EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.9.2021
COM(2021) 610 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Umsetzung 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 in den Jahren 2017 und 2018

(30. Bericht der Kommission über die Umsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr)

{SWD(2021) 278 final}

Einleitung

Dieser Bericht liefert einen Überblick über die Umsetzung der EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten für den Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2018. Er beleuchtet 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 sowie 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. 35).

[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 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

den von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführten Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen sowie zu den festgestellten Zuwiderhandlungen.

Der Bericht besteht aus drei Abschnitten: In Abschnitt I werden die nationalen Daten zu Kontrollen und Zuwiderhandlungen bei der Durchführung der Richtlinie 2006/22/EG und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 analysiert und in Abschnitt II wird die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG in den Mitgliedstaaten zusammenfassend beschrieben. In Abschnitt III werden schließlich die wesentlichen Schlussfolgerungen aus diesem Bericht gezogen. 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 noch ausführlicheren statistischen Daten.

Datenübermittlungen

Die nationalen Berichte über die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind bis zum 30. September des Jahres nach Ende des betreffenden Zweijahreszeitraums in Form des durch den Durchführungsbeschluss der Kommission vom 30. März 2017[6] festgelegten geänderten Berichtsmusters zu erstellen. Die Frist für die Abgabe des Berichts über den Zeitraum 2017-2018 endete am 30. September 2019.

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. Alle Mitgliedstaaten stellten die geforderte Aufschlüsselung der ausführlichen Statistiken zu den auf der Straße und auf dem Betriebsgelände durchgeführten Kontrollen der Einhaltung der Rechtsvorschriften bereit. Einige jedoch stellten die Daten nicht sortiert nach den geforderten Kategorien bereit, z. B. Daten sortiert nach Art des Fahrtenschreibers[7] und nach Art der Zuwiderhandlungen[8].

Nicht alle Mitgliedstaaten übermittelten Informationen zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG[9] und nur wenige Mitgliedstaaten stellten statistische Daten zu Kontrollen und deren Ergebnissen bereit[10]. Das Fehlen quantitativer Daten aus den Mitgliedstaaten erschwert eine Bewertung. Die Kommission besteht daher darauf, dass für den nächsten Berichtszeitraum umfassende qualitative und quantitative Daten zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG und deren Durchsetzung bereitgestellt werden,

---

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] C(2017) 1927 final.

[7] Dies betrifft Spanien und Polen, die zusätzliche Kategorien für die Fahrzeugzulassung nach Art des Fahrtenschreibers einführten.

[8] Lettland nahm diese Kategorisierung für Zuwiderhandlungen auf dem Betriebsgelände nicht vor.

[9] Von Belgien, Kroatien und der Tschechischen Republik gingen keine Berichte ein.

[10] Quantitative Daten wurden von Österreich, Zypern, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Luxemburg, Polen, Rumänien und Spanien bereitgestellt.

damit der Bericht die Anforderungen nach Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG und Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfüllt.

I. Überblick über die Maßnahmen zur Durchsetzung der Richtlinie 2006/22/EG und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

1. Kontrollen

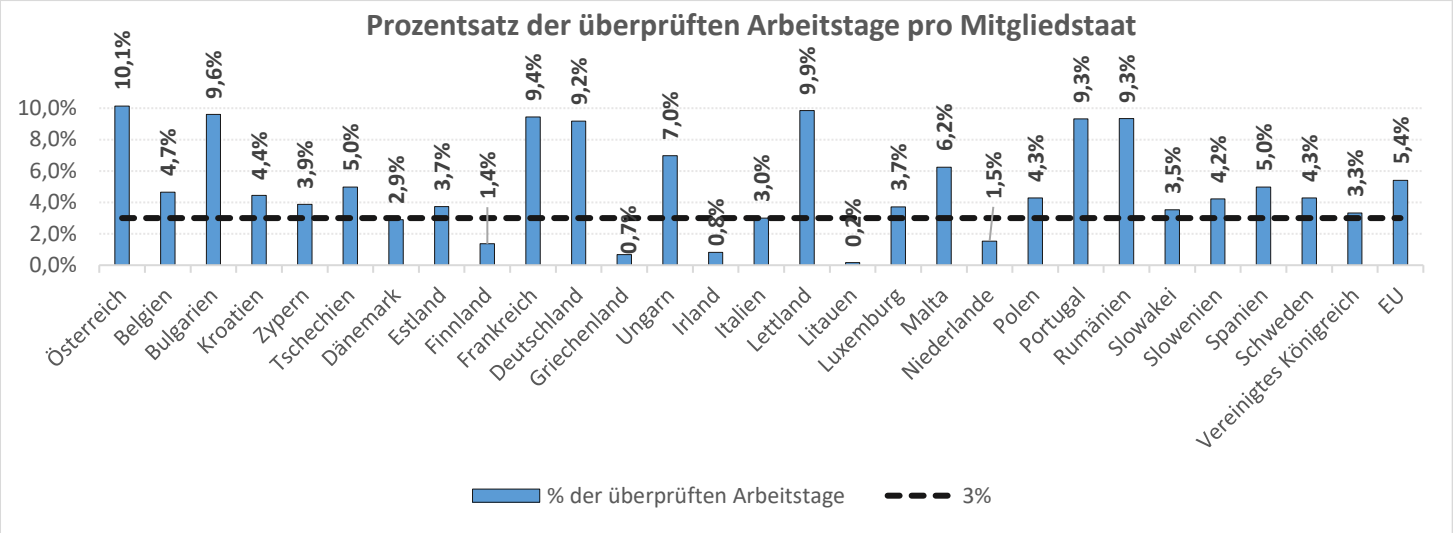
Nach Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG errichten die Mitgliedstaaten ein System angemessener und regelmäßiger Kontrollen sowohl auf der Straße als auch auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen, die den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegen. Mit diesen Kontrollen sollte jährlich ein bedeutender, repräsentativer Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Verkehrsunternehmen und der Fahrzeuge erfasst werden. In diesem Artikel ist ebenfalls festgelegt, dass die Kontrollen mindestens 3 % der Tage abdecken, an denen Fahrer[11] von in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugen arbeiten.

