

I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***VERORDNUNG (EWG) Nr. 3820/85 DES RATES****vom 20. Dezember 1985****über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr**DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Wirtschaftsgemeinschaft, ins besondere 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 Binnen-
schiffsverkehr beeinflussen ⁽¹⁾, insbesondere auf
Abschnitt III,auf Vorschlag der Kommission ⁽²⁾,nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽³⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialaus-
schusses ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Die gemeinschaftlichen Sozialvorschriften im Straßenverkehr sind in der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 ⁽⁵⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2829/77 ⁽⁶⁾, festgelegt. Ziel dieser Vorschriften ist die Harmonisierung der Bedingungen des Wettbewerbs zwischen Landverkehrsunternehmen, insbesondere im Straßenverkehrssektor, sowie die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr. Die in diesen Bereichen erzielten Fortschritte müssen gewahrt und ausgebaut werden; es ist allerdings erforderlich, die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 flexibler zu gestalten, ohne daß dabei ihre Ziele beeinträchtigt werden.

Wegen der nachstehend bezeichneten Änderungen ist es angezeigt, aus Gründen der Übersichtlichkeit alle geltenden einschlägigen Vorschriften in einem Text zusammenzustellen und folglich die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 aufzuheben. Jedoch sollten die in Artikel 4 vorgesehenen Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge und die in Artikel 15 vorgesehenen Vorschriften für bestimmte Arten des Personenverkehr noch eine gewisse Zeit lang in Kraft bleiben.

Die die Arbeitsbedingungen betreffenden Vorschriften der vorliegenden Verordnung dürfen die Zuständigkeit der Sozialpartner, insbesondere im Rahmen von Tarifverträgen für die Arbeitnehmer günstigere Bestimmungen festzulegen, nicht beeinträchtigen. Zur Förderung des sozialen Fortschritts oder im Hinblick auf eine größere Sicherheit im Straßenverkehr muß jeder Mitgliedstaat weiterhin das Recht haben, gewisse geeignete Maßnahmen zu treffen.

Angesichts des Abbaus des Begleit- und Schaffnerpersonals ist es nicht mehr erforderlich, die Ruhezeit der Mitglieder des Fahrpersonals außer dem Fahrer zu regeln.

Dadurch, daß die gleitende Arbeitswoche durch die feste Arbeitswoche ersetzt wird, kann die Organisation der Arbeit der Fahrer erleichtert und ihre Kontrolle verbessert werden.

Der grenzüberschreitende Straßenverkehr von oder nach einem Drittland oder zwischen zwei Drittländern mit Durchfuhr durch einen Mitgliedstaat muß geregelt werden. Auf diesen Verkehr sollten die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 Anwendung finden. Sind die Fahrzeuge in einem Land zugelassen, das nicht Vertragspartei des AETR ist, so gelten diese Bestimmungen nur für den Teil der Fahrstrecke, der innerhalb der Gemeinschaft zurückgelegt wird.

Da das im AETR geregelte Sachgebiet zum Anwendungsbereich dieser Verordnung gehört, ist die Gemeinschaft für die Aushandlung und den Abschluß des betreffenden Übereinkommens zuständig. Die besonderen Umstände bei der Aushandlung des AETR rechtfertigen jedoch ausnahmsweise ein Verfahren, wonach die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden getrennt im Rahmen eines konzertierten Vorgehens hinterlegen, wobei sie jedoch im Interesse der Gemeinschaft und für diese handeln.

Um im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft den Vorrang des Gemeinschaftsrechts sicherzustellen, machen die Mitgliedstaaten bei der Hinterlegung einen Vorbehalt geltend, demzufolge der grenzüberschreitende Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten nicht als grenzüberschreitender Verkehr im Sinne des Übereinkommens zu betrachten ist.

⁽¹⁾ ABl. Nr. 88 vom 24. 5. 1965, S. 1500/65.⁽²⁾ ABl. Nr. C 100 vom 12. 4. 1984, S. 3, und ABl. Nr. C 223 vom 3. 9. 1985, S. 5.⁽³⁾ ABl. Nr. C 122 vom 20. 5. 1985, S. 168.⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 104 vom 25. 4. 1985, S. 4, und ABl. Nr. C 303 vom 25. 11. 1985, S. 29.⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 77 vom 29. 3. 1969, S. 49.⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 334 vom 24. 12. 1977, S. 1.

