/65.

⁽²⁾ ABl. Nr. 63 vom 3. 4. 1967, S. 993/67.

⁽³⁾ ABl. Nr. 92 vom 17. 5. 1967, S. 1802/67.

Fahrpersonals von Fahrzeugen im Linienverkehr das persönliche Kontrollheft durch eine Abschrift des Fahrplans und durch einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan des Unternehmens ersetzt werden.

Das persönliche Kontrollheft ist möglichst durch ein mechanisches Kontrollgerät zu ersetzen; hierzu sind binnen einer bestimmten Frist auf Gemeinschaftsebene die technischen Merkmale sowie die Einzelheiten der Verwendung eines solchen Gerätes festzulegen.

Es ist zweckmäßig, daß sich die Mitgliedstaaten gegenseitig unterstützen, um die Durchführung dieser Verordnung und die Kontrolle dieser Durchführung sicherzustellen.

Um den Unternehmen die Anpassung an diese Verordnung zu ermöglichen, ist sie in einer ersten Phase nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten anzuwenden, und ihre Anwendung ist erst in einer zweiten Phase auf sämtliche unter die Verordnung fallenden Beförderungen auszudehnen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT I

Definitionen

Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

1. „*Straßenverkehr*“: jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf der Straße;
2. „*Fahrzeuge*“: Kraftfahrzeuge, Zugmaschinen, Anhänger und Sattelanhänger gemäß den nachstehenden Definitionen:
 - a) „*Kraftfahrzeug*“: mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und normalerweise zur Personen- und Güterbeförderung dient;
 - b) „*Zugmaschine*“: mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und das besonders dazu ausgestattet ist, um Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder anzutreiben;
 - c) „*Anhänger*“: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder an eine Zugmaschine angehängt zu werden;
 - d) „*Sattelanhänger*“: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, daß ein beträchtlicher Teil seines Gewichtes und seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;

3. „*Mitglied des Fahrpersonals*“: der Fahrer, der Beifahrer und der Schaffner gemäß nachstehenden Definitionen:

- a) „*Fahrer*“: jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;
- b) „*Beifahrer*“: jede Person, die den Fahrer eines Fahrzeugs begleitet, um ihn bei bestimmten Tätigkeiten zu unterstützen, und die sich gewöhnlich an den im Verkehr zu verrichtenden Tätigkeiten beteiligt, ohne Fahrer im Sinne von Nummer 3 Buchstabe a) zu sein;
- c) „*Schaffner*“: jede Person, die den Fahrer eines zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugs begleitet, um insbesondere die Fahrausweise zu verkaufen und zu kontrollieren;

4. „*Woche*“: jeder Zeitraum von 7 aufeinanderfolgenden Tagen;

5. „*Tagesruhezeit*“: jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 8 Stunden, in dem die Mitglieder des Fahrpersonals frei über ihre Zeit verfügen und sich völlig frei bewegen können;

6. a) „*Güterlinienverkehr*“: die Beförderung, die in einer bestimmten Zeitfolge und auf einer bestimmten Verkehrsverbindung durchgeführt wird und bei der Güter an vorher festgelegten Haltepunkten übernommen oder abgesetzt werden;

b) „*Personenlinienverkehr*“: der in Artikel 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG genannte Verkehr⁽¹⁾;

7. „*Höchstzulässiges Gesamtgewicht*“: das höchstzulässige Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast.

ABSCHNITT II

Geltungsbereich

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für Beförderungen im Straßenverkehr mittels der in einem Mitgliedstaat oder einem Drittland zugelassenen Fahrzeuge für die innerhalb der Gemeinschaft zurückgelegte Beförderungsstrecke oder Beförderungsteilstrecke.

Artikel 3

Die Gemeinschaft wird mit den dritten Ländern die Verhandlungen aufnehmen, die zur Anwendung dieser Verordnung gegebenenfalls erforderlich sind.

⁽¹⁾ ABl. Nr. 147 vom 9. 8. 1966, S. 2688/66.