Aus den nationalen Daten geht hervor, dass die Gesamtzahl der überprüften Arbeitstage[12] in der EU um etwa 5 % zurückgegangen ist, was einer Verringerung der überprüften Arbeitstage von etwa 131,7 Mio. (in den Jahren 2015-2016) auf 125,7 Mio. im aktuellen Berichtszeitraum entspricht. Damit fällt der Rückgang jedoch geringer aus als zwischen den letzten Berichtszeiträumen 2013-2014 und 2015-2016, als er 13 % betrug. Bei Betrachtung der nationalen Werte scheint dieser Rückgang allerdings hauptsächlich auf einen Rückgang der überprüften Arbeitstage in Frankreich zurückzuführen zu sein[13]. Ungeachtet dieses zahlenmäßigen Rückgangs erfüllt Frankreich nicht nur die Vorgaben, sondern zählt zu den Mitgliedstaaten, die die meisten überprüften Arbeitstage vorzuweisen hatten.

Wie in der nachstehenden Abbildung 1 veranschaulicht, lag der **Durchschnitt der überprüften Arbeitstage in der EU bei 5,4 %** (2015-2016 waren es **6,3 %**); was den nach der Richtlinie geforderten Wert deutlich übersteigt[14].

[11] Dieser Wert beruht auf der Zahl der Arbeitstage im Zeitraum von zwei Jahren sowie der Zahl der in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden zugelassenen Fahrzeuge in diesem Zeitraum für jeden Mitgliedstaat.
[12] Die Formulierungen „Arbeitstage“ und „Tage, an denen ein Fahrer (...) arbeitet“ werden in den folgenden relevanten Rechtsvorschriften gleichbedeutend verwendet: Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2006/22/EG und Durchführungsbeschluss (EU) 2017/1013.
[13] Frankreich meldete etwa vier Millionen weniger überprüfte Arbeitstage im Vergleich zum letzten Bericht. Dies ist auf den Rückgang der von den Sicherheitskräften des Innenministeriums durchgeführten Kontrollen und die geringere Zahl an Kontrollen im letzten Quartal 2018 aufgrund der Auswirkungen der sozialen Bewegungen (Gelbwestenbewegung) zurückzuführen.
[14] Das gilt insbesondere für Österreich, Lettland, Bulgarien, Frankreich, Rumänien, Portugal und Deutschland, auf die 1/3 der überprüften Arbeitstage entfiel.

Abbildung 1: Prozentsatz der überprüften Arbeitstage pro Mitgliedstaat



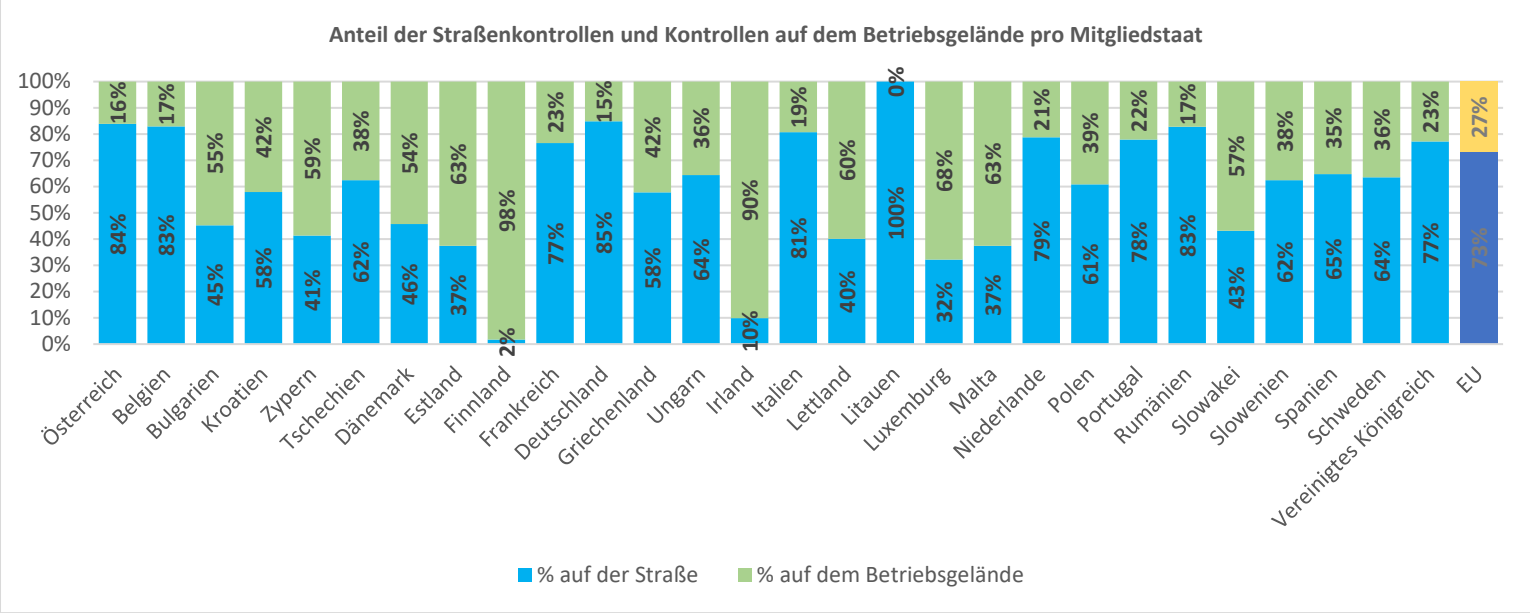
Die meisten Mitgliedstaaten überprüften mehr als die nach der Richtlinie erforderliche Mindestanzahl an Arbeitstagen. Sechs Mitgliedstaaten erfüllten den Schwellenwert von 3 % allerdings nicht; hierbei handelte es sich um Dänemark, die Niederlande, Finnland, Irland, Griechenland und Litauen. Dies ist eine Zunahme gegenüber dem Berichtszeitraum 2015-2016, in dem lediglich drei Mitgliedstaaten den genannten Schwellenwert nicht erreichten. Dänemark kam dem Schwellenwert mit 2,9 % nahe, und während Griechenland seine Anstrengungen für eine Durchsetzung verstärkte (von 0,1 % in den Jahren 2015-2016 auf 0,7 % im aktuellen Berichtszeitraum), bleibt es deutlich unterhalb des Schwellenwerts. In den Niederlanden besteht ein System der „Überwachung auf Vertrauensbasis“, das indirekt mehr Arbeitstage umfasst und die Erfüllung eines Mindestwerts an überprüften Arbeitstagen ermöglicht. Finnland und Litauen übermittelten unvollständige Datensätze.