Für die im Übereinkommen selbst vorgesehenen Möglichkeiten abweichender zweiseitiger Vereinbarungen zwischen Vertragspartien für den Verkehr in der Grenzzone und den Durchgangsverkehr ist die Zuständigkeit der Gemeinschaft grundsätzlich begründet.

Falls eine Änderung der internen Regelung der Gemeinschaft auf dem betreffenden Gebiet eine entsprechende Änderung des Übereinkommens erfordert, gehen die Mitgliedstaaten gemeinsam vor, um eine solche Änderung im Rahmen des Übereinkommens nach dem dort vorgesehenen Verfahren herbeizuführen.

Bestimmte Beförderungen können vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

Es ist wünschenswert, bestimmte Begriffsbestimmungen zu ergänzen und zu präzisieren sowie einige Vorschriften zu aktualisieren, insbesondere bezüglich der Freistellung für bestimmte Fahrzeuggruppen.

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. Die Mitgliedstaaten müssen die Möglichkeit haben, zum Zwecke der Berufsausbildung das Mindestalter der Beifahrer auf das vollendete 16. Lebensjahr herabzusetzen.

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.

Durch eine Verlängerung der täglichen Lenkzeit bei gleichzeitiger Verkürzung der Gesamtlenkzeit in einem Zeitraum von jeweils zwei Wochen kann die Arbeitsorganisation der Verkehrsunternehmen erleichtert und gleichzeitig ein Beitrag zum sozialen Fortschritt geleistet werden.

Die Bestimmungen über die Unterbrechung der Lenkzeit müßten infolge der Verlängerung der täglichen Lenkzeit angepaßt werden.

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

Der Fahrtverlauf kann besser gestaltet werden, wenn der Fahrer die Möglichkeit hat, seine tägliche Ruhezeit aufzuteilen, insbesondere damit er nicht gezwungen ist, den gleichen Ort für die Mahlzeit und für die Übernachtung zu wählen.

Es fördert den sozialen Fortschritt und kommt der Sicherheit im Straßenverkehr zugute, wenn die wöchentliche Ruhezeit heraufgesetzt und dabei die Möglichkeit geboten wird, die Ruhezeit zu vermindern, sofern der Fahrer die Teile der Ruhezeit, die er nicht genommen hat, innerhalb eines bestimmten Zeitraums an einem Ort seiner Wahl in Anspruch nehmen kann.

Bei zahlreichen Beförderungen im Straßenverkehr innerhalb der Gemeinschaft werden auf Teilstrecken Fähre, Schiffe oder Eisenbahnen benutzt. Deshalb sind geeignete Bestimmungen für die täglichen Ruhezeiten bei diesen Beförderungen vorzusehen.

Aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr sind Prämien, die nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der beförderten Gütermenge gewährt werden und die die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigen könnten, zu untersagen.

Es ist wünschenswert, die Möglichkeit vorzusehen, bei bestimmten einzelstaatlichen Beförderungen, die besondere Merkmale aufweisen, von dieser Verordnung abzuweichen. Im Falle von Ausnahmen sollten die Mitgliedstaaten sich vergewissern, daß der soziale Schutz und die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werden.

Es ist angesichts der Besonderheiten des Personenverkehrs gerechtfertigt, die Gruppe von Fahrzeugen neu zu definieren, welche die Mitgliedstaaten im Bereich der innerstaatlichen Beförderungen von der Anwendung dieser Verordnung freistellen können.

Die Mitgliedstaaten sollten die Befugnis haben, unter außergewöhnlichen Umständen mit Genehmigung der Kommission Ausnahmen von dieser Verordnung zuzulassen. In dringenden Fällen sollte die Möglichkeit bestehen, solche Ausnahmen für eine begrenzte Zeit ohne vorherige Genehmigung der Kommission zuzulassen.

