EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.10.2018
COM(2018) 698 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, im Zeitraum 2015-2016

{SWD(2018) 439 final}

I. Einleitung

Dieser Bericht liefert einen Überblick über die Umsetzung der EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten für den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2016. Er beleuchtet zudem die wesentlichen Herausforderungen bei der Durchsetzung und Anwendung der einschlägigen rechtlichen Vorschriften, die in den folgenden vier Gesetzgebungsakten festgelegt sind:

1) Verordnung (EG) Nr. 561/2006[1] (auch bekannt als „**Lenkzeiten-Verordnung**"), durch die Mindestanforderungen für Tages- und Wochenlenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und tägliche und wöchentliche Ruhezeiten festgelegt sind.

2) Richtlinie 2002/15/EG [2] (auch bekannt als „**Richtlinie über Arbeitszeiten im Straßenverkehr**"), durch die die Arbeitszeit von Fahrpersonal geregelt wird. In der Richtlinie werden die Vorschriften zur wöchentlichen Höchstarbeitszeit, zu Mindestfahrtunterbrechungen und zur Nachtarbeit festgelegt. Sie gilt für Fahrer, die in den Geltungsbereich der Verordnung über Lenkzeiten fallen.

3) Richtlinie 2006/22/EG [3] (auch bekannt als „**Durchsetzungsrichtlinie**"), durch die die Mindestniveaus für Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen zur Überprüfung der Einhaltung der Verordnung über Lenkzeiten festgelegt werden.

4) Verordnung (EU) Nr. 165/2014[4] (auch bekannt als „**Fahrtenschreiber-Verordnung**"), in der die Anforderungen an den Einbau und die Benutzung von Fahrtenschreibern in Fahrzeugen, die in den Geltungsbereich der Verordnung über Lenkzeiten fallen, festgelegt sind.

Inhalt dieses Berichts nach Artikel 17 der Verordnung über Lenkzeiten und Artikel 13 der Richtlinie über Arbeitszeiten im Straßenverkehr[5] sind quantitative und qualitative Daten zu

[1] Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

[2] Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

[3] Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 36).

[4] Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

[5] Nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre die notwendigen Informationen, damit diese einen Bericht über die Durchführung besagter Verordnung und über die Entwicklungen auf dem betreffenden Gebiet erstellen kann. Nach Artikel 13 der

Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen sowie zu den festgestellten Zuwiderhandlungen. In dem Bericht wird zugleich angegeben, inwieweit von den Ausnahmen gemäß Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006[6] Gebrauch gemacht wird. Schließlich enthält der Bericht qualitative Informationen über die Durchführung der Richtlinie über Arbeitszeiten im Straßenverkehr. Ergänzt wird der Bericht der Kommission durch ein Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen mit näheren Angaben zu Sanktionen und zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, Stellungnahmen der Durchsetzungsbehörden und anderen noch ausführlichen statistischen Daten. Der Bericht besteht aus vier Abschnitten: In Abschnitt I werden die Qualität der nationalen Daten und die Pünktlichkeit der Meldungen zusammengefasst. In Abschnitt II werden die nationalen Daten zu Kontrollen und Zuwiderhandlungen analysiert und in Abschnitt III wird die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG in den Mitgliedstaaten zusammenfassend beschrieben. In Abschnitt IV werden schließlich die wesentlichen Schlussfolgerungen aus diesem Bericht gezogen.

Übermittlung der Daten

Die nationalen Berichte über die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind in Form des durch den Durchführungsbeschluss der Kommission vom 30. März 2017[7] festgelegten geänderten Berichtsmusters zu erstellen.

Alle Mitgliedstaaten haben ihre nationalen Daten übermittelt; einige von ihnen allerdings nicht fristgerecht. Die Qualität der Daten betreffend die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verbessert sich weiter. Fast alle Mitgliedstaaten[8] stellten die geforderte Aufschlüsselung der ausführlichen Statistiken in Kontrollen der Einhaltung auf der Straße und auf dem Betriebsgelände bereit. Die zur Verfügung gestellten Informationen zu Sanktionen, internationaler Zusammenarbeit, Änderungen des einzelstaatlichen Rechts oder den gezogenen Schlussfolgerungen könnten allerdings noch weiter verbessert werden.

Gemäß Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 teilten die Mitgliedstaaten der Kommission zusätzlich die von der Anwendung der Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten gewährten nationalen Ausnahmen mit. Die

---

Richtlinie 2002/15/EG erstatten die Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre über die Durchführung dieser Richtlinie Bericht und teilen hierbei die Standpunkte der Sozialpartner mit. Die Berichte zur Richtlinie 2002/15/EG und zur Verordnung (EG) Nr. 561/2006 können in einem einzigen Dokument zusammengefasst werden, da sich beide Rechtsakte auf denselben Zweijahres-Berichtszeitraum beziehen und einander ergänzende Vorschriften für Berufskraftfahrer enthalten.

[6] Siehe Abschnitt 14 des Begleitdokuments.

[7] C(2017) 1927 final.

[8] Mit Ausnahme von Dänemark, das keine ausführlichen Daten zu Straßenkontrollen (insbesondere zu den angehaltenen Fahrzeugen nach Kategorie und Zulassungsland oder nach Fahrtenschreiber sowie Einzelheiten zu den festgestellten Zuwiderhandlungen) übermittelte. Die dänischen Behörden teilten der Kommission mit, dass ab Januar 2017 vollständige Angaben zur Verfügung gestellt werden.

aktualisierte Aufstellung der Ausnahmen ist in dem Begleitdokument enthalten und auf der Website der Kommission[9] verfügbar.

Nicht alle Mitgliedstaaten übermittelten Informationen zur Durchführung der Richtlinie über Arbeitszeiten im Straßenverkehr[10] und nur wenige Mitgliedstaaten stellten statistische Daten zu Kontrollen und den Ergebnissen der Kontrollen bereit[11]. Einige Mitgliedstaaten verwiesen als Erklärung für die fehlenden Informationen darauf, dass die nationalen Rechtsvorschriften im Berichtszeitraum nicht geändert wurden. Insgesamt wurden von den Mitgliedstaaten nur sehr wenige aktualisierte quantitative Daten bereitgestellt, weshalb eine Bewertung schwierig ist. Damit der Bericht die Anforderungen in Artikel 17 der Verordnung über Lenkzeiten erfüllt, besteht die Kommission daher darauf, dass für den nächsten Berichtszeitraum umfassendere qualitative und quantitative Daten zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG und deren Durchsetzung bereitgestellt werden.

II. Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in der EU

1. Kontrollen

Nach Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG errichten die Mitgliedstaaten ein System angemessener und regelmäßiger Kontrollen sowohl auf der Straße als auch auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen jeder Beförderungsart. Diese Kontrollen sollten alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge erfassen. In dem Artikel ist ebenfalls festgelegt, dass die Mindestzahl der durchzuführenden Kontrollen mindestens 3 % der Tage abdeckt, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugen arbeiten[12].

