

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 15.5.2009
KOM(2009) 225 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION

**zur Analyse der Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gegen die in den
Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten vorgesehenen Sozialvorschriften im
Straßenverkehr**

BERICHT DER KOMMISSION

zur Analyse der Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gegen die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten vorgesehenen Sozialvorschriften im Straßenverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINLEITUNG

In diesem Bericht werden die Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gegen die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten vorgesehenen Sozialvorschriften im Straßenverkehr analysiert, wie es in Artikel 10 der Richtlinie 2006/22/EG¹ über Mindestbedingungen für die Durchführung der Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr vorgesehen ist.

Es handelt sich dabei um Verstöße gegen zwei Verordnungen. Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006² zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr enthält Einzelvorschriften über die maximalen Lenkzeiten und die Mindest-Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen für Berufskraftfahrer. In der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85³ über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sind Einbau und Verwendung des Fahrtenschreibers geregelt.

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 müssen die Mitgliedstaaten Sanktionen für Verstöße gegen beide Verordnungen festlegen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein⁴. In Erwägung 26 dieser Verordnung ist darüber hinaus vorgesehen, dass die Möglichkeit, ein Fahrzeug bei einem schwerwiegenden Verstoß stillzulegen, in das gemeinsame Spektrum möglicher Maßnahmen der Mitgliedstaaten aufgenommen werden sollte. Allerdings ist in der Verordnung nicht definiert, was als schwerwiegender Verstoß betrachtet werden sollte.

Die Richtlinie 2006/22/EG enthielt einen Anhang III mit einer nicht abschließenden Liste als Leitfaden dafür, was als Verstoß anzusehen ist. Dieser Anhang III erhielt unlängst durch die

¹ 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, ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

² 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 der Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

³ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

⁴ Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Richtlinie 2009/5/EG der Kommission⁵ eine neue Fassung. In diesem neuen Anhang III sind Leitlinien für die Einstufung von Verstößen gegen die beiden Verordnungen enthalten.

Die Mitgliedstaaten mussten der Kommission mitteilen, welche Sanktionen sie für Verstöße gegen die beiden Verordnungen⁶ festgelegt haben. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts hatten 26 Mitgliedstaaten der Kommission entsprechende Informationen übermittelt. Gegen Portugal, das seinen Verpflichtungen noch nicht nachgekommen ist, wurde ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

2. ARTEN VON SANKTIONEN

Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften kennen verschiedene Arten von Sanktionen: Geldbußen, Stilllegung des Fahrzeugs, Fahrverbote und Haftstrafen. Bei der Anwendung dieser Sanktionen können Unterschiede gemacht werden, je nachdem, ob sie gegen einen Fahrer oder ein Unternehmen verhängt werden.

2.1. Geldbußen

In allen Mitgliedstaaten werden Verstöße mit Geldbußen geahndet. Die entsprechenden Höchstsätze können jedoch je nach Mitgliedstaat erheblich voneinander abweichen - sie reichen von einem Betrag von 58,23 EUR in Malta bis zu 5 000 EUR und mehr in Österreich, Zypern, Deutschland und Irland. Der für ein Bußgeld festgesetzte Höchstbetrag kann also in einem Land um ein Vielfaches höher liegen als in einem anderen.

Diese Unterschiede lassen sich teilweise durch die sozialen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten erklären, aufgrund derer die gleiche Geldbuße für Fahrer und Unternehmen in einem Land abschreckend und verhältnismäßig wirkt, in einem anderen dagegen nicht unbedingt. Allerdings lassen sich damit beispielsweise die relativ hohen Bußgelder in Spanien oder Ungarn nicht erklären.

Finnland hat in dieser Hinsicht ein ganz spezielles System, da die Geldbuße auf der Grundlage von „Tagessätzen“ berechnet wird. Diese „Tagessätze“ richten sich unter anderem nach dem Tageseinkommen und der Zahl der Kinder der Person, gegen die die Geldbuße verhängt wird.