Artikel 4

Diese Verordnung findet keine Anwendung auf Beförderungen mittels:

1. Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, höchstens 9 Personen — einschließlich des Fahrers — zu befördern;
2. Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich der Anhänger oder der Sattelanhänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt;
3. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr eingesetzt werden, wenn die Linienlänge 50 km nicht übersteigt;
4. Dienstfahrzeugen der Polizei, der Gendarmerie, der Streitkräfte, der Feuerwehr, des Zivil- und des Wasserschutzes, der Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, des Telegrafien- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes und der Rundfunk- und Fernsehanstalten;
5. Fahrzeugen, die zur Beförderung von Kranken und Verletzten sowie von Rettungsmaterial eingesetzt sind, und besonderen Pannenhilfefahrzeugen;
6. Zugmaschinen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht übersteigt.

ABSCHNITT III

Fahrpersonal*Artikel 5*

(1) Das Mindestalter der im Güterverkehr eingesetzten Fahrer wird festgesetzt:

- a) bei den Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen einschließlich — Anhänger oder Sattelanhänger gegebenenfalls inbegriffen — auf das vollendete 18. Lebensjahr;
- b) bei den übrigen Fahrzeugen auf
 - das vollendete 21. Lebensjahr oder
 - das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer einen Befähigungsnachweis über den erfolgreichen Abschluß einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr mit sich führt. Der Rat legt auf Vorschlag der Kommission spätestens am 1. April 1970 das Mindestniveau dieser Ausbildung fest.

Sind gemäß Artikel 6 zwei Fahrer anwesend, so muß einer der Fahrer das 21. Lebensjahr vollendet haben.

(2) Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer müssen das 21. Lebensjahr vollendet haben und

- a) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines im Güterverkehr eingesetzten Fahrers auf Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen ausgeübt haben oder
- b) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines in der Personenbeförderung gemäß Artikel 4 Nummer 3 eingesetzten Fahrers ausgeübt haben oder
- c) Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluß einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Personenverkehr sein und diesen mit sich führen. Der Rat legt auf Vorschlag der Kommission spätestens am 1. April 1970 das Mindestniveau dieser Ausbildung fest.

(3) Das Mindestalter der Beifahrer und Schaffner wird auf das vollendete 18. Lebensjahr festgesetzt.

(4) Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, brauchen die in Absatz 2 Buchstaben a), b) und c) genannten Bedingungen nicht zu erfüllen

— bis zum 30. September 1970, wenn sie ihre Tätigkeit bei Inkrafttreten dieser Verordnung seit weniger als einem Jahr ausüben,

— für unbestimmte Zeit, wenn sie ihre Tätigkeit vor dem 1. Oktober 1970 mindestens ein Jahr lang ausgeübt haben.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann bei in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Personen, die am 1. Oktober 1970 bereits den erforderlichen Führerschein besitzen, die Anwendung der Bestimmungen der Absätze 1 und 2 für in seinem Hoheitsgebiet durchgeführte Beförderungen aussetzen.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann bei in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Personen, die am 1. Oktober 1970 bereits die Tätigkeit eines Beifahrers oder Schaffners ausgeübt haben, die Anwendung des Absatzes 3 für in seinem Hoheitsgebiet durchgeführte Beförderungen aussetzen.

Artikel 6

Beträgt die Fahrstrecke zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tagesruhezeiten mehr als 450 km und wird der Fahrer zu Beförderungen mit einem der nachstehenden Fahrzeuge eingesetzt, so muß er von Beginn der Fahrt an von einem anderen Fahrer begleitet sein oder nach Zurücklegung einer Fahrstrecke von 450 km durch einen anderen Fahrer ersetzt werden:

- a) Kraftfahrzeug oder Zugmaschine mit mehr als einem Anhänger oder Sattelanhänger;
- b) Kraftfahrzeuge oder Zugmaschinen mit einem Anhänger oder einem Sattelanhänger, wenn die Beförderungseinheit im Personenverkehr eingesetzt ist und das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers oder Sattelanhängers 5 Tonnen übersteigt;
- c) Kraftfahrzeug oder Zugmaschine mit einem Anhänger oder einem Sattelanhänger, wenn die Beförderungseinheit im Güterverkehr eingesetzt ist und sein höchstzulässiges Gesamtgewicht 20 Tonnen übersteigt.