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. Bei der Berechnung dieser prozentualen Aufteilung wird nicht die Mindestzahl der zu überprüfenden Arbeitstage, sondern die Zahl der von den Durchsetzungsbehörden tatsächlich überprüften Arbeitstage zugrunde gelegt. Von den Mitgliedstaaten, die den Schwellenwert erreicht haben, haben nur acht Mitgliedstaaten das verlangte Verhältnis zwischen Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände eingehalten.

Durchschnittlich wurden 73 % der Arbeitstage bei Straßenkontrollen und 27 % bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände überprüft. Diese Zahl ist im Vergleich zum letzten Bericht, bei einer Zunahme von Kontrollen auf dem Betriebsgelände um 1 %, konstant. In den meisten Mitgliedstaaten wurde ein Großteil der Kontrollen auf der Straße durchgeführt. Irland und Finnland meldeten eine geringere Zahl von Kontrollen auf der Straße. Finnland meldetet keine Daten von der Landespolizei und deren Straßenkontrollen, was die geringe Zahl an Straßenkontrollen und den hohen Prozentsatz an Kontrollen auf dem Betriebsgelände

erklären dürfte. Siehe Abbildung 2 für Einzelheiten zu den nationalen Anteilen von Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände.

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



1.1 Straßenkontrollen

Insgesamt wurden in der EU 4°982°439 Fahrzeuge und 5°395°009 Fahrer im Rahmen von Straßenkontrollen überprüft. Die Differenz zwischen diesen beiden Zahlen lässt sich durch den Mehrfahrerbetrieb erklären, d. h. eine Situation, in der mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Differenzen zwischen der Zahl der Fahrer und der Zahl der Fahrzeuge sind hauptsächlich in den Berichten aus Belgien, Deutschland, Lettland, Rumänien, Schweden, Spanien, Litauen und Polen festzustellen.

Im Vergleich zum Bericht für den Zeitraum 2015-2016 ging die gemeldete Zahl der kontrollierten Fahrzeuge um 39 % zurück, was einen Rückgang um 3 180 264 darstellt. Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf den deutlichen Rückgang bei den von Deutschland (-54 % oder 1 580 987) und von Finnland[15] (-99 % oder 1 081 158) gemeldeten Zahlen zurückzuführen. Dieser entspricht den für den Zeitraum 2015-2016 gemeldeten Zunahmen dieser beiden Mitgliedstaaten.

Die Zahl der kontrollierten Fahrer ging gegenüber dem Zeitraum 2015-2016 um 8 % zurück, was eine weniger signifikante Entwicklung ist als der Rückgang um 22 % im vergangenen Berichtszeitraum. Dies lässt sich hauptsächlich durch den in Frankreich (-19 % oder 157 780), Bulgarien (-48 % oder 142 147), Polen (-13 % oder 77 666) gemeldeten Rückgang

[15] Finnland meldete keine Daten von der Landespolizei.

und die kumulative Wirkung von geringfügigeren Rückgängen in mehreren anderen Mitgliedstaaten erklären[16].

Basierend auf dem Zulassungsland des Fahrzeugs handelte es sich bei 58 % der überprüften Fahrzeuge um Fahrzeuge aus dem eigenen Staat, während 33 % aus einem anderen EU-Mitgliedstaat kamen und 9 % der Fahrzeuge in einem Drittland zugelassen waren[17]. Insgesamt wurden die meisten der im Rahmen von Straßenkontrollen überprüften Fahrzeuge (90 % der Gesamtzahl) für den Güterverkehr genutzt, während nur 10 % dem Personenverkehr dienten.

2017-2018 waren 75 % aller bei Straßenkontrollen überprüften Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet. Es besteht daher kein Grund, den Schwellenwert für Kontrollen von 3 % auf 4 % anzuheben, da dies dann zu erfolgen hat, wenn 90 % der kontrollierten Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie 2006/22/EG mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind.

1.2 Kontrollen auf dem Betriebsgelände

Im Zeitraum 2017-2018 wurden insgesamt 104 104 Verkehrsunternehmen kontrolliert, was einen Rückgang von 29 % gegenüber den 146 967 im Zeitraum 2015-2016 kontrollierten Verkehrsunternehmen darstellt. Kontrolleure überprüften auf Betriebsgeländen etwa 33,7 Millionen Arbeitstage, was einem leichten Rückgang um 3 % gegenüber den 34,8 Millionen überprüften Arbeitstagen im letzten Bericht entspricht. Insgesamt kontrollierten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf Betriebsgeländen die Aufzeichnungen von 641 033 Fahrern; das sind 3 % weniger im Vergleich zu den 5 846 011 Fahrern im Berichtszeitraum 2015-2016.