Aus den der Kommission übermittelten nationalen Daten geht hervor, dass die Gesamtzahl der überprüften Arbeitstage[13] in der EU um etwa 12,8 % zurückgegangen ist, was einem Rückgang von 151 Mio. auf 131,7 Mio. überprüfte Arbeitstage entspricht. Dies ist ein stärkerer Rückgang als der Rückgang um 4,8 % zwischen den letzten Berichtszeiträumen 2011-2012 und 2013-2014. Bei Betrachtung der nationalen Werte scheint dieser Rückgang allerdings hauptsächlich auf einen Rückgang der überprüften Arbeitstage in

[9] Verfügbar unter:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf
[10] Von Belgien, Griechenland, Spanien, Kroatien, Lettland, Ungarn und den Niederlanden gingen keine Berichte ein.
[11] Tschechien, Frankreich, Zypern, Luxemburg, Österreich, Polen und Finnland übermittelten quantitative Daten.
[12] Diese Zahl wird für jeden Mitgliedstaat über die Zahl der Arbeitstage in zwei Jahren und die Zahl der in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Fahrzeuge in diesem Zeitraum ermittelt.
[13] Die Formulierungen „Arbeitstage“ und „Tage, an denen Fahrer (...) arbeiten“ werden in den folgenden relevanten Rechtsvorschriften gleichbedeutend verwendet: Verordnung (EU) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG und Durchführungsbeschluss (EU) 2017/1013.

drei Mitgliedstaaten [14] zurückzuführen zu sein. Nähere Einzelheiten sind dem Begleitdokument zu entnehmen.

Wie in der nachstehenden Abbildung 1 veranschaulicht, lag der **Durchschnitt der überprüften Arbeitstage in der gesamten EU bei 6,3 %** (2013-2014 waren es 7 %); dies ist fast doppelt so hoch wie der durch die Richtlinie geforderte Wert.

Die meisten Mitgliedstaaten überprüften mehr als die nach der Richtlinie mindestens erforderlichen Arbeitstage. Drei Mitgliedstaaten erfüllten den Schwellenwert von 3 % allerdings nicht, hierbei handelte es sich um Griechenland, die Niederlande und Malta. Während Malta und die Niederlande[15] geringfügig unter dem Mindestwert lagen, lag die Zahl der überprüften Arbeitstage in Griechenland deutlich unter dem Schwellenwert und hat im Vergleich zu den Vorjahren weiter abgenommen. Die Kommission wird weiterhin die Entwicklungen in diesen Mitgliedstaaten verfolgen und, beginnend mit den gravierendsten Fällen, Maßnahmen ergreifen, um die korrekte Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG zu gewährleisten.

Nach Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG sollen 30 % aller überprüften Arbeitstage bei Straßenkontrollen und 50 % der überprüften Arbeitstage bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen überprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass bei der Berechnung dieser prozentualen Aufteilung nicht die Mindestzahl der zu überprüfenden Arbeitstage, sondern die Zahl der vom jeweiligen Mitgliedstaat tatsächlich überprüften Arbeitstage zugrunde gelegt wird. Von den Mitgliedstaaten, die den Schwellenwert erreicht haben, haben nur sechs das verlangte Verhältnis zwischen Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände eingehalten. **Durchschnittlich wurden 74 % der Arbeitstage bei Straßenkontrollen und 26 % bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände überprüft. Dies entspricht einer leichten Zunahme der Kontrollen auf dem Betriebsgelände im Vergleich zum Vorjahr (23 %).** Wie bereits im letzten Bericht hervorgehoben, lag Irland mit nur 7 % unter dem Schwellenwert von 30 % für Straßenkontrollen. Siehe Abbildung 2 für weitere Einzelheiten zu den nationalen Anteilen von Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände.

1.1 Straßenkontrollen

Insgesamt wurden in der EU 8°162°703 Fahrzeuge[16] und 5°846°011 Fahrer im Rahmen von Straßenkontrollen überprüft. Der große Unterschied zwischen den zwei Zahlen lässt sich

[14] Deutschland, Frankreich und Rumänien. Es wird darauf hingewiesen, dass im deutschen nationalen Bericht Daten aus drei Bundesländern fehlen.
[15] In den Niederlanden besteht ein System der „Überwachung auf Vertrauensbasis“, das indirekt mehr Arbeitstage von Fahrern umfasst und eine indirekte Erfüllung des Mindestwertes ermöglicht.
[16] Es sind keine Daten aus Dänemark enthalten.

durch die unvollständigen Daten aus Deutschland und Finnland[17] erklären, die nur einen Teil der bei Straßenkontrollen überprüften Fahrer umfassen.

Im Vergleich zum letzten Bericht für den Zeitraum 2013-2014 hat die Zahl der überprüften Fahrzeuge um 24 % zugenommen. Dies lässt sich hauptsächlich auf die von Deutschland und Finnland gemeldete bedeutende Zunahme der überprüften Fahrzeuge im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum zurückführen.[18] Die Zahl der überprüften Fahrer ging im Vergleich zu 2013-2014 um 22 % zurück. Dies lässt sich allerdings ebenfalls durch den wesentlichen Rückgang der von Deutschland zwischen 2013-2014 und 2015-2016 gemeldeten Fahrerzahlen sowie die kumulative Wirkung von geringfügigeren Rückgängen in mehreren anderen Mitgliedstaaten erklären[19].

Basierend auf dem Zulassungsland des Fahrzeugs handelte es sich bei 63 % der in der EU überprüften Fahrzeuge um Fahrzeuge aus dem eigenen Staat, während 32 % aus einem anderen EU-Mitgliedstaat kamen und 6 % der Fahrzeuge in einem Drittland zugelassen waren.[20] Insgesamt wurden die meisten der im Rahmen von Straßenkontrollen überprüften Fahrzeuge (91 % der Gesamtzahl) für den Güterverkehr genutzt, während nur 9 % dem Personenverkehr dienten. Weitere Einzelheiten sind Titel 4 des Begleitdokuments zu entnehmen[22].

2015-2016 waren 72 % aller bei Straßenkontrollen überprüften Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet. Es besteht daher kein Grund dafür, den Schwellenwert für Kontrollen von 3 % auf 4 % anzuheben, da dies nur dann zu erfolgen hat, wenn 90 % der kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind[21].