Bei Fahrern von Fahrzeugen im Personenlinienverkehr können eine Abschrift des Fahrplans und ein Auszug aus dem Arbeitszeitplan des Verkehrsunternehmens an die Stelle des Kontrollgeräts treten. Es würde zur Durchsetzung dieser Verordnung und zur Verhütung von Mißbräuchen beitragen, wenn die Fahrer auf Verlangen Auszüge aus ihrem Arbeitszeitplan erhalten können.

Im Interesse einer wirksamen Kontrolle sollte der grenzüberschreitende Personenlinienverkehr, abgesehen von bestimmten Grenzverkehrslinien, nicht mehr von der Verpflichtung freigestellt werden, das Kontrollgerät einzubauen und zu benutzen.

Es ist geboten, die Bedeutung und Notwendigkeit der Einhaltung dieser Verordnung durch Unternehmer und Fahrer hervorzuheben.

Die Kommission sollte die Entwicklung der Lage in den Mitgliedstaaten verfolgen und dem Rat sowie dem Europäischen Parlament alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung vorlegen.

Es ist zweckmässig, daß die Mitgliedstaaten einander unterstützen, um die Durchführung dieser Verordnung und die Kontrolle dieser Durchführung sicherzustellen —

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 Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat ;

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, 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 Gewichts und seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;
3. „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;
 4. „Woche“: der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;
 5. „Ruhezeit“: jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 1 Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;
 6. „Höchstzulässiges Gesamtgewicht“: das höchstzulässige Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast;
 7. „Personenlinienverkehr“: innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen entsprechend der Definition in Artikel 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen⁽¹⁾.

ABSCHNITT II

Geltungsbereich

Artikel 2

(1) Diese Verordnung gilt für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne von Artikel 1 Nummer 1.

(2) Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gilt anstelle der vorliegenden Vorschriften für Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr

— von und/oder nach Drittländern, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, oder im Durchgang durch diese Länder auf der gesamten Fahrstrecke, wenn die Beförderungen mit Fahrzeugen durchge-

führt werden, die in einem Mitgliedstaat oder in einem dieser Drittländer zugelassen sind;

— von und/oder nach einem Drittland, das nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist, mit Fahrzeugen, die in einem solchen Drittland zugelassen sind, auf allen Fahrstrecken innerhalb der Gemeinschaft.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen mit

1. Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt;
2. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen — einschließlich des Fahrers — zu befördern;
3. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
4. Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h;
5. Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Zivilschutz, der Feuerwehr und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften selbst oder unter deren Aufsicht verwendet werden;
6. Fahrzeugen, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, der Wasser-, Gas und Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, der Müllabfuhr, des Telegraphen- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes, von Rundfunk und Fernsehen oder für die Erkennung von Rundfunk- und Fernsehübertragungen oder -empfang eingesetzt werden;
7. Fahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;
8. Spezialfahrzeugen für ärztliche Aufgaben;
9. Fahrzeugen, die für Beförderungen im Zirkus- oder Schaustellergewerbe verwendet werden;
10. besonderen Pannenhilfefahrzeugen;
11. Fahrzeugen, mit denen für Zweck der technischen Entwicklung oder bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, und neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind.
12. Fahrzeugen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden;
13. Fahrzeugen, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden.

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

ABSCHNITT III

Fahrpersonal*Artikel 5*

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

- a) bei 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 Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluß einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr ist.

(2) Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

Die im Personenverkehr im Umkreis von mehr als 50 km um den Standort des Fahrzeugs eingesetzten Fahrer müssen außerdem

- a) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines im Güterverkehr eingesetzten Fahrers von Fahrzeugen mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ausgeübt haben oder
- b) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines Fahrers ausgeübt haben, der im Personenverkehr im Umkreis von bis zu 50 km um den Standort des Fahrzeugs oder in anderen Arten der Personenbeförderung eingesetzt war, die nicht unter diese Verordnung fallen, aber nach Auffassung der zuständigen Behörde die erforderliche Erfahrung verliehen haben, oder
- c) Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluß einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Personenkraftverkehr gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr sein.