ABSCHNITT IV

Lenkzeiten

Artikel 7

(1) Die ununterbrochene Lenkzeit darf 4 Stunden nicht überschreiten.

Als ununterbrochen gilt jede Lenkzeit, welche nicht für Zeiten unterbrochen wird, die mindestens den Bedingungen des Artikels 8 Absätze 1 und 2 genügen.

(2) Die gesamte Lenkzeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tagesruhezeiten — nachstehend „tägliche Lenkzeit“ genannt — darf acht Stunden nicht überschreiten.

(3) Abweichend von Absatz 2 darf bei Fahrern, die zu Beförderungen mit anderen als den in Artikel 6 genannten Fahrzeugen eingesetzt sind, die tägliche Lenkzeit höchstens zweimal innerhalb einer Woche auf 9 Stunden heraufgesetzt werden.

(4) Die Lenkzeit darf auf keinen Fall 48 Stunden innerhalb einer Woche und 92 Stunden innerhalb zweier aufeinanderfolgender Wochen überschreiten.

Artikel 8

(1) Bei den Fahrern, die zu Beförderungen mit den in Artikel 6 genannten Fahrzeugen eingesetzt sind, muß die Lenkzeit nach Ablauf der ersten ununterbrochenen Lenkzeit von 4 Stunden für mindestens 1 Stunde unterbrochen werden.

Diese Unterbrechung kann durch zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 30 Minuten ersetzt werden, welche so innerhalb der täglichen Lenkzeit liegen, daß die Einhaltung des Artikels 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 gewährleistet wird.

(2) Bei Fahrern, die zu Beförderungen mit anderen als den in Artikel 6 genannten Fahrzeugen eingesetzt sind, muß die Lenkzeit nach Ablauf der in Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Zeit für mindestens 30 zusammenhängende Minuten unterbrochen werden.

Diese Unterbrechung kann durch zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 20 Minuten oder drei Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die alle innerhalb der in Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Lenkzeit oder teilweise innerhalb dieser Zeit und teilweise unmittelbar danach liegen können.

(3) Während der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Unterbrechungen darf der Fahrer keine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c) und d) genannten Tätigkeiten ausüben.

(4) Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug, so wird den Vorschriften der Absätze 1 oder 2 Genüge getan, wenn der Fahrer, der die Lenkzeit unterbricht, keine der in Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe b) genannten Tätigkeiten ausübt.

Artikel 9

Abweichend von Artikel 7 gelten bis zum 30. September 1971 die nachstehenden Bestimmungen für Fahrer, die zu Beförderungen mit anderen als den in Artikel 6 genannten Fahrzeugen eingesetzt sind:

- a) Die ununterbrochene Lenkzeit darf 4½ Stunden nicht überschreiten.
- b) Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.
- c) Abweichend von Buchstabe b) darf die tägliche Lenkzeit innerhalb einer Woche höchstens zweimal auf 10 Stunden heraufgesetzt werden.
- d) Die Lenkzeit darf auf keinen Fall 50 Stunden innerhalb einer Woche überschreiten.

Artikel 10

Die in Artikel 7 Absatz 4 vorgesehene Beschränkung der Lenkzeit auf 92 Stunden innerhalb zweier aufeinanderfolgender Wochen gilt erst ab 1. Oktober 1971.

ABSCHNITT V

Ruhezeit

Artikel 11

(1) Jedes Mitglied des im Güterverkehr eingesetzten Fahrpersonals muß innerhalb der letzten 24 Stunden vor jedem Zeitpunkt, zu dem es eine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c) und d) genannten Tätigkeiten ausübt, eine Tagesruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden gehabt haben.

Die in Unterabsatz 1 vorgesehene Tagesruhezeit darf höchstens zweimal innerhalb einer Woche auf 9 Stunden vermindert werden, wenn diese Ruhezeit am

Standort des Fahrpersonals (Standort des Fahrzeugs) verbracht wird, oder höchstens zweimal innerhalb einer Woche auf 8 Stunden, wenn diese Ruhezeit außerhalb des Standorts des Fahrpersonals (Standort des Fahrzeugs) verbracht wird.