[17] Die Zahl der überprüften Fahrzeuge umfasst sowohl von der Polizei als auch vom Zoll erhobene Daten, während die Zahl der bei Straßenkontrollen überprüften Fahrer keine Fahrer umfasst, die von der Polizei überprüft wurden. Die Zahl der von der Polizei kontrollierten Fahrer ist daher in diesen Zahlen nicht enthalten.
[18] Dies entspricht einer Zunahme um 1 081 586 bei den überprüften Fahrzeugen in Finnland und um 1 312 597 in Deutschland.
[19] Bulgarien, Tschechische Republik, Spanien, Frankreich, Polen, Rumänien und Finnland.
[20] Aufgrund der Übermittlung unvollständiger Daten sind in diesen Berechnungen keine von Deutschland und Finnland übermittelten Daten enthalten.
[21] Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie 2006/22/EG.

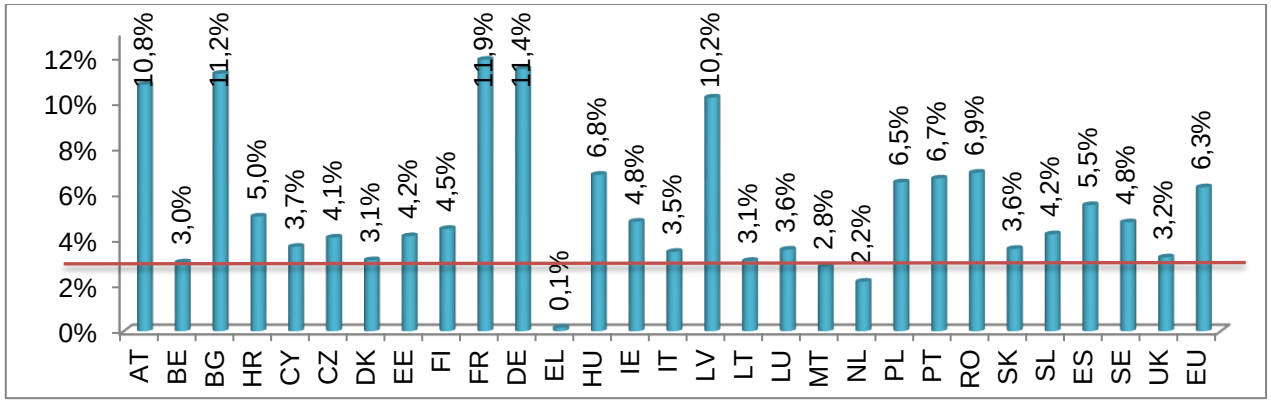


Abbildung 1: Prozentsatz der überprüften Arbeitstage pro Mitgliedstaat[22]

[22] In den Daten für Finnland sind keine Daten enthalten, die als wöchentliche Ruhezeit des Fahrers betrachtet werden. Die tatsächliche Zahl der überprüften Arbeitstage liegt daher deutlich höher.

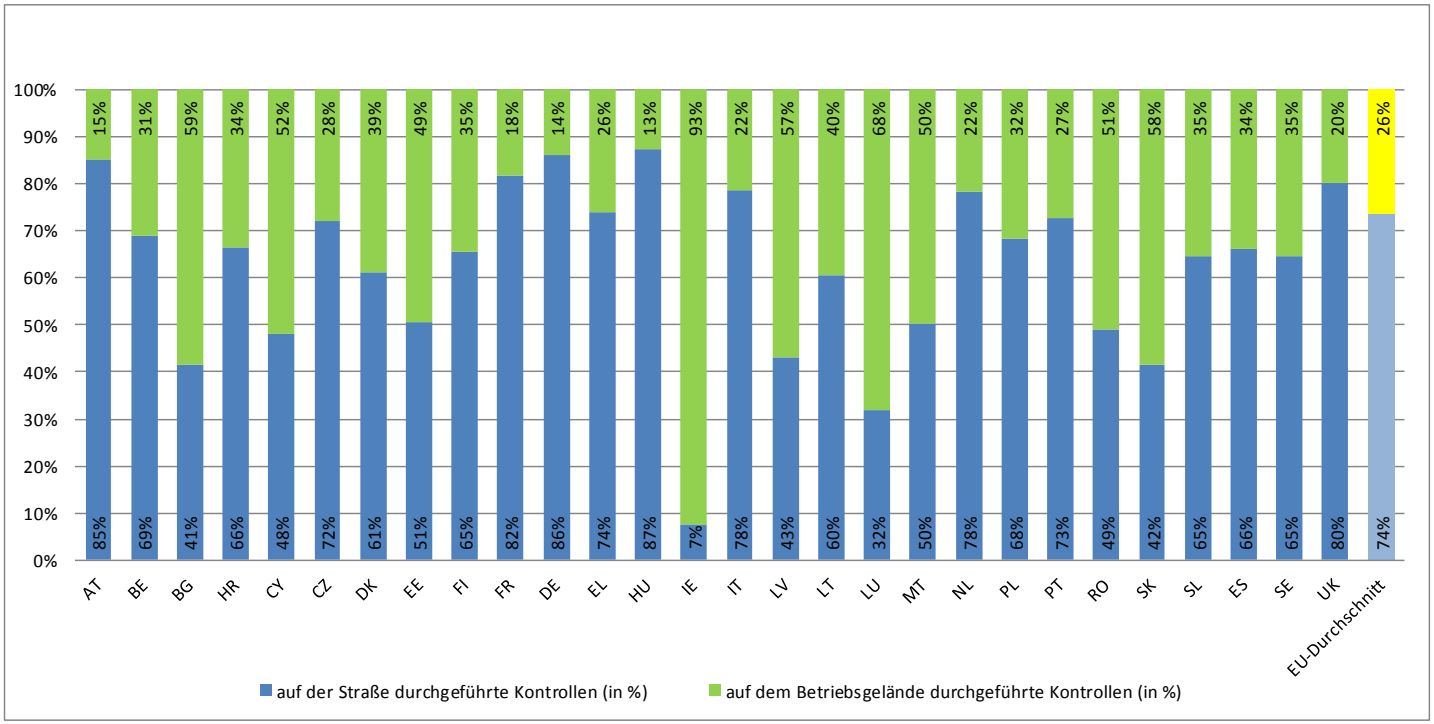


Abbildung 2: Anteile von Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände auf Grundlage der pro Mitgliedstaat überprüften Arbeitstage

1.2 Kontrollen auf dem Betriebsgelände

Im Zeitraum 2015-2016 wurden insgesamt 146 967 Verkehrsunternehmen überprüft, womit das Ergebnis für 2013-2014 in etwa beibehalten wurde[23]. Während dieser Kontrollen auf dem Betriebsgelände wurden etwa 34,8 Mio. Arbeitstage überprüft, was einem leichten Rückgang um 1 % im Vergleich zum letzten Bericht entspricht. 2015-2016 überprüften die Mitgliedstaaten insgesamt 663 000 Fahrer; im Vergleich zu 2013-2014 wurden somit 12 % weniger Fahrer überprüft.