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

(4) Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer brauchen die in Absatz 2 Buchstaben a), b) und c) genannten Bedingungen nicht zu erfüllen, wenn sie ihre Tätigkeit vor dem 1. Oktober 1970 mindestens ein Jahr lang ausgeübt haben.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann für innerstaatliche Beförderungen im Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich der Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt in diesem Umkreis liegt, das Mindestalter der Beifahrer zum Zweck der Berufsausbildung im Rahmen des nationalen Arbeitsrechts auf das vollendete 16. Lebensjahr herabsetzen.

ABSCHNITT IV

Lenkzeiten*Artikel 6*

(1) Die nachstehend „Tageslenkzeit“ genannte Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden.

Der Fahrer muß nach höchstens sechs Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 einlegen.

Die wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des sechsten Tages verschoben werden, falls die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage nicht die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht.

Im grenzüberschreitenden Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, werden die in den Unterabsätzen 2 und 3 genannten Zahlenangaben „sechs“ und „sechsten“ durch „zwölf“ und „zwölften“ ersetzt.

Jedem Mitgliedstaat steht es frei zu beschließen, daß der vorstehende Unterabsatz auch auf den innerstaatlichen Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, in seinem Hoheitsgebiet Anwendung findet.

(2) Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraums von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

ABSCHNITT V

Unterbrechungen und Ruhezeit*Artikel 7*

(1) Nach einer Lenkzeit von 4 1/2 Stunden ist eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt.

(2) Diese Unterbrechung kann durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, daß Absatz 1 eingehalten wird.

(3) Im Falle des nationalen Personenlinienverkehrs können die Mitgliedstaaten abweichend von Absatz 1 die Mindestdauer für die Unterbrechung auf nicht weniger als 30 Minuten nach einer Lenkzeit von höchstens 4 Stunden festsetzen. Diese Ausnahmeregelung darf nur in Fällen gewährt werden, in denen durch Unterbrechungen der Lenkzeit von mehr als 30 Minuten der Stadtverkehr behindert würde und in denen es den Fahrern nicht möglich ist, in der Lenkzeit von 4 1/2 Stunden, die der Unterbrechung von 30 Minuten vorausgeht, eine Unterbrechung von 15 Minuten einzulegen.

(4) Der Fahrer darf während dieser Unterbrechungen keine anderen Arbeiten ausführen. Für die Anwendung dieses Artikels gelten die Wartezeit und die Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht werden, nicht als „andere Arbeiten.“

(5) Nach diesem Artikel eingelegte Unterbrechungen dürfen nicht als tägliche Ruhezeit betrachtet werden.

Artikel 8

(1) Der Fahrer legt innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden ein, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird.

Die Ruhezeit kann an den Tagen, an denen sie nicht nach Unterabsatz 1 verkürzt wird, innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen werden, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muß. In diesem Falle erhöht sich die Mindestruhezeit auf 12 Stunden.

(2) Für jeden Zeitraum von 30 Stunden, in dem sich mindestens zwei Fahrer im Fahrzeug befinden, muß jeder von ihnen eine tägliche Ruhezeit von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden einlegen.

(3) In jeder Woche muß eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten als wöchentliche Ruhezeit auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden erhöht werden. Diese Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden oder außerhalb dieser Orte auf eine Mindestdauer von 24 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden. Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist.

(4) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauffolgende Woche hineinreicht, kann der einen oder anderen der beiden Wochen zugerechnet werden.

(5) Im Personenverkehr, auf den Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 oder 5 anzuwenden ist, kann eine wöchentliche Ruhezeit auf die Woche übertragen werden, die auf die Woche folgt, für welche die Ruhezeit genommen werden muß, und an die wöchentliche Ruhezeit dieser zweiten Woche angehängt werden.

(6) Jede als Ausgleich für die Verkürzung der täglichen und/oder der wöchentlichen Ruhezeit genommene Ruhezeit muß zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit genommen werden und ist dem Betroffenen auf dessen Antrag hin am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers zu gewähren.

(7) Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.

Artikel 9

Begleitet ein Fahrer im Güter- oder Personenverkehr ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, so darf abweichend von Artikel 8 Absatz 1 die tägliche Ruhezeit einmal unterbrochen werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

— Der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit muß vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in

der Eisenbahn verbrachten Teil der täglichen Ruhezeit liegen.