(2) Jedes Mitglied des im Personenverkehr eingesetzten Fahrpersonals muß innerhalb der letzten 24 Stunden vor jedem Zeitpunkt, zu dem es eine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c) und d) genannten Tätigkeiten ausübt, folgende Tagesruhezeit gehabt haben:

- eine Tagesruhezeit von mindestens 10 zusammenhängenden Stunden, die innerhalb einer Woche nicht vermindert werden darf, oder
- eine Tagesruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden, die zweimal wöchentlich auf 10 zusammenhängende Stunden und zweimal wöchentlich auf 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bei der Beförderung eine fahrplanmäßige Unterbrechung von mindestens vier zusammenhängenden Stunden oder zwei fahrplanmäßige Unterbrechungen von mindestens zwei zusammenhängenden Stunden vorgesehen sind und sofern das Mitglied des Fahrpersonals während dieser Unterbrechungen weder eine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c) und d) genannten Tätigkeiten noch irgendeine andere berufliche Tätigkeit ausübt.

Das in Artikel 14 vorgesehene persönliche Kontrollbuch muß Angaben enthalten, aus denen hervorgeht, welche Tagesruhezeitregelung auf ein Mitglied des im Personenverkehr eingesetzten Fahrpersonals in der laufenden Woche Anwendung findet.

(3) Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug und ist dieses nicht mit einer Schlafkabine ausgestattet, in der sich die nichttätigen Mitglieder des Fahrpersonals bequem ausstrecken können, so muß jedes Mitglied des Fahrpersonals eine ununterbrochene Tagesruhezeit von mindestens 10 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 27 Stunden vor jedem Zeitpunkt gehabt haben, zu dem es eine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c) und d) genannten Tätigkeiten ausübt.

(4) Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug und ist dieses mit einer Schlafkabine ausgestattet, in der sich die nichttätigen Mitglieder des Fahrpersonals bequem ausstrecken können, so muß jedes Mitglied des Fahrpersonals eine ununterbrochene Tagesruhezeit von mindestens 8 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 30 Stunden vor jedem Zeitpunkt gehabt haben, zu dem es eine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c) und d) genannten Tätigkeiten ausübt.

(5) Die Tagesruhezeit muß außerhalb des Fahrzeugs verbracht werden. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer Schlafkabine ausgestattet, so kann die Tagesruhezeit bei stillstehendem Fahrzeug in dieser Kabine verbracht werden.

(6) Für die Einschränkung der Tagesruhezeit auf Grund der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Abweichung muß ein Ausgleich erfolgen.

Artikel 12

Jedes Mitglied des Fahrpersonals muß außer den in Artikel 11 genannten Tagesruhezeiten eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 zusammenhängenden Stunden haben, der eine Tagesruhezeit unmittelbar vorausgehen oder folgen muß.

ABSCHNITT VI

Abweichungen

Artikel 13

(1) Jeder Mitgliedstaat kann höhere Mindestwerte oder geringere Höchstwerte als die in Artikel 5 und in den Artikeln 7 bis 12 festgesetzten anwenden. Jedoch gelten die Bestimmungen dieser Verordnung weiterhin für die Mitglieder des Fahrpersonals, die in Fahrzeugen, welche in einem anderen Staat zugelassen sind, Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durchführen.

(2) Die Kommission legt dem Rat vom Inkrafttreten dieser Verordnung an alle zwei Jahre einen Bericht über die Entwicklung der Lage auf den in dieser Verordnung genannten Gebieten vor.

ABSCHNITT VII

Überwachung und Ahndung

Artikel 14

(1) Die Mitglieder des Fahrpersonals eines Fahrzeugs, das nicht im Linienverkehr eingesetzt ist, müssen ein persönliches Kontrollbuch nach dem Muster im Anhang mit sich führen.

