# KOMMISSION

## STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**vom 21. Juni 1974**

**an die Regierung der Niederlande zu Maßnahmen zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr**

(74/375/EWG)

1. Mit Schreiben vom 9. Juli 1973 übermittelte die Ständige Vertretung der Niederlande der Kommission den Entwurf von Bestimmungen zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 (1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 515/72 des Rates vom 28. Februar 1972 (2) zur Stellungnahme. Mit den geplanten Regelungen sollen die in Artikel 14a Buchstabe b) der genannten Verordnung für bestimmte Nahverkehre vorgesehenen Ausnahmen festgelegt werden.

2. Die vorgelegten Bestimmungen sehen, gestützt auf Artikel 14a, Buchstabe b), zweite Einrückung, der Verordnung (EWG) Nr. 543/69, vor, für folgende Fälle im Nahverkehr das Fahrpersonal von den Eintragungen in ein persönliches Kontrollbuch zu befreien.

a) Kontroll- und Demonstrationsfahrten durch Kraftfahrzeugmechaniker.

Dies betrifft eine Gruppe von Arbeitnehmern, deren Arbeitszeit durch das Arbeitsgesetz 1919 geregelt ist. Die genannten Fahrten nehmen bei der täglichen Arbeit dieser Personengruppe einen bescheidenen Raum ein, so daß eine Überschreitung der zulässigen Lenkzeiten nicht zu befürchten ist.

b) Beförderungen durch selbständige Unternehmer und leitende Angestellte im Werkverkehr.

In diesen Fällen handelt es sich in der Regel um Beförderungen mittelständischer Betriebe. Sofern sich Fahrten und Beförderungen in einem Umkreis von 50 km abspielen, soll von der Verpflichtung zur Führung eines persönlichen Kontrollbuches entbunden werden. Sollten gelegentliche Überschreitungen dieser Entfernungsgrenze notwendig werden, so wird die Entbindung von dieser Verpflichtung mit der Einschränkung erfolgen, daß bei jeder Überschreitung der Entfernungsgrenze jeweils ein betreffendes Tageskontrollblatt auszufüllen ist. Die Befreiungen sollen nur individuell und auf die Dauer jeweils eines Jahres erteilt werden.

c) Beförderungen durch Fahrpersonal mit festen Arbeitszeiten.

Schon bisher wurden für Beförderungen mit Lastkraftwagen unter 3,5 t, die nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 fallen, bei einer festen Arbeitszeit von maximal 12 Std. (zwischen 7 und 19 Uhr), an Werktagen in zahlreichen Einzelfällen eine Befreiung erteilt.

Beim Werkverkehr betrifft dies Personal, das an die Arbeitszeit in gewerblichen oder Handelsbetrieben (in der Regel heute 42 Wochenstunden) gebunden ist. Vielfach macht der Einsatz als Fahrer nur einen Teil der täglichen Arbeitsleistungen aus, so daß für diese Arbeitnehmergruppe zugleich das Arbeitsgesetz gilt. Von der Freistellung kann auch im gewerblichen Güterverkehr, wo feste Arbeitszeiten weniger zur Regel gehören, aber doch etwa bei Abhol- und Zustellungsdiensten vorkommen, Gebrauch gemacht werden. Es ist beabsichtigt, auch für Beförderungen von Lastkraftwagen über 3,5 t individuelle Befreiungen zu erteilen, wobei die tatsächlich zu leistenden Arbeitsstunden näher präzisiert und auch begrenzt werden können.

d) Gelegentliche Beförderungen durch Lastkraftwagen für die eine sogenannte unpersönliche Befreiung erteilt wird.

Freistellungen in diesen Fällen werden gegenwärtig schon für Lastkraftwagen unter 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht für solche Betriebe erteilt, bei denen durch Nachprüfung festgestellt wurde, daß ein bestimmtes Kraftfahrzeug abwechselnd von verschiedenen Mitgliedern des Personals für kürzere

(1) ABl. Nr. L 77 vom 29. 3. 1969, S. 49.
(2) ABl. Nr. L 67 vom 20. 3. 1972, S. 11.

Fahrten benutzt wird (kleinere Bauunternehmer, Handwerksbetriebe, usw.). Das betroffene Personal fällt unter das Arbeitsgesetz. Durch die Regelung wird vermieden, daß Personen wegen einiger Wochenstunden, die sie hinter dem Steuer verbringen, für die ganze Woche ihre Arbeits- und Ruhezeiten lückenlos in ein persönliches Kontrollbuch eintragen müssen. Die Freistellung ist durch eine Plakette am Fahrzeug kenntlich zu machen.

3. Die Kommission stellt fest, daß die geplanten Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 entsprechen.

Gleichwohl ist zunächst zu allen geplanten Ausnahmeregelungen, namentlich zu denen unter b), allgemein zu bemerken, daß sie auf Beförderungen in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeuges zu beschränken sind.

Dann ist festzustellen, daß bei den unter b) genannten Beförderungen durch selbständige Unternehmen und leitende Angestellte im Werkverkehr die vorgesehene zeitliche Begrenzung der Befreiungen auf ein Jahr und das Merkmal der individuellen Befreiung nicht als ausreichende geeignete Maßnahmen im Sinne des Artikels 14a Buchstabe b), zweite Einrückung, gesehen werden können. Auch im Falle der unter c) genannten Beförderungen durch Fahrpersonal mit festen Arbeitszeiten, scheint es nicht sicher, daß die Festlegung maximaler täglicher Arbeitszeiten eine hinreichende Überwachung etwa der einzuhaltenden höchstzulässigen täglichen Lenkzeiten gewährleistet. Die niederländische Regierung wird deshalb gebeten, in diesen Fällen zusätzliche Kontrollmaßnahmen vorzusehen.

Schließlich ist zu bemerken, daß insbesondere im Falle der im vorstehenden unter b), c) und d) angeführten Beförderungen, soweit sie unter die Gemeinschaftsverordnung fallen, es im Interesse der Verkehrssicherheit und auch der Arbeitszeitkontrolle liegt, gewisse Fahrzeuge mit einem Kontrollgerät auszustatten, wie dies in Artikel 14a, Buchstabe b), erste Einrückung, vorgesehen ist. Diese Bestimmung sieht Ausnahmemöglichkeiten bezüglich der Verpflichtung zur Führung eines persönlichen Kontrollbuches vor, wenn die Fahrzeuge mit einem Kontrollgerät gemäß Artikel 20 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr [1] ausgestattet sind. Mit diesem Gerät könnte hinsichtlich der Verkehrssicherheit und auch des sozialen Schutzes eine Wirkung erzielt werden, die mit den vorgesehenen Bestimmungen nur bedingt und in schwächerem Maße zu erreichen ist. Aus diesem Grund sollte die niederländische Regierung die fraglichen Bestimmungen vor der Festlegung der Modalitäten auch unter diesem Gesichtspunkt nochmals prüfen.

4. Aus diesen Gründen und unter dem Vorbehalt der vorstehenden Überlegungen gibt die Kommission eine zustimmende Stellungnahme ab.

Brüssel, den 21. Juni 1974

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

François-Xavier ORTOLI

---

[1] ABl. Nr. L 164 vom 27. 7. 1970, S. 1.