— Der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der täglichen Ruhezeit muß so kurz wie möglich sein und darf auf keinen Fall vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Eisenbahn oder des Schiffs durch das Fahrzeug 1 Stunde übersteigen; dabei umfaßt der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens auch die Zollformalitäten.

— Während der beiden Teile der täglichen Ruhezeit muß dem Fahrer ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung stehen.

Die in dieser Weise unterbrochene tägliche Ruhezeit ist um 2 Stunden zu erhöhen.

ABSCHNITT VI

Verbot bestimmter Arten des Entgelts*Artikel 10*

Fahrer im Lohnverhältnis dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecke oder Gütermengen, es sei denn, daß diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.

ABSCHNITT VII

Abweichungen*Artikel 11*

Jeder Mitgliedstaat kann höhere Mindestwerte oder niedrigere Höchstwerte als nach den Artikeln 5 bis 8 anwenden. Diese Verordnung gilt jedoch weiterhin für diejenigen Fahrer, die in Fahrzeugen, welche in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durchführen.

Artikel 12

Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von dieser Verordnung abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken.

Artikel 13

(1) Ein Mitgliedstaat kann für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung des betreffenden Mitgliedstaats für das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats Abweichungen von jeder Bestimmung dieser Verordnung zulassen, die Beförderungen mit Fahrzeugen einer oder mehrerer der folgenden Arten betreffen:

a) Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu 17 Personen — einschließlich des Fahrers — zu befördern;

- b) Fahrzeuge, die von Behörden für öffentliche Dienstleistungen verwendet werden, die nicht im Wettbewerb mit dem Kraftverkehrsgewerbe stehen ;
- c) Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau, Forstwirtschafts- oder Fischereibetrieben zur Güterbeförderung in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich des Gebiets von Gemeinden, deren Zentrum innerhalb dieses Umkreises liegt, verwendet werden ;
- d) Fahrzeuge, die zur Beförderung von tierischen Abfällen oder von nicht für den menschlichen Verzehr bestimmten Tierkörpern verwendet werden ;
- e) Fahrzeuge, die für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden ;
- f) Fahrzeuge, die als Verkaufswagen auf örtlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf, für ambulante Bank-, Wechsel- oder Spargeschäfte, im Rahmen der Religionsausübung, zum Ausleihen von Büchern, Schallplatten oder Kassetten, für kulturelle Veranstaltungen oder für Wanderausstellungen verwendet werden und für diesen Zweck besonders ausgestattet sind ;
- g) Fahrzeuge, die in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs zur Beförderung von Material oder Ausrüstungen verwendet werden, die der Fahrer in Ausübung seines Berufes benötigt ; Voraussetzung ist, daß das Führen des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt und die mit dieser Verordnung verfolgten Ziele durch die Abweichung nicht ernsthaft beeinträchtigt werden. Die Mitgliedstaaten können vorsehen, daß diese Abweichung nur im Rahmen von Einzelgenehmigungen gewährt wird ;
- h) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km² verkehren, welche mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine Brücke noch durch eine Furt noch durch einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind ;
- i) Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung dienen und mit im Fahrzeug selbst erzeugtem Gas oder elektrisch betrieben werden oder mit einer Dauerbremse ausgestattet sind, sofern diese Fahrzeuge nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie zugelassen sind, den Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich der Anhänger oder der Sattelanhänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt, gleichgestellt sind ;
- j) Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht zur Erlangung des Führerscheins dienen ;
- k) Traktoren, die ausschließlich für land- und forstwirtschaftliche Arbeiten dienen.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ausnahmen mit, die sie nach diesem Absatz gewähren.

(2) Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung durch die Kommission Abweichungen von dieser Verordnung bei unter außergewöhnlichen Umständen durchgeführten Beförderungen zulassen, wenn diese Abwei-

chungen die Verwirklichung der Ziele der Verordnung nicht ernsthaft beeinträchtigen.

Sie können in dringenden Fällen eine vorübergehende Abweichung für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen, über die die Kommission sofort zu unterrichten ist, zulassen.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten alle nach diesem Absatz zugestandenen Abweichungen mit.