2. Zuwiderhandlungen

Alle Mitgliedstaaten übermittelten Angaben zu den festgestellten Zuwiderhandlungen, aber nicht alle[18] stellten Einzelheiten zu den Arten der Zuwiderhandlungen bereit. **Die Gesamtzahl der gemeldeten Zuwiderhandlungen lag bei etwa 3,41 Mio., die Zahl ist somit im Vergleich zum letzten Bericht (3,46 Mio.) konstant**.

Auf Betriebsgeländen festgestellte Zuwiderhandlungen blieben bei einer Zunahme um 1 % konstant, während bei Straßenkontrollen festgestellte Zuwiderhandlungen um 3 % zurückgingen. Der Anteil von bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen blieb auf einem Niveau von 57 % der gesamten Zuwiderhandlungen konstant (im Vergleich zu 58 % im letzten Bericht).

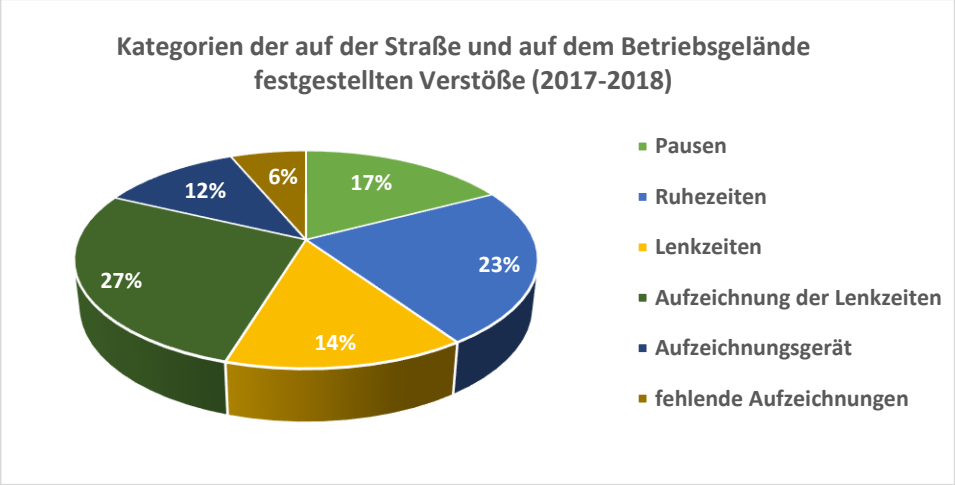
Das Verhältnis der verschiedenen Arten von Zuwiderhandlungen an der Gesamtzahl der festgestellten Zuwiderhandlungen blieb gegenüber dem vorigen Berichtszeitraum mit

[16] Ungarn, Italien, Spanien, Litauen, Dänemark, Österreich, Kroatien, Zypern, Irland, Lettland, Niederlande, Schweden und Vereinigtes Königreich.
[17] Aufgrund der Übermittlung unvollständiger Daten sind keine von Finnland übermittelten Daten enthalten.
[18] Lettland übermittelte keine Angaben zur Art der bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen.

geringfügigen Änderungen annähernd gleich. In der nachstehenden Abbildung 3 wird der EU-weit durchschnittliche Anteil der 2017-2018 sowohl bei Straßenkontrollen als auch bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen nach Art der Vorschrift, gegen die verstoßen wurde, dargestellt. Erneut ging die Zahl der Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Fahrtunterbrechungen von 21 % auf 17 % leicht zurück, während Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Lenkzeitunterlagen von 24 % auf 27 % anstiegen. **Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über Ruhezeiten machten 23 % aus** (im letzten Bericht 24 %), **Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über das Kontrollgerät[19] 12 %** (im letzten Bericht 11 %) und **Zuwiderhandlungen betreffend fehlende/nicht verfügbare Aufzeichnungen zu anderen Arbeiten 6 %** (im letzten Bericht 7 %). Diese Entwicklungen sind in der nachstehenden Abbildung 4 dargestellt.

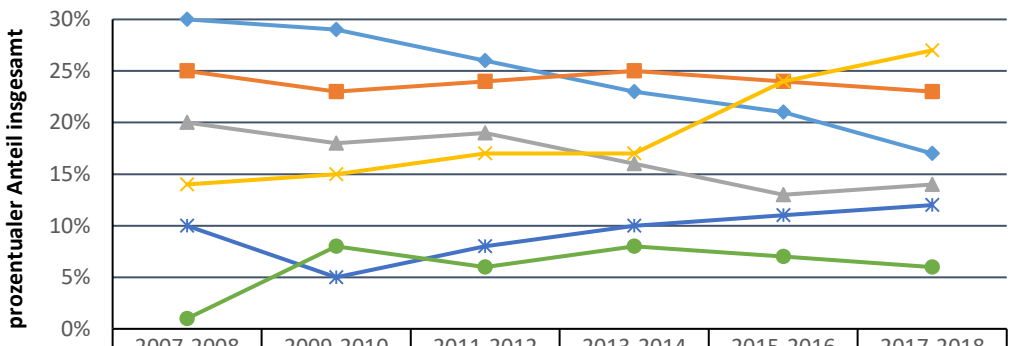
Die durchschnittliche Zuwiderhandlungsrate, die auf der Grundlage von 100 bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände und bei Straßenkontrollen überprüften Arbeitstagen berechnet wird, erhöhte sich geringfügig von 2,6 in den Jahren 2015-2016 auf 2,7 im aktuellen Berichtszeitraum. **Die Aufdeckungsrate bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände ist weiterhin doppelt so hoch wie die Aufdeckungsrate bei Straßenkontrollen, was zeigt, dass Kontrollen auf dem Betriebsgelände deutlich effizienter sind als zufällige Straßenkontrollen.**

Abbildung 3: Kategorien der bei Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellten Zuwiderhandlungen, 2017-2018



[19] Zuwiderhandlungen betreffend das Kontrollgerät beziehen sich auf fehlerhafte Funktion und Missbrauch oder Manipulation des Kontrollgeräts.