(2) Die Mitglieder des Fahrpersonals tragen zur entsprechenden Zeit in die Tageskontrollblätter des persönlichen Kontrollbuchs die Angaben über folgende Zeitabschnitte ein:

a) unter dem Zeichen  :
die Tagesruhezeiten;

b) unter dem Zeichen  :
die Arbeitsunterbrechungen von mindestens 15 Minuten Dauer;

c) unter dem Zeichen  :

die Lenkzeiten;

d) unter dem Zeichen  :

die anderen Zeiten der Anwesenheit am Arbeitsplatz.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann vorschreiben, daß die in Absatz 2 Buchstabe d) genannten Zeiträume in folgender Unterteilung in die in seinem Hoheitsgebiet ausgestellten persönlichen Kontrollbücher eingetragen werden:

a) unter dem Zeichen  :

— die Wartezeit, d. h. die Zeit, in der die Mitglieder des Fahrpersonals nur an ihrem Arbeitsplatz verbleiben müssen, um etwaigen Aufforderungen nachzukommen, eine der in Absatz 2 Buchstabe c) und in Absatz 3 Buchstabe b) genannten Tätigkeiten auszuüben oder wiederaufzunehmen;

— die während der Fahrt des Fahrzeugs neben dem Fahrer verbrachte Zeit;

— die während der Fahrt des Fahrzeugs in einer Schlafkabine verbrachte Zeit;

b) unter dem Zeichen  :

alle sonstigen Arbeitszeiten.

(4) Jeder Mitgliedstaat kann die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Mitglieder des Fahrpersonals von Fahrzeugen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen sind und innerstaatliche Beförderungen durchführen, davon freizustellen, in die Tageskontrollblätter des persönlichen Kontrollbuchs diejenigen in Absatz 2 vorgesehenen Zeiträume einzutragen, die in geeigneter Weise von einem im Fahrzeug befindlichen mechanischen Kontrollgerät aufgezeichnet werden können.

Die auf diese Weise aufgezeichneten Angaben sind in den Wochenbericht des persönlichen Kontrollbuchs zu übertragen.

(5) Wenn die Mitglieder des Fahrpersonals, für die Absatz 4 gilt, eine Beförderung im grenzüberschreitenden Verkehr durchzuführen haben, müssen die auf diese Weise aufgezeichneten Zeiträume für die 7 vorgegangenen Tage, soweit sie in dem Wochenbericht nach Absatz 4 Unterabsatz 2 nicht angegeben worden sind, in den Tageskontrollblättern des persönlichen Kontrollbuchs enthalten sein.

(6) Die Mitglieder des Fahrpersonals haben das persönliche Kontrollbuch auf Verlangen den Kontrollbeamten vorzuweisen.

(7) Jedes Unternehmen hat ein Verzeichnis der persönlichen Kontrollbücher zu führen. Dieses Verzeichnis muß die Namen der Mitglieder des Fahrpersonals enthalten, denen ein Buch ausgehändigt wurde, deren Empfangsbestätigung, die Buchnummer, das Ausgabedatum und das Datum des letzten ausgefüllten Tageskontrollblatts. Das Verzeichnis ist auf Verlangen den Kontrollbeamten vorzulegen.

(8) Das Unternehmen hat die abgeschlossenen persönlichen Kontrollbücher mindestens ein Jahr lang aufzubewahren.

(9) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen für die Ausgabe und die Überwachung dieser Kontrollbücher.

Artikel 15

(1) Jedes Unternehmen, das einen Linienverkehr betreibt, muß einen Linienfahrplan und einen Arbeitszeitplan aufstellen.

(2) Der Arbeitszeitplan muß für jedes Mitglied des Fahrpersonals den Namen, das Geburtsdatum, den Standort sowie den vorher festgelegten Zeitplan für die in Artikel 14 Absätze 2 und 3 vorgesehenen Arbeitszeitgruppen angeben.

(3) Der Arbeitszeitplan muß sämtliche in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für die laufende sowie die vorhergehende und die folgende Woche enthalten.

(4) Der Arbeitszeitplan muß die Unterschrift des Leiters des Unternehmens oder seines Beauftragten tragen.