2. Zuwiderhandlungen

Fast alle Mitgliedstaaten[24] übermittelten Angaben zu den festgestellten Zuwiderhandlungen, aber nicht alle[25] stellten Einzelheiten zu den Arten der Zuwiderhandlungen bereit. **Die Gesamtzahl der gemeldeten Zuwiderhandlungen lag bei etwa 3,46 Mio., was im Vergleich zum letzten Bericht (3,3 Mio.) einer Zunahme um 6 % entspricht.** Diese leichte Zunahme kann darauf zurückgeführt werden, dass Lettland erstmalig die Zahl der Zuwiderhandlungen[26] bereitstellte, wodurch der Unterschied zum letzten Bericht nahezu ausgeglichen wird. Auf dem Betriebsgelände festgestellte Zuwiderhandlungen nahmen um 19 % zu, während bei Straßenkontrollen festgestellte Zuwiderhandlungen um 3 % zurückgingen. Der Anteil von bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen sank im Vergleich zum letzten Bericht von 63 % auf 58% der gesamten Zuwiderhandlungen.

Die Anteile der Arten von Zuwiderhandlungen blieben ähnlich und es gab nur leichte Veränderungen. In der nachstehenden Abbildung 3 wird der Anteil der 2015-2016 festgestellten Zuwiderhandlungen nach Art der Vorschrift, gegen die verstoßen wurde, dargestellt. Im Vergleich zum letzten Bericht gingen die Zuwiderhandlungen betreffend Fahrtunterbrechungen und Lenkzeiten von 23 % auf 21 % bzw. von 16 % auf 13 % zurück, während Zuwiderhandlungen betreffend Lenkzeitunterlagen von 17 % auf 24 % anstiegen. Von allen in der EU bei Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen machten **Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Ruhezeiten 24 % aus** (im letzten Bericht 25 %); **Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über das Kontrollgerät[27] machten 11 % aus** (im letzten Bericht 10 %) und **Zuwiderhandlungen betreffend fehlende/nicht verfügbare Aufzeichnungen zu anderen Arbeiten machten 7 % aus** (im letzten Bericht 8 %).

Bei Betrachtung der in Abbildung 4 dargestellten Entwicklungen seit 2007 scheinen Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften zu Fahrtunterbrechungen und Lenkzeiten

[23] In dem Zeitraum waren 147 606 Verkehrsunternehmen überprüft worden.
[24] Mit Ausnahme von Dänemark, das keine Daten zu bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen bereitstellte.
[25] Dänemark und Finnland stellten keine Daten zu bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen bereit und Lettland übermittelte keine Daten zu auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen.
[26] Die lettischen Behörden erklärten, dass sie in der Vergangenheit Informationen zu der Zahl der Unternehmen, bei denen Zuwiderhandlungen festgestellt wurden, übermittelt hatten.
[27] Zuwiderhandlungen betreffend das Kontrollgerät beziehen sich auf fehlerhafte Funktion und Missbrauch oder Manipulation des Kontrollgeräts.

schrittweise abgenommen zu haben. Zuwiderhandlungen in Bezug auf Lenkzeitunterlagen haben dagegen kontinuierlich zugenommen (Zunahme von 14 % auf 24 %) und der Anteil von Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Ruhezeiten blieb über die Jahre hoch.

Die durchschnittliche Zuwiderhandlungsrate, die auf der Grundlage von 100 bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände und bei Straßenkontrollen überprüften Arbeitstagen berechnet wird, erhöhte sich von 2,17 in den Jahren 2013-2014 auf 2,6. **Die Aufdeckungsrate bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände ist weiterhin doppelt so hoch wie die Aufdeckungsrate bei Straßenkontrollen, wodurch veranschaulicht wird, dass Kontrollen auf dem Betriebsgelände deutlich effizienter sind als zufällige Straßenkontrollen.**

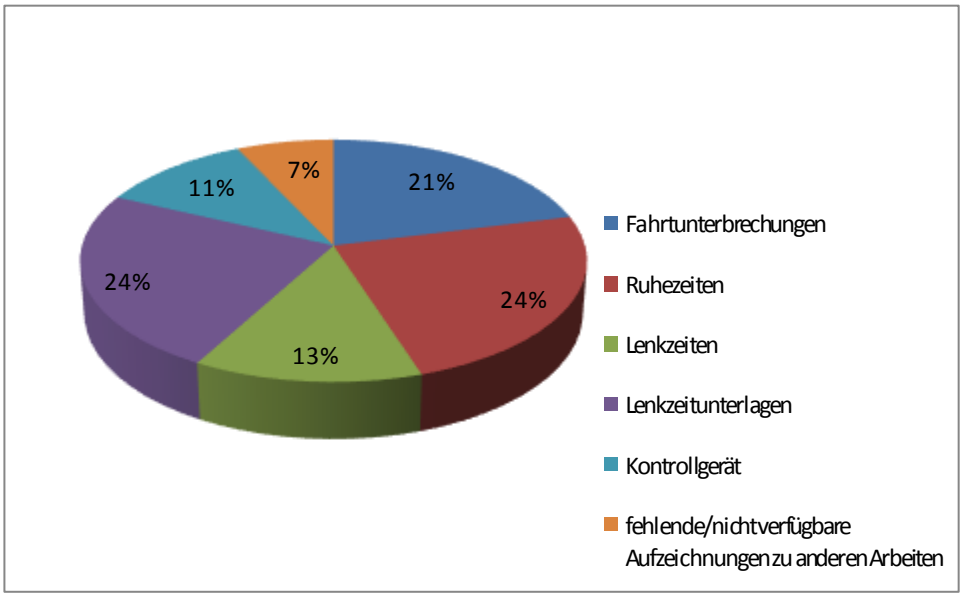
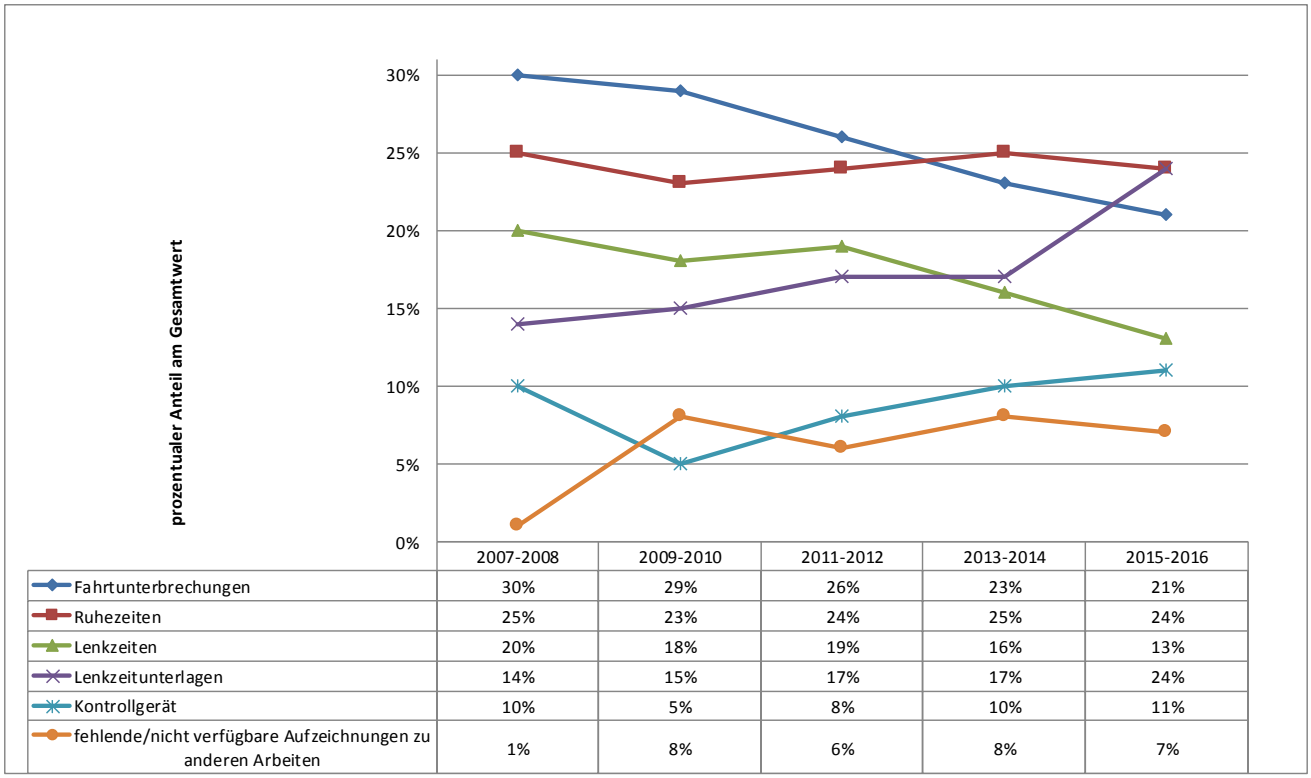