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



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018
Pausen	30%	29%	26%	23%	21%	17%
Ruhezeiten	25%	23%	24%	25%	24%	23%
Lenkzeiten	20%	18%	19%	16%	13%	14%
Aufzeichnung der Lenkzeiten	14%	15%	17%	17%	24%	27%
Aufzeichnungsgerät	10%	5%	8%	10%	11%	12%
fehlende/nicht verfügbare Aufzeichnungen zu anderen Arbeiten	1%	8%	6%	8%	7%	6%

2.1 Bei Straßenkontrollen festgestellte Zuwiderhandlungen

Etwa 1,94 Mio. Zuwiderhandlungen wurden im Zeitraum 2017-2018 auf der Straße festgestellt, was einen Rückgang von 3 % im Vergleich zu 2 Mio. Zuwiderhandlungen im Zeitraum 2015-2016 entspricht. Im EU-Durchschnitt ging die Zahl der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen geringfügig von 2,17 auf 2,11 pro 100 überprüfte Arbeitstage zurück. Die Zuwiderhandlungen wurden zu durchschnittlich 55 % bei Fahrern aus dem jeweils eigenen Mitgliedstaat festgestellt, was dem Anteil von 58 % an inländischen Fahrzeugen unter den für Kontrollen angehaltenen Fahrzeugen insgesamt entspricht.

2.2 Bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände festgestellte Zuwiderhandlungen

Etwa 1,46 Mio. Zuwiderhandlungen wurden auf Betriebsgeländen festgestellt; dies sind 1 % weniger als im letzten Berichtszeitraum. Die durchschnittliche Zuwiderhandlungsrate pro 100 überprüfte Arbeitstage verzeichnete einen Anstieg von 4,19 auf 4,35, was eine Zunahme von 4 % im Vergleich zum Zeitraum 2015–2016 darstellt. Der Anstieg der Zuwiderhandlungsrate (ungeachtet eines Rückgangs an festgestellten Zuwiderhandlungen) ist durch die sinkende Zahl der überprüften Arbeitstage zu erklären.

Die durchschnittliche Rate von auf Betriebsgeländen festgestellten Zuwiderhandlungen ist im Zeitraum 2015-2016 von 37 auf 14 Zuwiderhandlungen pro Unternehmen zurückgegangen, nachdem im letzten Bericht ein sprunghafter Anstieg der Zuwiderhandlungsrate[20] zu verzeichnen war. Dies ist in erster Linie auf den starken Rückgang bei den Aufdeckungsraten in Lettland (von einer Aufdeckungsrate pro Unternehmen von 552,96 auf 340,75) zurückzuführen.

2.3. Zahl der Kontrollbeamten und Ausrüstung zur Analyse von Fahrtenschreibern

Im aktuellen Berichtszeitraum waren 61 558 Kontrollbeamte EU-weit an Kontrollen beteiligt, was auf eine konstante Situation hinsichtlich der Zahl der Kontrollbeamten hinweist.

21 786 Kontrollbeamte wurden für die Analyse digitaler Fahrtenschreiber ausgebildet (was einem Rückgang von 9 % gegenüber dem letzten Berichtszeitraum entspricht). Die Zahl der Ausrüstungseinheiten, die den Kontrollbeamten für die Analyse von digitalen Fahrtenschreibern zur Verfügung gestellt werden, ist ebenso um 5,5 % zurückgegangen. Die Mitgliedstaaten gaben für diesen Rückgang keine Gründe an.

3. Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 durch den Gerichtshof der Europäischen Union

Der Gerichtshof der Europäischen Union entschied in der Rechtssache C-231/18 NK und den verbundenen Rechtssachen C-203/18 und C-374/18 über die Auslegung der Verordnung (EG)

[20] Sie verdreifachte sich zwischen den Berichtszeiträumen 2015-2016 und 2017-2018 annähernd von 12,77 auf 36,57.

Nr. 561/2006. Gegenstand der Rechtssachen waren Auslegungen der nach Artikel 13 Absatz 1 vorgesehenen Abweichungen bezüglich der Ausdrücke „lokale Märkte“ und „Universaldienste“.

In der Rechtssache C-231/18 NK entschied der Gerichtshof, dass der Ausdruck „lokale Märkte“ gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe p der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass er weder die Transaktion, die zwischen einem Viehgroßhändler und einem Landwirt stattfindet, noch den Viehgroßhändler selbst bezeichnen kann, sodass die in dieser Vorschrift vorgesehene Ausnahme nicht auf Fahrzeuge ausgeweitet werden kann, mit denen lebende Tiere direkt von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Schlachthäusern befördert werden.

In den verbundenen Rechtssachen C-203/18 und C-374/18 entschied der Gerichtshof, dass Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass die darin vorgesehene Abweichung nur die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen erfasst, die während eines bestimmten Beförderungsvorgangs ausschließlich zum Zweck der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universalpostdiensts benutzt werden.

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. Acht Mitgliedstaaten[21] übermittelten keine Informationen zur genauen Zahl der abgestimmten Kontrollen, während drei Mitgliedstaaten[22] überhaupt nicht meldeten, ob sie abgestimmte Kontrollen durchgeführt hatten. Von den 17 Mitgliedstaaten, die angemessene Informationen über die Kontrollen zur Verfügung stellten, führten 12 Mitgliedstaaten[23] die geforderte jährliche Zahl an abgestimmten Kontrollen durch. Auf dieser Grundlage waren Rückgänge sowohl bei den Mitgliedstaaten, die Zahlen übermittelten, als auch bei den Mitgliedstaaten, die die geforderte Zahl der abgestimmten Kontrollen durchgeführt hatten, im Vergleich zum Berichtszeitraum 2015-2016 zu verzeichnen, wobei 24 Mitgliedstaaten Informationen übermittelten, von denen 15 Mitgliedstaaten den Schwellenwert erreichten.