(5) Jedes Mitglied des Fahrpersonals eines Fahrzeugs, das im Linienverkehr eingesetzt ist, muß einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und einen Abdruck des Linienfahrplans mit sich führen.

Artikel 16

Der Rat legt spätestens bis zum 31. Dezember 1969 auf Vorschlag der Kommission die technischen Merkmale eines mechanischen Kontrollgeräts fest, das — soweit dies möglich ist — an die Stelle des in Artikel 14 vorgesehenen persönlichen Kontrollbuchs tritt. Gleichzeitig legt er auf Vorschlag der Kommission die Einzelheiten der Zulassung, der Verwendung und der Kontrolle dieses mechanischen Gerätes fest. Dabei bestimmt er, von welchen Zeitpunkten an die Fahrzeuge, die erstmals zugelassen werden, und die übrigen Fahrzeuge mit dem genannten mechanischen Kontrollgerät ausgerüstet sein müssen.

Artikel 17

(1) Die Kommission unterbreitet dem Rat jährlich einen Gesamtbericht über die Durchführung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jedes Jahr für den in Absatz 1 genannten Bericht die erforderlichen Angaben nach einem Muster, das die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten ausarbeitet.

Artikel 18

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Diese Vorschriften müssen sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Mittel für die Überwachung sowie auf die Ahndung im Falle von Zuwiderhandlungen erstrecken.

(2) Die Mitgliedstaaten gewähren einander Beistand im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung und die Überwachung der Anwendung.

(3) Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats Kenntnis von einer Zuwiderhandlung eines

Mitglieds des Fahrpersonals eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs gegen die Bestimmungen dieser Verordnung, so können sie dies den Behörden des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, melden. Die zuständigen Behörden teilen sich gegenseitig alle ihnen vorliegenden Angaben über die Ahndung dieser Zuwiderhandlungen mit.

ABSCHNITT VIII

Schlußbestimmungen

Artikel 19

(1) Diese Verordnung tritt am 1. April 1969 in Kraft.

(2) Ab 1. Oktober 1969 findet diese Verordnung auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten Anwendung.

(3) Ab 1. Oktober 1970 findet diese Verordnung auf sämtliche Beförderungen im Sinne des Artikels 2 Anwendung.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 25. März 1969.

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. THORN

ANHANG

PERSÖNLICHES KONTROLLBUCH

(Artikel 14 der Verordnung)

GEBRAUCHSANLEITUNG

Hinweise im Buch auf die Vorschriften

1. Es ist wünschenswert, daß das persönliche Kontrollbuch einen Hinweis auf die wichtigsten Vorschriften für das Fahrpersonal enthält.

Numerierung und Verteilung des Buches

2. Das Kontrollbuch ist durch Lochen oder Aufdruck zu numerieren.
3. Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um zu verhindern, daß ein Mitglied des Fahrpersonals gleichzeitig zwei Kontrollbücher verwendet.

Format des Buches

4. Das Format des persönlichen Kontrollbuchs muß der Norm A 6 (105 × 148 mm) oder größeren Ausmaßen entsprechen.

Unterzeichnung des Buches

5. Das Tageskontrollblatt und der Wochenbericht müssen von dem Mitglied des Fahrpersonals unterschrieben sein, der Wochenbericht auch vom Arbeitgeber.

Inhalt des Buches

6. Vorbehaltlich der Bestimmungen der Nummer 7 hat das persönliche Kontrollbuch beiliegendem Muster zu entsprechen.

Dieses enthält:

- a) ein Deckblatt,
- b) Anweisungen für das Führen des Buches,
- c) ein Tageskontrollblatt,
- d) das Muster eines ausgefüllten Tageskontrollblatts,
- e) einen Wochenbericht.