Abbildung 3: Kategorien der bei Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen, 2015-2016



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016
Fahrtunterbrechungen	30%	29%	26%	23%	21%
Ruhezeiten	25%	23%	24%	25%	24%
Lenkzeiten	20%	18%	19%	16%	13%
Lenkzeitunterlagen	14%	15%	17%	17%	24%
Kontrollgerät	10%	5%	8%	10%	11%
fehlende/nicht verfügbare Aufzeichnungen zu anderen Arbeiten	1%	8%	6%	8%	7%

Abbildung 4: Kategorien der bei Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände über die letzten zehn Jahre festgestellten Zuwiderhandlungen

2.1 Bei Straßenkontrollen festgestellte Zuwiderhandlungen

2015-2016 wurden bei Straßenkontrollen 2 Mio. Zuwiderhandlungen festgestellt, was einem Rückgang von etwa 3 % im Vergleich zum letzten Berichtszeitraum entspricht. Im EU-Durchschnitt wurden bei Straßenkontrollen 2,17 Zuwiderhandlungen pro 100 überprüfte Arbeitstage festgestellt, was einer leichten Zunahme im Vergleich zum letzten Bericht (1,77) entspricht. Die Zuwiderhandlungen wurden zu durchschnittlich 58 % bei Fahrern aus dem jeweils eigenen Mitgliedstaat festgestellt.

2.2 Bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellte Zuwiderhandlungen

Etwa 1,48 Mio. Zuwiderhandlungen wurden auf dem Betriebsgelände festgestellt; dies sind etwa 21 % mehr als im letzten Bericht. Die durchschnittliche Zuwiderhandlungsrate pro 100 überprüfte Arbeitstage lag bei 4,19, womit diese im Vergleich zum Durchschnitt 2013-2014 (3,54) um 18 % zugenommen hat. Diese Zunahme lässt sich teilweise auf die hohe Zuwiderhandlungsrate zurückführen, die erstmalig von Lettland übermittelt wurde[28]. In der Vergangenheit hatten die Zuwiderhandlungsraten einen rückläufigen Trend gezeigt (8,65 in den Jahren 2009-2010 und 5,29 in den Jahren 2011-2012).

Die durchschnittliche Rate von auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen hat sich nahezu verdreifacht, von 12,77 auf 36,57. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die Kommission in diesem Berichtszeitraum erstmals von allen Mitgliedstaaten diese Informationen erhielt[29].

2.3. Zahl der Kontrollbeamten und Ausrüstung zur Analyse von Fahrtenschreibern

Im Zeitraum 2015-2016 waren 61 503 Kontrollbeamte innerhalb der EU Kontrollen beteiligt. Diese Zahl blieb im Vergleich zu 2013-2014 konstant.

Im Berichtszeitraum 2015-2016 wurden 23 725 Kontrollbeamte für die Analyse digitaler Fahrtenschreiber ausgebildet. Diese Zahl ging im Vergleich zu 2013-2014 um 5,7 % zurück. Auch der Trend im Hinblick auf die Ausrüstungseinheiten, die den Kontrollbeamten für die Analyse von digitalen Fahrtenschreibern zur Verfügung gestellt werden, ist rückläufig: im Vergleich zum letzten Bericht ging die Zahl um 5,5 % zurück und der Rückgang betrug zwischen 2013-2014 und 2011-2012 8 %.

4. Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

Nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG müssen die Mitgliedstaaten mindestens sechs Mal jährlich mit mindestens einem anderen Mitgliedstaat abgestimmte Straßenkontrollen durchführen. Vier Mitgliedstaaten [30] übermittelten keine Informationen zur Zahl der abgestimmten Kontrollen. Von den Mitgliedstaaten, die Informationen zur Verfügung

[28] Lettland erklärte, dass die für die letzten Berichte übermittelten Werte statt der Zahl der festgestellten Zuwiderhandlungen die Zahl der Unternehmen, bei denen Zuwiderhandlungen festgestellt wurden, darstellten.
[29] Im letzten Bericht hatten vier Mitgliedstaaten keine Informationen übermittelt.
[30] Griechenland, Kroatien, Zypern, Finnland.

stellten, führten 15 Mitgliedstaaten [31] die geforderte jährliche Zahl an abgestimmten Kontrollen durch.

Die gemeldeten Werte zu gemeinsamen Durchsetzungsmaßnahmen haben sich im Vergleich zum Bericht für den Zeitraum 2013-2014 kaum verändert. Die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten erstreckt sich vorwiegend auf benachbarte Mitgliedstaaten. Wie im letzten Berichtszeitraum gaben etwas weniger als die Hälfte der Mitgliedstaaten zudem an, dass die Abstimmung im Rahmen der Euro Contrôle Route (ECR) erfolgt. Mehrere Mitgliedstaaten gaben an, dass die ECR sich im Hinblick auf den Austausch zu bewährten Durchsetzungsverfahren, neuer Technologie und zum Datenaustausch als nützlich erwiesen hat. Einige Mitgliedstaaten erwähnten auch ihre aktive Teilnahme durch Ausrichtung von Veranstaltungen zum Erfahrungsaustausch, wie beispielsweise Workshops, „Master Classes" und bilateralen Straßenkontrollen.