Die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten erstreckt sich vorwiegend auf benachbarte Mitgliedstaaten. Wie im letzten Berichtszeitraum gaben die meisten Mitgliedstaaten zudem an, dass die Kooperation im Rahmen der Euro Contrôle Route (ECR) erfolgte.

Die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten auf Grundlage abgestimmter Kontrollen, gemeinsamer Ausbildungsinitiativen oder eines Erfahrungs- und Informationsaustauschs ist von wesentlicher Bedeutung, um die Ziele der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor, d. h. bessere Arbeitsbedingungen, faire Wettbewerbsbedingungen und mehr Straßensicherheit, zu erreichen. Mit dem ersten

[21] Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Portugal, Schweden und Slowakei.
[22] Kroatien, Zypern und Griechenland.
[23] Österreich, Tschechische Republik, Deutschland, Ungarn, Irland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Polen, Rumänien, Spanien und Vereinigtes Königreich.

Mobilitätspaket[24], das im Juli 2020 angenommen wurde und zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts in Kraft trat, werden die Zusammenarbeit und Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten gefördert und verstärkt sowie eine wirksamere und einheitliche Durchsetzung der bestehenden Vorschriften sichergestellt. Zudem wurde 2019 die Europäische Arbeitsbehörde (ELA) eingerichtet[25], deren übergeordnetes Ziel darin besteht, faire Bedingungen bei der Arbeitskräftemobilität im Binnenmarkt zu gewährleisten. Eine der Hauptaufgaben der Europäischen Arbeitsbehörde besteht in der Unterstützung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der grenzüberschreitenden Durchsetzung und der Erleichterung gemeinsamer Kontrollen, einschließlich im Bereich der EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor.

II. Überblick über die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG

Nach Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, alle zwei Jahre über die Durchführung dieser Richtlinie Bericht zu erstatten und hierbei die Standpunkte der Sozialpartner auf nationaler Ebene mitzuteilen.

1. Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG

Die 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 festgelegt sind, die sich speziell auf den Straßenverkehrssektor beziehen, gilt sie als lex specialis zur allgemeinen Richtlinie 2003/88/EG[26] über die Arbeitszeit, in der grundlegende Regelungen für die Arbeitszeitgestaltung in allen Sektoren vorgeschrieben sind.

2. Aspekte der Durchführung in den Mitgliedstaaten

Lediglich Litauen[27] gab an, dass nationale Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2002/15/EG im Zeitraum 2017-2018 geändert wurden. Die Änderungen betrafen die Bestimmungen zur Regelung von Arbeits- und Ruhezeiten, einschließlich der verwendeten Ausdrücke, z. B. maximale Arbeitszeit von Fahrpersonal, Ruhezeiten, Nachtarbeit, die Aufzeichnung von Arbeitszeiten und Unterrichtung der Arbeitnehmer[28].

[24] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1054&qid=1597216426194&from=DE

[25] Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABl. L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

[26] 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).

[27] Änderungen der Vorschriften des Regierungsbeschlusses Nr. 496 vom 21. Juni 2017 über die Umsetzung des litauischen Arbeitsgesetzbuchs für die in Regelungen von Arbeits- und Ruhezeiten verwendeten Ausdrücke.

[28] Regierungsbeschluss Nr. 496 vom 21. Juni 2017 über die Umsetzung des litauischen Arbeitsgesetzbuchs durch den Beschluss Nr. 587 vom 14. Mai 2003.

Einige Mitgliedstaaten und die Sozialpartner meldeten bestimmte Durchführungsprobleme. So berichteten slowakische Behörden und der Dachverband der Gewerkschaften über mangelhafte Kenntnisse der Rechtsvorschriften über die Arbeitszeit bei den Fahrern und Unternehmern. Diese Ansicht wurde von den schwedischen Behörden geteilt, die angaben, dass unzureichendes Wissen insbesondere bei Arbeitgebern und selbstständigen Kraftfahrern häufig festzustellen ist.

Mehrere Behörden teilten ferner mit, dass einige Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG einer weiteren Klärung bedürfen. In Italien forderten die Sozialpartner eine Präzisierung der in der Richtlinie festgelegten Ausdrücke „Arbeitszeit" und „Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr". Die portugiesischen Behörden berichteten über ähnliche Probleme und forderten insbesondere, den Ausdruck der „Bereitschaftszeit" zu präzisieren. Die deutschen Behörden teilten Schwierigkeiten bei der Beurteilung mit, was als „Arbeitszeit" gilt, insbesondere bei der Prüfung digitaler Daten.

Über Personalknappheit berichteten auch die slowenischen Gewerkschaften und die Sozialpartner in Deutschland. Die luxemburgischen Behörden sowie einzelne deutsche Bundesländer teilten mit, dass ihre Maßnahmen durch unzureichende personelle Ressourcen der mit der Durchsetzung betrauten Stellen untergraben werden. Einige nationale Behörden schließlich berichteten über Probleme bei der Kontrolle der Arbeitszeit von Fahrern, die unterschiedliche Arten von Beförderungsaktivitäten[29] oder Beförderungen für mehrere Arbeitgeber[30] ausführen.

Frankreich und Schweden betonten in ihrer Rückmeldung, dass häufigere Kontrollen erforderlich sind, um die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG zu überwachen und die arbeitsrechtlichen Standards der Union aufrecht zu erhalten.

In den letzten drei Jahren baute Frankreich neue Strukturen in seinem Arbeitsaufsichtssystem auf und führte Kontrolleinheiten für den Straßenverkehrssektor ein, die mit speziell für das Verständnis der Besonderheiten der Tätigkeiten im Straßenverkehrssektor geschulten Beamten ausgestattet sind. Diese organisatorischen Änderungen verbesserten die Kontrollen in qualitativer und quantitativer Hinsicht.