2.2. Stilllegung des Fahrzeugs

Wie vorstehend angeführt ist in Erwägung 26 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausdrücklich die Stilllegung des Fahrzeugs als eine der Maßnahmen genannt, die bei einem schweren Verstoß ergriffen werden können. Durch diese Maßnahme kann beispielsweise sichergestellt werden, dass der Fahrer eine ausreichend lange Ruhezeit einlegt, um den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu entsprechen. Sie kann auch Unternehmen davon abhalten, sich einen Wettbewerbsvorteil dadurch zu verschaffen, dass sie

⁵ Richtlinie 2009/5/EG der Kommission vom 30. Januar 2009 zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr, ABl. L 29 vom 31.1.2009, S.45.

⁶ gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

die Bestimmungen der Verordnung nicht einhalten und dafür einfach eine Geldbuße in Kauf nehmen.

Allerdings teilten nur 15 Mitgliedstaaten der Kommission mit, dass die Möglichkeit der Stilllegung ausdrücklich in ihren Rechtsvorschriften vorgesehen ist (Bulgarien, Zypern, die Tschechische Republik, Deutschland, Dänemark, Griechenland, Irland, Italien, Litauen, Luxemburg, Polen, Rumänien, Spanien, Schweden und das Vereinigte Königreich).

2.3. Andere Sanktionen

Sieben Mitgliedstaaten sehen bei schweren Verstößen Haftstrafen vor, einige davon allerdings nur, wenn die Geldbuße nicht bezahlt wird (Österreich, Zypern, Dänemark, Frankreich, Irland, Luxemburg und das Vereinigte Königreich).

Nach den Rechtsvorschriften einiger Länder ist auch der vorübergehende Entzug der Fahrerlaubnis (Bulgarien, Dänemark, Griechenland, Italien und Vereinigtes Königreich) oder der Fahrerkarte (Slowakei) möglich.

Einige Mitgliedstaaten wenden darüber hinaus höhere oder strengere Sanktionen an, wenn Verstöße wiederholt oder laufend auftreten (Österreich, Bulgarien, Frankreich, Italien, die Slowakei und das Vereinigte Königreich). In den österreichischen Rechtsvorschriften beispielsweise ist die Möglichkeit einer Haftstrafe vorgesehen, wenn eine Person bereits für einen ähnlichen Verstoß bestraft wurde.

2.4. Sanktionen für Unternehmen

Gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 haftet das Verkehrsunternehmen für Verstöße von Fahrern des Unternehmens, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates oder eines Drittstaates begangen wurde. In den meisten Mitgliedstaaten (Belgien, Bulgarien, Deutschland, Dänemark, Estland, Griechenland, Finnland, Ungarn, Irland, Italien, Litauen, Lettland, Polen, Rumänien, Slowenien, der Slowakei, Schweden und dem Vereinigte Königreich) sehen die Rechtsvorschriften unterschiedliche Sanktionen für Fahrer und Unternehmen vor, wobei Unternehmen strenger behandelt werden und höhere Strafen auferlegt bekommen als die Fahrer.

In Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist weiter festgelegt, dass Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen sicherstellen müssen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne den Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten entsprechen. Nur in einigen wenigen Mitgliedstaaten wird jedoch in den einschlägigen Rechtsvorschriften auf diese Beteiligten in der Transportkette Bezug genommen (Dänemark, Estland, Finnland, Polen und Schweden). Leider gibt die Prüfung der entsprechenden Rechtsvorschriften keinen Aufschluss darüber, wie diese Sanktionen in der Praxis angewendet werden.

2.5. Grundsatz der Extraterritorialität

In Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird der Grundsatz der Extraterritorialität eingeführt: Stellen die zuständigen Behörden in einem Mitgliedstaat einen Verstoß fest, können sie, sofern für diesen Verstoß noch keine Sanktion verhängt wurde, eine Sanktion verhängen, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen

Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde. Nach dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung muss die Sanktion der Strafe entsprechen, die verhängt worden wäre, wenn der Verstoß auf dem Gebiet des Mitgliedstaats begangen worden wäre, in dem er festgestellt wurde.