Die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten auf Grundlage von abgestimmten Kontrollen, gemeinsamen Ausbildungsinitiativen oder Erfahrungs- und Informationsaustausch spielt eine wesentliche Rolle bei der Erreichung der Ziele der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor, d. h. Ausbau von fairen Wettbewerbsbedingungen, Straßensicherheit und Harmonisierung von Arbeitsbedingungen. Daher legte die Europäische Kommission als Teil des im Mai 2017 angenommenen ersten Mobilitätspaket einen Gesetzgebungsvorschlag vor, mit dem die Zusammenarbeit und Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten gefördert und verstärkt sowie eine wirksame und einheitliche Durchsetzung der bestehenden Vorschriften sichergestellt werden soll[32]. Zudem nahm die Kommission 2018 einen Vorschlag zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde an, deren übergeordnetes Ziel darin besteht, faire Bedingungen bei der Arbeitskräftemobilität im Binnenmarkt zu gewährleisten.[33] Eine der Hauptaufgaben der Europäischen Arbeitsbehörde wäre die Unterstützung von Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der grenzüberschreitenden Durchsetzung und die Erleichterung von gemeinsamen Kontrollen, einschließlich im Bereich der EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor. Diese Behörde würde den nationalen Behörden in der Praxis operative und technische Unterstützung für den Informationsaustausch, für die Entwicklung von Verfahren für die tägliche Zusammenarbeit und für die Erleichterung der Durchführung von gemeinsamen Kontrollen durch die Mitgliedstaaten leisten.

II. Analyse der Daten zur Durchführung der Richtlinie über Arbeitszeiten im Straßenverkehr (Richtlinie 2002/15/EG)

1. Einleitung

Gegenstand dieses Abschnitts ist die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG, auch „Richtlinie über Arbeitszeiten im Straßenverkehr" genannt, durch die Mitgliedstaaten in den

[31] Tschechische Republik, Deutschland, Irland, Spanien, Frankreich, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungarn, Niederlande, Österreich, Rumänien, Slowakei, Schweden, Vereinigtes Königreich.
[32] COM(2017) 278 final.
[33] COM(2018) 131 final.

Jahren 2015-2016.
Nach Artikel 13 dieser Richtlinie sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission alle zwei Jahre über die Durchführung dieser Richtlinie Bericht zu erstatten und hierbei die Standpunkte der Sozialpartner auf nationaler Ebene mitzuteilen.

2. Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG

Diese Richtlinie enthält unter anderem Vorschriften zur Einhaltung angemessener Ruhepausen während der Arbeitszeit, zur durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit und zur Nachtarbeit. Sie ergänzt die Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten, die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 niedergelegt sind.

Da in dieser Richtlinie bestimmte Vorschriften über die Arbeitszeiten niedergelegt sind, die sich speziell auf den Straßenverkehrssektor beziehen, gilt sie als *lex specialis* zur allgemeinen Richtlinie 2003/88/EG [34] über die Arbeitszeit, in der grundlegende Regelungen für die Arbeitszeitgestaltung in allen Sektoren vorgeschrieben sind. Des Weiteren sieht die Charta der Grundrechte der Europäischen Union in Artikel 31 Bestimmungen zu Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen vor, die bei der Umsetzung des EU-Rechts beachtet werden müssen. Auch eine Reihe grundlegender Schutzvorschriften, die in der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie beispielsweise über den Jahresurlaub und unentgeltliche Untersuchungen des Gesundheitszustands für Nachtarbeiter niedergelegt sind, sind auf im Straßenverkehr tätiges Fahrpersonal anwendbar.

3. Übermittlung und Qualität der nationalen Berichte

Wie im vorhergegangenen Berichtszeitraum wurde den Mitgliedstaaten ein von der Kommission erstelltes gemeinsames Berichtsmuster[35] zugesendet, um die Berichterstattung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu verringern. Fünf Mitgliedstaaten [36] übermittelten keine Informationen zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG. Bei der Qualität der von den anderen Mitgliedstaaten übermittelten Berichte sind erhebliche Unterschiede festzustellen und viele Mitgliedstaaten reichten sehr knappe und unvollständige Berichte ein [37] . Einige Mitgliedstaaten erklärten, dass sich zwischen den zwei Berichtszeiträumen keine Veränderungen ergeben hätten. Dennoch fehlen auch aktuelle statistische Daten zu Kontrollen und Zuwiderhandlungen in den von einer beträchtlichen Anzahl von Mitgliedstaaten vorgelegten Berichten. Die vollständigsten Berichte enthalten im Allgemeinen Informationen über die institutionelle Organisation, Herausforderungen bei der Durchführung sowie einige quantitative Daten. Aufgrund der großen Zahl an unvollständig eingereichten Berichten können die Ergebnisse der Analyse allerdings nicht als repräsentativ

[34] Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9).
[35] Durchführungsbeschluss (EU) 2017/1013 der Kommission vom 30. März 2017 über das in Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates genannte Berichtsmuster (ABl. L 153 vom 16.6.2017, S. 28).
[36] Belgien, Griechenland, Spanien, Kroatien und Lettland.
[37] Bulgarien, Dänemark, Italien, Luxemburg, Ungarn, Malta, die Niederlande, Portugal, Rumänien und das Vereinigte Königreich.

für die gesamte Europäische Union betrachtet werden. Von den Mitgliedstaaten werden für den nächsten Berichtszeitraum zusätzliche Bemühungen im Hinblick auf Informationen zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG erwartet, durch die eine umfassendere Bewertung ermöglicht werden sollte. Die Kommission kann beschließen, rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten zu ergreifen, wenn diese Mitgliedstaaten die Pflicht zur Übermittlung der im Beschluss der Kommission zur Festlegung eines Berichtmusters[38] präzisierten Informationen nicht erfüllen.

4. Aspekte der Durchführung in den Mitgliedstaaten

Keiner der Mitgliedstaaten übermittelte in den Jahren 2015-2016 einen Bericht, in dem eine Änderung der Rechtsvorschriften zur Durchsetzung der Richtlinie 2002/15/EG gemeldet wurde. Insgesamt betrafen die letzten Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften in den meisten Mitgliedstaaten die Einbeziehung von selbständigen Kraftfahrern in den Geltungsbereich des nationalen Rechts zu Arbeitszeiten im Straßenverkehrssektor und wurden bereits im Bericht für die Jahre 2013-2014 gemeldet.