7. Jeder Mitgliedstaat kann für die in seinem Hoheitsgebiet ausgegebenen Kontrollbücher vorschreiben:

- a) zusätzliche Personalangaben auf dem Deckblatt;
- b) zwei Spalten im Diagramm des Tageskontrollblatts, die eine für die Zeit von Mitternacht bis 12 Uhr, die andere für die Zeit von 12 Uhr bis Mitternacht;
- c) die Anordnung des Wochenberichts in derselben Art wie die des Tageskontrollblatts;
- d) zusätzliche Rubriken im Kontrollbuch, vorausgesetzt, daß die allgemeine Anordnung des Kontrollbuchs beibehalten und die Numerierung der Rubriken des Musters unverändert bleibt;
- e) Änderungen oder ergänzende Angaben hinsichtlich der Stunden für die Tätigkeiten nach Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d) oder Absatz 3, soweit sie auf Grund der innerstaatlichen Regelung angezeigt sind;
- f) das obligatorische Ausfüllen der Rubriken H a, H b und/oder H c des Wochenberichts;
- g) die Abtrennung der Tageskontrollblätter mit Ausnahme der Blätter für die zwei vorausgegangenen Wochen.

Hinweise für das Fahrpersonal

7. Dieses Kontrollbuch gilt nur für Sie. Sie haben es während des Dienstes mitzuführen und den Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen.
8. Legen Sie es dem Arbeitgeber vor, der es zu prüfen und die Wochenberichte zu unterzeichnen hat.
9. Behalten Sie das Buch, sobald es abgeschlossen ist, noch zwei Wochen, und übergeben Sie es anschließend so bald wie möglich Ihrem Arbeitgeber. Bewahren Sie die Durchschriften der Wochenberichte auf.

Deckblatt

10. Prüfen Sie, ob Ihr Name, Ihr Geburtsdatum und Ihre Anschrift eingetragen sind (Spalte V).
11. Tragen Sie das Datum ein, an dem Sie das Buch erstmalig verwenden (Spalte III).
12. Tragen Sie das Datum ein, an dem Sie das Buch abgeschlossen haben (Spalte IV).

Tageskontrollblatt

13. Füllen Sie für jeden Tag, an dem Sie im Straßenverkehr beschäftigt waren, ein Tageskontrollblatt aus.
14. Tragen Sie in Spalte 2 das amtliche Kennzeichen jedes im Laufe des Tages von Ihnen benutzten Fahrzeugs ein.

15. Die verwendeten Zeichen haben folgende Bedeutung:

- | | | |
|------|---|---|
| (4) |  | tägliche Ruhezeit |
| (5) |  | Pausen |
| (6) |  | Lenkzeiten |
| (7) |  | andere Zeiten der Anwesenheit am Arbeitsplatz |
| (7a) |  | andere tatsächliche Arbeiten außer dem Lenken des Fahrzeugs |
| (12) |  | Gesamtdauer der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes |

16. Tragen Sie Ihre täglichen Ruhezeiten (Zeichen 4) und Pausen (Zeichen 5) sowie die Zeiten ein, in denen Sie mit Verrichtungen entsprechend den Zeichen der Spalten 6, 7 und gegebenenfalls 7a beschäftigt sind. Ziehen Sie zu diesem Zweck unter den betreffenden Stunden in Höhe der entsprechenden Zeichen einen Querstrich. Auf diese Weise wird ein Strich unter jeder der 24 Stunden des Tages angebracht (siehe nachstehendes Muster).
17. Die Eintragungen sind bei Beginn und am Ende der entsprechenden Zeiträume vorzunehmen.
18. In das Feld 11 (Bemerkungen) haben die Fahrer gegebenenfalls den Namen des zweiten Fahrers einzutragen. Dieses Feld kann ferner dazu verwendet werden, einen etwaigen Verstoß gegen Bestimmungen der Verordnung zu erklären oder die in den Spalten gemachten Angaben zu berichtigen (siehe Nummer 23). Auch der Arbeitgeber oder der Kontrollbeamte können ihre Bemerkungen darin eintragen.
19. In Feld 12 ist die Stundenzahl der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes (tägliche Ruhezeit) einzutragen. Beginnt diese Ruhezeit bereits am Vortage, so ist die Stundenzahl der gesamten Ruhezeit anzugeben, die am Ende des Vortages und am Anfang des Tages verbracht worden ist, für den das Kontrollbuch ausgefüllt wird.
20. Unterzeichnen Sie das Tageskontrollblatt.