Dieser Grundsatz eröffnet zwar mehr Möglichkeiten für die Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, kann jedoch auch negative Auswirkungen haben, solange die Mitgliedstaaten den gleichen Verstoß mit sehr unterschiedlichen Sanktionen ahnden. Verkehrsunternehmen, die einen Verstoß begangen haben, bezahlen möglicherweise lieber die Strafe für diesen Verstoß in einem Mitgliedstaat, der sehr niedrige Bußgelder verhängt, als eine sehr hohe Strafe in einem anderen Mitgliedstaat zu riskieren. Dies könnte ihnen gegenüber anderen Unternehmen, die die Vorschriften einhalten, einen Wettbewerbsvorteil verschaffen.

3. SYSTEM DER SANKTIONEN IN DEN EINZELNEN STAATEN

Nach den Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission vorgelegt haben, unterscheiden sich die nationalen Systeme der Sanktionen erheblich. Es gibt auf der einen Seite Mitgliedstaaten, in deren Rechtsvorschriften nicht weiter zwischen verschiedenen Verstößen unterschieden wird, und auf der anderen Seite Mitgliedstaaten, deren Rechtsvorschriften auf die unterschiedlichen Verstöße im Einzelnen eingehen und dafür jeweils ein unterschiedliches Strafmaß vorsehen.

3.1. Systeme ohne Staffelung der Sanktionen

In den Rechtsvorschriften einiger Mitgliedstaaten sind lediglich Höchst- und in einigen Fällen Mindeststrafen für Verstöße im Allgemeinen festgelegt. Sanktionen für schwere Verstöße können daher nicht weiter analysiert werden. Einige Mitgliedstaaten haben der Kommission nur diese Höchst- und gegebenenfalls Mindeststrafen mitgeteilt (Österreich, die Tschechische Republik, Irland, Luxemburg und das Vereinigte Königreich). In Malta gibt es ein festes Bußgeld für Verstöße (58,23 EUR).

3.2. Systeme mit Staffelung der Sanktionen

In den Rechtsvorschriften der übrigen Mitgliedstaaten wird zumindest zwischen einigen Arten von Verstößen unterschieden, für die dann unterschiedliche Sanktionen gelten. Es ist anzumerken, dass nicht in allen Mitgliedstaaten, in denen für unterschiedliche Verstöße unterschiedliche Sanktionen vorgesehen sind, unterschiedlich hohe Geldbußen für die gleiche Art von Verstößen verhängt werden.

3.2.1. Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

In einigen der Mitgliedstaaten mit einem gestaffelten System enthalten die Rechtsvorschriften eine detaillierte Kategorisierung von Verstößen gegen die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten. Die gleiche Art von Verstoß wird in zwei oder mehr Stufen aufgeschlüsselt, für die jeweils spezifische Geldbußen festgelegt werden. In den Vorschriften ist beispielsweise für die Überschreitung der täglichen Lenkzeit um zwei Stunden eine höhere Geldbuße vorgesehen als für eine Überschreitung um eine Stunde.

Die Tabelle in Anhang I wurde auf der Grundlage der der Kommission übermittelten Informationen erstellt. Sie enthält - für die Mitgliedstaaten, die gestaffelte Sanktionen anwenden - einen Vergleich der Geldbußen für die Verstöße gegen die Artikel 6 bis 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gemäß dem neuen Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG.

Sie zeigt weiter die unterschiedlichen Beträge der Geldbußen, die in diesen Mitgliedstaaten verhängt werden. In extremen Fällen können die Höchstbeträge für bestimmte Verstöße in einem Land mehr als zehnmal so hoch sein als in einem anderen. Für eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit um mehr als zwei Stunden kann in Spanien ein Bußgeld von bis zu 4 600 EUR verhängt werden, während sich der Höchstbetrag in Griechenland auf 400 EUR beschränkt.