Im Hinblick auf Probleme bei der Durchführung von Richtlinie 2002/15/EG konnten keine Trends identifiziert werden. Probleme betreffen eher den nationalen Kontext oder spezielle Probleme, die in einigen Mitgliedstaaten auftreten. Italien nannte in seinem Bericht beispielsweise Probleme im Hinblick auf die Notwendigkeit der Präzisierung einiger in der Richtlinie festgelegter Begriffsbestimmungen. Dies betrifft „die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr“ und „die Zeiten, während deren das Fahrpersonal nicht frei über seine Zeit verfügen kann“. In der Tschechischen Republik verursachte ein neues Arbeitsmodell, bei dem ein Arbeitnehmer (Fahrer) für zwei Arbeitgeber (Verkehrsunternehmen) arbeitet, Schwierigkeiten bei der Durchführung der Richtlinie. So wurde gemeldet, dass solche Praktiken schwierig nachzuweisen sind, da nur ein unter Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallendes Verkehrsunternehmen eine Ausfertigung der Aufzeichnungen zu den Arbeitszeiten von einem anderen Arbeitgeber anfordern muss.

Hinsichtlich der Überwachung der Durchführung der Richtlinie betonten mehrere Mitgliedstaaten[39], wie wichtig es ist, den Sektor im Hinblick auf die Einhaltung der komplexen Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu beraten und anzuleiten. Litauen gab beispielsweise an, dass Leitlinien über Anforderungen und Anweisungen an Arbeitgeber ausgegeben werden. Die irischen Behörden wenden vergleichsweise ein schrittweises Vorgehen an, das eine Kombination aus Beratung und Leitlinien sowie die Abgabe von förmlichen Anweisungen vor der Einleitung der Verfolgung umfasst. In Schweden versuchen die Behörden bei den Kontrollen einen Dialog mit dem Arbeitgeber oder dem selbständigen Kraftfahrer einzuleiten, um sicherzustellen, dass diese die Vorschriften verstehen und die notwendigen Maßnahmen zu ihrer Einhaltung ergreifen. Die Slowakei betrachtete diesen Ansatz als nützlich und meldete, dass sich die Situation im Hinblick auf die Ausbildung und

[38] C(2017) 1927 final.
39 Irland, Litauen, die Slowakei und Slowenien.

Kenntnisse des Rechts unter den Fahrern und Arbeitgebern im Vergleich zu den Vorjahren verbessert hatte.

Was schließlich die Rechtsauslegung durch nationale Gerichte angeht, meldete keiner der Mitgliedstaaten für die Jahre 2015-2016 eine wesentliche Entscheidung eines nationalen Gerichts zur Auslegung der Richtlinie 2002/15/EG.

4.1.Verstöße gegen Arbeitszeitvorschriften

Einige Mitgliedstaaten[40] informierten über die Möglichkeit, bei der Feststellung des Mangels zunächst innerhalb einer gesetzten Frist dessen Beseitigung anzuordnen. In Fällen, in denen der Mangel nicht behoben wird, ergreifen die Durchführungsbehörden die entsprechenden Sanktionen. Diese umfassen in Österreich und der Slowakei die Einleitung eines Verwaltungsverfahrens bzw. in Estland und Finnland die Anordnung einer Geldbuße.

Nur acht Mitgliedstaaten [41] übermittelten quantitative Daten zu den festgestellten Zuwiderhandlungen; dies ist noch weniger als im letzten Berichtszeitraum, in dem zehn Mitgliedstaaten diese Informationen bereitgestellt hatten. Aufgrund der unzureichenden Zahl an Beiträgen können keine EU-weiten Schlussfolgerungen gezogen werden. Alle Mitgliedstaaten werden daher aufgefordert, diese Daten in die nächsten Berichte aufzunehmen.

5. Einschätzungen der Sozialpartner zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG

Nur zehn Mitgliedstaaten gaben eindeutig an, dass die Sozialpartner für den Bericht konsultiert worden waren[42]. Diese Zahl ist im Vergleich zum letzten Bericht konstant geblieben, ist im Vergleich zu Vorjahren aber dennoch niedrig[43]. In allen Mitgliedstaaten umfasste diese Konsultation die Einholung der Standpunkte von Vertretern der Arbeitgeber und von Gewerkschaften. In sechs der zehn Mitgliedstaaten wurden die Sozialpartner konsultiert, aber deren Standpunkte wurden nicht in einem gesonderten Abschnitt des Berichts dargelegt[44]. Stattdessen wurden diese im gesamten Dokument aufgenommen oder in einigen wenigen Fällen wurde im Bericht lediglich erwähnt, dass die Sozialpartner keine Anmerkungen hatten. Eine genauere Analyse der Standpunkte der Sozialpartner ist dadurch nicht möglich, da die Antworten keinen repräsentativen Querschnitt [45] darstellen. Die Kommission weist die Mitgliedstaaten darauf hin, dass sie nach Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 2002/15/EG verpflichtet sind, die Standpunkte der Sozialpartner bei der Erstellung des Berichts miteinzubeziehen.

40 Estland, Österreich, die Slowakei, Finnland.
41 Tschechische Republik, Irland, Frankreich, Zypern, Luxemburg, Österreich, Polen und Finnland.
[42] Estland, Irland, Frankreich, Italien, Zypern, Litauen, Polen, Slowenien, Slowakei und Finnland.
[43] Im letzten Berichtszeitraum befragten zehn Mitgliedstaaten die Sozialpartner; im Berichtszeitraum 2011-2012 waren es 16.
[44] Estland, Frankreich, Zypern, Litauen, Polen, Finnland.
[45] Irland, Italien, Slowenien und die Slowakei.

IV. Schlussfolgerungen

Im Zeitraum 2015-2016 haben bis auf drei Mitgliedstaaten [46] alle Mitgliedstaaten die Mindestzahl an zu überprüfenden Arbeitstagen erreicht. Der Großteil der Arbeitstage wurde weiterhin im Rahmen von Straßenkontrollen überprüft. Obwohl der Anteil der Kontrollen auf dem Betriebsgelände zunimmt, haben nur sechs der 28 Mitgliedstaaten die verlangte Verteilung von mindestens 50 % Kontrollen auf dem Betriebsgelände und 30 % Straßenkontrollen erreicht.

Die von den Mitgliedstaaten in diesem Berichtszeitraum übermittelten Daten bestätigen einen konstant rückläufigen Trend bei der Anzahl der überprüften Arbeitstage. Für die Jahre 2015-2016 ist dies hauptsächlich auf einen bedeutenden Rückgang der überprüften Arbeitstage in Deutschland, Frankreich und Rumänien zurückzuführen. Dies führte auch zu einem leichten Rückgang der durchschnittlich auf EU-Ebene überprüften Arbeitstage.