Aus Sicht der schwedischen Behörden haben die häufigeren Kontrollen das Bewusstsein für die einschlägigen Vorschriften geschärft. Schweden ist bestrebt, die Kommunikation mit dem Straßenverkehrsgewerbe zu verbessern und für die negativen Auswirkungen von Nachtarbeit zu sensibilisieren, um insgesamt eine bessere Kenntnis der Rechtsvorschriften über die Arbeitszeit bei Arbeitgebern und Selbstständigen zu erreichen.

[29] Zypern.
[30] Slowenien.

Trotz dieser gemeldeten Beobachtungen bleibt es angesichts der großen Zahl unvollständiger Berichte der Mitgliedstaaten schwierig, Tendenzen und offene Fragen auf Unionsebene zu bestimmen.

3. Auslegung der Richtlinie 2002/15/EG

Einzelne Mitgliedstaaten berichteten über die Rechtsauslegung mancher Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG im Zeitraum 2017-2018 durch nationale Gerichte. Schweden gab an, eine Entscheidung in einer Rechtssache betreffend die Anwendbarkeit eines Kollektivvertrags, der von Teilen des nationalen Rechts zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG abweicht, abzuwarten. Estland berichtete, dass Rechtsstreitigkeiten betreffend die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG von Gerichten in erster Instanz beigelegt wurden. In Slowenien waren Zweifel bezüglich der Hierarchie von Rechtsakten zur Frage, ob Mittagspausen als Arbeitszeit zählen sollten, Gegenstand einer Auslegung. Griechenland entschied, dass die Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG, nach denen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nicht als Arbeitszeit gelten, vereinbar sind mit einer Verabschiedung nationaler Rechtsvorschriften, mit denen diese Zeiten besser geregelt werden. Spanien meldete eine Vielzahl von Gerichtsverfahren betreffend Kollektivverträge, Urlaubsgeld, Reisetage und die Beförderung von Fahrgästen, wobei es in einem speziellen Fall um eine Änderung des Arbeitstags und die Auswirkungen auf die Vergütungsstruktur des Fahrers im Personentransport ging.

4. Zuwiderhandlungen gegen Arbeitszeitvorschriften

Einige Mitgliedstaaten[31] gaben an, dass eine Verhaltenskorrektur innerhalb eines festgelegten Zeitraums ermöglicht wurde, um das Verhängen einer Strafe zu vermeiden. Die Durchsetzungsbehörden ergreifen ihre Sanktionen nur, wenn der Mangel nicht behoben wurde. In diesem Zusammenhang berichtete das schwedische Straßenverkehrsgewerbe, das Fehlen direkter Sanktionen werde begrüßt, da es Arbeitgebern und Selbstständigen Spielräume eröffne, neue Arbeitsweisen einzuführen und dabei neue Technologien einzusetzen oder Verfahren zu ändern, um die Rechtsvorschriften besser einzuhalten.

Lediglich neun Mitgliedstaaten[32] übermittelten quantitative Daten zu den festgestellten Zuwiderhandlungen. Diese Zahl ist gegenüber dem vorigen Berichtszeitraum, in dem acht Mitgliedstaaten[33] diese Informationen übermittelten, konstant. Einige der Bericht erstattenden Mitgliedstaaten waren dieselben wie im aktuellen Bericht. Aufgrund der unzureichenden Zahl an Beiträgen können keine EU-weiten Schlussfolgerungen gezogen werden.

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

[31] Österreich, Estland, Finnland, Schweden und Slowakei.
[32] Österreich, Zypern, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Polen, Rumänien und Spanien.
[33] Österreich, Zypern, Tschechische Republik, Finnland, Frankreich, Irland, Luxemburg und Polen.

Zwölf Mitgliedstaaten[34] gaben an, wie nach Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG gefordert, die Sozialpartner für die Vorbereitung dieses Berichts konsultiert zu haben. Diese Zahl ist im Vergleich zum letzten Bericht (zehn Mitgliedstaaten) geringfügig höher, lässt aber dennoch erkennen, dass mehr als die Hälfte der Mitgliedstaaten die Sozialpartner nicht in die Berichterstattung über die Umsetzung der Arbeitszeitvorschriften einbezieht. Einige Mitgliedstaaten gaben an, dass die Sozialpartner nicht um Stellungnahmen gebeten worden seien, da es seit dem letzten Bericht keine neue Entwicklung gegeben habe.

Fünf von zwölf Mitgliedstaaten[35] stellten die Standpunkte der Sozialpartner nicht in einem gesonderten Abschnitt oder Absatz dar, drei dieser Mitgliedstaaten[36] gaben an, es sei keine klare Rückmeldung der Sozialpartner eingegangen. Die Rückmeldungen wurden vielmehr im gesamten Bericht berücksichtigt und waren nicht von den Standpunkten der nationalen Behörden zu unterscheiden oder es wurde nur erwähnt, dass die Sozialpartner nicht Stellung genommen hatten. Die Rückmeldungen der Sozialpartner wurden allerdings in den Berichten von sieben Mitgliedstaaten[37] herausgehoben und in einem gesonderten Abschnitt dargestellt.

Die Ansichten der Sozialpartner können nicht weiter analysiert werden, da sie keine repräsentative Stichprobe bilden.

III. Schlussfolgerungen

Das Gesamtergebnis der Analyse der Durchführung und Durchsetzung der in der EU geltenden Sozialvorschriften im Straßenverkehr zeigt, dass die Durchsetzung und Einhaltung der Vorschriften im Berichtszeitraum 2017-2018 gegenüber dem Berichtszeitraum 2015-2016 insgesamt konstant geblieben sind.