Wochenbericht

- 21. Dieser Bericht ist am Ende jedes Wochenzeitraums anzufertigen, in dem ein oder mehrere Tageskontrollblätter ausgefüllt worden sind. Für die Tage, für die kein Tageskontrollblatt auszufüllen war, ist die Ziffer 0 in Spalte G oder H a, H b bzw. H c einzutragen. Geben Sie eine Erläuterung, z.B. „Ferien“ oder „Urlaubstag“.
- 22. Übertragen Sie in die Spalten F und G die in den Feldern 12 und 13 enthaltenen Zahlen.

Allgemeine Bemerkungen

- 23. Die Eintragungen im Kontrollbuch dürfen weder radiert noch durchgestrichen noch überschrieben werden; Fehler, auch Schreibfehler, sind in der Spalte „Bemerkungen“ zu berichtigen (Feld 11).
- 24. Kein Blatt darf vernichtet werden.
- 25. Die Eintragungen sind mit Tinte oder Kugelschreiber vorzunehmen.

c) Tageskontrollblatt

Buchnummer	2. Amtliches Kennzeichen der (des) Fahrzeuge(s)	1. TAGESKONTROLLBLATT																								3. Wochentag und Datum	
	Nr.																										
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
	4.																										
	5.																										
	6.																										
	7.																										
	7. a																										
	8. Ort des Dienstantritts:													9. Ort der Dienstbeendigung:													
	10. Höchstzulässiges Gesamtgewicht des Lastzugs oder des Sattelkraftfahrzeugs:																										
10. a) Personenbeförderung. Gewählte Regelung für die Tagesruhezeit:																											
11. Bemerkungen und Unterschrift:																				12. *	Stundenzahl						
																				13.							
																				14.							
																				14. a							
16. Kilometerzähler: Ende des Dienstes: km																				15. INSG. 13+14 +14 a (ggf.)							
Aufnahme des Dienstes: km																											
Gesamte Fahrtstrecke: km																											
Gesamtdauer der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes (TR)																											

d) Muster eines ausgefüllten Tageskontrollblatts

Buchnummer	2. Amtliches Kennzeichen der (des) Fahrzeuge(s)		1. TAGESKONTROLLBLATT																3. Wochentag und Datum							
	Nr.																									
	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24																									
	4.																									
	5.																									
	6.																									
	7.																									
	7. a																									
	8. Ort des Dienstantritts:												9. Ort der Dienstbeendigung:													
	10. Höchstzulässiges Gesamtgewicht des Lastzugs oder des Sattelkraftfahrzeugs:																									
10. a) Personenbeförderung. Gewählte Regelung für die Tagesruhezeit:																										
11. Bemerkungen und Unterschrift:																		12.		Stundenzahl						
																			*	10						
																		13.		5¼						
																		14.		2¾						
																		14. a		2						
16. Kilometerzähler: Ende des Dienstes: 91.430 km																		15. INSG.		10½						
Aufnahme des Dienstes: 91.090 km																		13+14								
Gesamte Fahrtstrecke: 340 km																		+14 a (ggf.)								
Gesamtdauer der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes (TR)																										

e) Wochenbericht

A. Name und Vorname des Mitglieds des Fahrpersonals						
.....						
B. WOCHENBERICHT						
C. Vom bis einschließlich 19.....						
D.	E.	F.	G.	H a	H b	H c
Tage des Wochenzeitraums	Tageskontrollblatt Nr.	Tägliche Ruhezeit	Lenkzeit	Gesamtdauer der Bereitschaftszeit am Arbeitsplatz	Gesamtdauer der tatsächlichen Arbeit	Gesamtdauer der Anwesenheit am Arbeitsplatz
.....
.....
.....
.....
I. Summe im Wochenzeitraum:						
J. Bemerkungen:						
.....						
K. Datum der letzten wöchentlichen Ruhezeit:						
L. Unterschrift des Mitglieds des Fahrpersonals:						
M. Unterschrift des Arbeitgebers:						
Buchnummer						