Obwohl die Zahl der überprüften Arbeitstage stark zurückgegangen ist, hat die Zahl der festgestellten Zuwiderhandlungen leicht zugenommen. Diese Zunahme ist zu einem großen Teil auf eine größere Zahl festgestellter Zuwiderhandlungen in einem einzelnen Mitgliedstaat[47] zurückzuführen, könnte aber auch darauf hinweisen, dass die Kontrollen im Allgemeinen wirksamer geworden sind. Im Gegensatz zu den Straßenkontrollen hat sich die Aufdeckungsrate auf dem Betriebsgelände erhöht und ist fast doppelt so hoch wie bei Straßenkontrollen. Die Aufdeckungsrate pro überprüftes Verkehrsunternehmen hat sich verdreifacht. Dies könnte gleichzeitig auf eine wirksamere Durchsetzung, aber auch auf eine Zunahme der Zuwiderhandlungen hindeuten.

Es gibt große Unterschiede bei der Aufdeckungsrate innerhalb der EU und über zwei Drittel der in der EU festgestellten Zuwiderhandlungen wurden von einer kleinen Gruppe Mitgliedstaaten [48] gemeldet. Es sollte darauf hingewiesen werden, dass einige Mitgliedstaaten, die sehr niedrige Zuwiderhandlungsraten haben, zu den sieben Mitgliedstaaten mit den höchsten Prozentsätzen der überprüften Arbeitstage gehören.

Die Anteile der verschiedenen Arten von Zuwiderhandlungen haben sich im Vergleich zum letzten Berichtszeitraum kaum verändert. Auf zwei Entwicklungen sollte jedoch hingewiesen werden: Die Zahl der festgestellten Zuwiderhandlungen durch Manipulation des Fahrtenschreibers ist im Vergleich zu den anderen Arten der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen gestiegen und die Kontrollen auf dem Betriebsgelände zeigen eine bedeutende Zunahme der Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit den Lenkzeitunterlagen (diese sind entweder unvollständig oder fehlerhaft). Dies könnte darauf hinweisen, dass Unternehmen und/oder Fahrer Schwierigkeiten mit der angemessenen Aufbewahrung der entsprechenden Daten haben. Die Durchsetzungsbehörden meldeten auch, dass Geldbußen für fehlende Lenkzeitunterlagen, die deutlich niedriger als Geldbußen für übermäßig lange Lenkzeiten oder nicht ausreichende Ruhezeiten angesetzt sind, Fahrer und

[46] Griechenland, Malta und die Niederlande.
[47] Lettland.
[48] Deutschland, Italien, Lettland, Österreich und Polen.

Unternehmer dazu verleiten könnten, Unterlagen zu verstecken, mit denen Verstöße, die höhere Strafen nach sich ziehen, aufgedeckt werden könnten. Durch das Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften[49] am 1. Januar 2017 könnten solche Entwicklungen verhindert werden, da fehlende Lenkzeitunterlagen darin als sehr schwerwiegender Verstoß eingestuft werden und daher zu Geldbußen führen sollten, die diesem Schweregrad angemessen sind.

Die Zunahme an festgestellten Zuwiderhandlungen durch Missbrauch oder Manipulation des Fahrtenschreibers verdeutlicht, dass der schnellstmögliche Einsatz einer gegen unbefugte Änderungen gesicherten Kontrollgerätversion notwendig ist, und zwar des intelligenten Fahrtenschreibers, deren Benutzung in neuen Fahrzeugen ab dem 15. Juni 2019 vorgeschrieben ist. Der intelligente Fahrtenschreiber wird über eine Reihe neuer Kommunikationsfunktionen verfügen, die fortgeschrittener sind, als diejenigen des derzeitigen digitalen Fahrtenschreibers, so beispielsweise Geolokalisierung per Satellit und Nahbereichskommunikation für die Informationsübermittlung an Durchsetzungsbehörden.

Im Hinblick auf die abgestimmten Kontrollen erfüllten 15 Mitgliedstaaten[50] die Anforderung von jährlich sechs abgestimmten, gemeinsamen Kontrollen, was mit dem Ergebnis des letzten Berichts vergleichbar ist. Insgesamt betonten die Mitgliedstaaten, dass abgestimmte Kontrollen eine wertvolle Gelegenheit zum Austausch, zur Erhaltung und zum Ausbau von Fachwissen und Kenntnissen ist. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten daher auf, ihre Bemühungen zur Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit weiter auszubauen. Der als Teil des Mobilitätspakets I vorgelegte Vorschlag der Kommission sieht die Förderung von Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten vor, welche auch zu einem besseren Austausch von bewährten Verfahren und Expertenwissen im Bereich der Durchsetzung führen sollte. Dies umfasst einen Vorschlag für einen strukturierteren und regelmäßigeren Daten- und Informationsaustausch zwischen nationalen Durchsetzungsbehörden betreffend Durchsetzungsverfahren und die Überprüfung der Einhaltung durch Unternehmer, die grenzüberschreitend aktiv sind. Zusammenarbeit zwischen Durchsetzungsbehörden und gemeinsame Kontrollen gehören auch zu den Aufgaben der vorgeschlagenen neuen Europäischen Arbeitsbehörde, die zur Koordinierung der Bemühungen der Mitgliedstaaten beitragen soll.

Im Hinblick auf die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG über Arbeitszeiten im Straßenverkehrssektor war aufgrund der Unvollständigkeit der eingegangenen nationalen Berichte keine eingehende Analyse möglich. Die Kommission betont die Bedeutung dieser Berichterstattung sowie die Tatsache, dass rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten ergriffen

[49] Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18. März 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 74 vom 19.3.2016, S. 8).

[50] Tschechische Republik, Deutschland, Irland, Spanien, Frankreich, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungarn, Niederlande, Österreich, Rumänien, Slowakei, Schweden und das Vereinigtes Königreich.

werden können, wenn diese der Pflicht zur Übermittlung der im Beschluss der Kommission zur Festlegung eines Berichtmusters [51] präzisierten Informationen nicht nachkommen. Insgesamt meldeten die Mitgliedstaaten keine Veränderungen betreffend Änderungen ihrer Rechtsvorschriften über Arbeitszeiten im Straßenverkehr oder Gerichtsentscheidungen über diese Themen. Einige Mitgliedstaaten betonten, dass es wichtig ist, Arbeitgebern und selbständigen Kraftfahrern bei Kontrollen Leitlinien zu geben, um eine bessere Einhaltung zu erreichen. Nur wenige Mitgliedstaaten stellten als Teil dieses Berichts Standpunkte von Sozialpartnern bereit und nur eine sehr kleine Zahl Mitgliedstaaten übermittelte quantitative Daten zu Kontrollen und Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit den Arbeitszeiten im Straßenverkehrssektor. Es konnten für den Zeitraum 2015-2016 daher keine allgemeinen Schlussfolgerungen zu diesen Aspekten auf EU-Ebene gezogen werden.

[51] C(2017) 1927 final.