ABSCHNITT VIII

Überwachung und Ahndung

Artikel 14

(1) Ein Linienfahrplan und ein Arbeitszeitplan müssen von Unternehmen ausgearbeitet werden, die einen unter diese Verordnung fallenden Personenlinienverkehr betreiben, sofern es sich dabei um

- einen innerstaatlichen Linienverkehr oder
- einen grenzüberschreitenden Linienverkehr handelt, dessen Endpunkte in der Luftlinie höchstens 50 km von der Grenze zwischen den beiden Mitgliedstaaten entfernt sind und dessen Linie sich höchstens über 100 km erstreckt.

(2) Der Arbeitszeitplan muß für jeden Fahrer den Namen, den Standort und den vorher festgelegten Zeitplan für die verschiedenen Lenkzeiten, die sonstigen Arbeitszeiten und die Bereitschaftszeiten 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) Jeder Fahrer, der in einem Linienverkehr im Sinne von Absatz 1 eingesetzt ist, muß einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen.

(6) Der Arbeitszeitplan ist vom Unternehmen nach Ablauf des Geltungszeitraums ein Jahr lang aufzubewahren. Das Unternehmen händigt den betreffenden Arbeitnehmern auf Verlangen einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan aus.

(7) Dieser Artikel gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die mit einem Kontrollgerät ausgestattet sind, das entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr⁽¹⁾ benutzt wird.

Artikel 15

(1) Das Unternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, daß sie die entsprechenden Bestimmungen dieser Verordnung sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einhalten können.

⁽¹⁾ Siehe Seite 8 dieses Amtsblatts.

(2) Das Unternehmen überprüft regelmäßig, ob diese beiden Verordnungen eingehalten worden sind. Bei Zuwiderhandlungen ergreift es die erforderlichen Maßnahmen, damit sie sich nicht wiederholen.

Artikel 16

(1) Die Kommission erstellt alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten und die Entwicklung auf dem betreffenden Gebiet. Die Kommission leitet den Bericht dem Rat und dem Europäischen Parlament innerhalb von dreizehn Monaten nach Ablauf des zweijährigen Berichtszeitraums zu.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission für den in Absatz 1 genannten Bericht alle zwei Jahre die erforderlichen Angaben nach einem Muster. Diese Angaben müssen bei der Kommission spätestens am 30. September nach Ablauf des von dem betreffenden Bericht erfaßten Zweijahreszeitraums eingehen.

(3) Die Kommission erstellt das Muster nach Anhörung der Mitgliedstaaten.

Artikel 17

(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 dieser Verordnung und die Überwachung der Anwendung.

(3) Im Rahmen dieses gegenseitigen Beistandes übermitteln die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einander regelmäßig alle verfügbaren Angaben über

— die von Gebietsfremden begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung und ihre Ahndung,

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

Geschehen zu Brüssel am 20. Dezember 1985.

Im Namen des Rates

Der Präsident

R. KRIEPS

— die von einem Mitgliedstaat verhängten Maßnahmen zur Ahndung von Zuwiderhandlungen, die seine Gebietsansässigen in anderen Mitgliedstaaten begangen haben.

ABSCHNITT IX

Schlußbestimmungen

Artikel 18

(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 wird aufgehoben,

Jedoch

— gilt Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 für Fahrzeuge, die von Behörden für öffentliche Dienstleistungen verwendet werden, die nicht im Wettbewerb mit dem Kraftverkehrsgewerbe stehen, sowie für ausschließliche für lokale land- und forstwirtschaftliche Arbeiten eingesetzte Zugmaschinen noch bis zum 31. Dezember 1989. Die Mitgliedstaaten können allerdings vorschreiben, daß die vorliegende Verordnung für den vorgenannten Binnenverkehr in ihrem Hoheitsgebiet schon ab einem früheren Zeitpunkt zur Anwendung gelangt;

— gilt Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 für Fahrzeuge und Fahrer, die im grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr eingesetzt werden, noch bis zum 31. Dezember 1989, soweit die Fahrzeuge, die für diesen Verkehr eingesetzt werden, nicht mit einem gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwendeten Kontrollgerät ausgestattet sind.

(2) Bezugnahmen auf die durch Absatz 1 aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 19

Diese Verordnung tritt am 29. September 1986 in Kraft.