Zwar ist ein kontinuierlicher Rückgang der Zahl der kontrollierten Arbeitstage zu verzeichnen; die Zahl der festgestellten Zuwiderhandlungen jedoch blieb bei einem Rückgang von 1 % konstant. Dies kann auf eine höhere Effizienz bei der Feststellung von Zuwiderhandlungen hinweisen, aber ebenso durch einen leichten Anstieg des Anteils der durchgeführten Kontrollen auf dem Betriebsgelände im Vergleich zu den Kontrollen auf der Straße zu erklären sein. In der Tat ist die Aufdeckungsrate bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände weiterhin doppelt so hoch wie die Aufdeckungsrate bei Straßenkontrollen, was zeigt, dass Kontrollen auf dem Betriebsgelände effizienter sind als Straßenkontrollen.

Es gibt EU-weit große Unterschiede bei der Aufdeckungsrate, wobei eine kleine Gruppe von sieben Mitgliedstaaten die Mehrheit der festgestellten Zuwiderhandlungen gemeldet hat. Es sei darauf hingewiesen, dass einige Mitgliedstaaten mit sehr niedrigen Aufdeckungsraten zu jenen

[34] Zypern, Estland, Deutschland, Griechenland, Italien, Litauen, Polen, Portugal, Slowakei, Slowenien, Schweden und das Vereinigte Königreich.
[35] Zypern, Estland, Litauen, Polen und Portugal.
[36] Zypern, Litauen und Polen.
[37] Deutschland, Griechenland, Italien, Slowakei, Slowenien, Schweden und Vereinigtes Königreich.

Staaten zählen, die die höchsten Prozentsätze der kontrollierten Arbeitstage zu verzeichnen haben. Dies und die Tendenz einer rückläufigen Zahl der kontrollierten Arbeitstage sowie die begrenzten Durchsetzungskapazitäten (personelle und finanzielle Ressourcen, Kompetenzen und Kontrollausrüstung) in allen Mitgliedstaaten machen deutlich, dass die Kontrollen zielgerichteter durchgeführt werden müssen.

Es ist sehr wichtig, auf Daten wie etwa die Risikoeinstufung bei Straßenkontrollen zugreifen zu können, insbesondere um gezieltere Kontrollen zu ermöglichen und die Zahl unnötiger Kontrollen zu verringern, d. h. Kontrollen, bei denen keine Zuwiderhandlungen festgestellt werden. Der Zugang zu Daten der Risikoeinstufung durch auf der Straße tätige Kontrollbeamte soll im Einklang mit den neuen, durch das Mobilitätspaket I eingeführten Anforderungen verpflichtend werden.

Was die abgestimmten und gemeinsamen Kontrollen der Mitgliedstaaten betrifft, ist deutlich erkennbar, dass diese zum Wissensaustausch und einem harmonisierten Vorgehen im Hinblick auf Verständnis und Durchsetzung der geltenden EU-Vorschriften beitragen. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten daher auf, ihre Bemühungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit durch gemeinsame Kontrolltätigkeiten und abgestimmte Kontrollen weiter zu intensivieren und die von der Europäischen Arbeitsbehörde angebotene Unterstützung in Anspruch zu nehmen.

Die Anteile der verschiedenen Arten von Zuwiderhandlungen an deren Gesamtzahl haben sich gegenüber dem letzten Berichtszeitraum kaum verändert. Auf Betriebsgeländen machen Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit den Lenkzeitunterlagen fast die Hälfte aller festgestellten Zuwiderhandlungen aus, was darauf hinweist, dass Unternehmen Schwierigkeiten mit der angemessenen Aufbewahrung der entsprechenden Daten haben. Einige Mitgliedstaaten führten höhere Geldstrafen ein, während andere die Höhe ihrer Strafen nach dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften am 1. Januar 2017 anpassten. Dadurch könnte der Zunahme von Zuwiderhandlungen bei den Lenkzeitunterlagen entgegengewirkt werden, da fehlende Lenkzeitunterlagen als sehr schwerwiegender Verstoß eingestuft werden.

Was die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG betrifft, erschwert das Fehlen quantitativer und qualitativer Daten in vielen nationalen Berichten eine eingehende Beurteilung. Die Kommission betont die Bedeutung dieser Berichterstattung und erinnert an die Tatsache, dass rechtliche Schritte gegen Mitgliedstaaten ergriffen werden können, die ihrer Pflicht nicht nachkommen, Informationen gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu übermitteln.

Die Kommission ist zuversichtlich, dass durch das Mobilitätspaket I, das zeitgleich mit der Erstellung dieses Berichtes angenommen wurde, Voraussetzungen geschaffen wurden, um die Effizienz der Kontrollen zu steigern und die Kooperation zwischen den Mitgliedstaaten zu intensivieren. Ein von der Kommission anzunehmender Durchführungsrechtsakt zur Festlegung

einer gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung soll es Durchsetzungsbehörden ermöglichen, das Profil eines Unternehmens, das sie kontrollieren wollen, schnell zu erkennen. Sie werden insbesondere erfahren, ob ein Unternehmen eine niedrige Risikoeinstufung (geringes Niveau an Gesetzesverstößen) oder eine hohe Risikoeinstufung (hohes Niveau an Gesetzesverstößen) aufweist. Ferner wird Durchsetzungsbehörden mit der Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch per Fernkommunikation ein Instrument an die Hand gegeben, mit dem sie die zu kontrollierenden Fahrzeuge auswählen können. Dies alles wird dazu beitragen, die Zahl der unnötigen Kontrollen zu verringern und Ressourcen aufseiten der Durchsetzungsbehörden und der Fahrer zu sparen.

Die Kommission wird die Umsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr mit Unterstützung durch die Mitgliedstaaten weiterhin überwachen und 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. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, eine zusätzliche Kontrolle und Überprüfung der geltenden Vorschriften zu erwägen und der Kommission die Fälle abweichender Auslegungen der Unionsvorschriften bekannt zu geben.