Außerdem werden die Stufen in den einzelnen Mitgliedstaaten auf unterschiedliche Weise bestimmt. Die Grenzen werden entweder in Minuten oder Stunden oder als Prozentsatz ausgedrückt. In einigen Mitgliedstaaten sind nur zwei verschiedene Stufen vorgesehen, z.B. in Estland, Frankreich und der Slowakei. In anderen wird stärker untergliedert, z.B. in Ungarn, wo es fünf verschiedene Stufen für die Überschreitung der täglichen Lenkzeit gibt: um 5 %, um 5-10 %, um 10-15 %, um 15-20 % oder um mehr als 20 %.

In den spanischen Rechtsvorschriften sind zum Beispiel genaue Beträge für jede Stunde festgelegt, um die die Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen, die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auf 90 Stunden beschränkt ist, überschritten wird: eine Lenkzeit von mehr als 110 Stunden würde eine Geldbuße von 1 580 EUR nach sich ziehen, eine Lenkzeit von mehr als 111 Stunden eine Geldbuße von 1 620 EUR, wobei darüber hinaus in beiden Fällen das Fahrzeug stillgelegt würde.

Sind mehr als zwei Stufen vorgesehen, können die Sanktionen linear oder progressiv gestaffelt sein. In den Niederlanden beispielsweise wird die Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit mit 110 EUR pro Stunde bestraft, während in Griechenland die Strafe für eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit um zwei Stunden mehr als doppelt so hoch ist wie die Strafe für eine Überschreitung um eine Stunde.

Belgien hat ein spezielles System zur Festlegung der Strafen für die Überschreitung der täglichen Lenkzeiten und der ununterbrochenen Lenkzeit, bei dem zwei Parameter berücksichtigt werden. In Bezug auf die tägliche Lenkzeit richtet sich die Höhe der Strafe nach der längsten Ruhezeit während der täglichen Lenkzeit. Eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit um vier Stunden führt also zu einer höheren Strafe (450 EUR), wenn der Fahrer eine ununterbrochene Ruhezeit von weniger als drei Stunden hatte, als wenn er eine ununterbrochene Ruhezeit von sechs Stunden hatte (310 EUR).

Berücksichtigt ein Mitgliedstaat solche Unterschiede zwischen Verstößen, kann daraus abgeleitet werden, welche Verstöße schwerer gewichtet werden. Hinsichtlich der Frage, welche Verstöße als schwerwiegender zu betrachten sind als andere, unterschieden sich also offenbar die Bestimmungen der Mitgliedstaaten über Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten nicht so sehr voneinander, auch wenn einige unbedeutende Unterschiede festzustellen sind. Beispielsweise führt ein Verstoß, der entsprechend der Einstufung im neuen Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG als geringfügiger Verstoß gegen die Bestimmungen über Fahrtunterbrechungen gelten würde, in Belgien zu einer niedrigeren Strafe als ein geringfügiger Verstoß gegen die täglichen Ruhezeiten; in den Niederlanden gilt für beide Verstöße die gleiche Strafe, während in Polen die Strafe höher ist.

Im Allgemeinen gilt natürlich ein Verstoß als umso schwerwiegender, je deutlicher die Höchstlenkzeiten überschritten oder je weniger die Mindestruhezeiten eingehalten wurden.

Die Unterschiede betreffen im Wesentlichen zwei Aspekte: die unterschiedliche Einstufung der Strafen und die Beträge der für die Verstöße festgesetzten Geldbußen. Wie bereits gesagt erfolgt die Einstufung in sehr unterschiedlicher Weise, auf der Grundlage von Stunden/Minuten oder von Prozentsätzen, und die Anzahl der Stufen ist nicht überall gleich. Die Beträge der Geldstrafen unterscheiden sich sehr deutlich, wie Anhang I zeigt.

3.2.2. *Verstöße gegen Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 (Fahrtenschreiber-Verordnung)*

Während die Vorschriften der Mitgliedstaaten in Bezug auf Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Frage, was als schwerwiegender zu betrachten ist, einigermaßen ähnlich sind, stellt sich die Situation bei Verstößen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 anders dar.

Die Rechtsvorschriften, in denen unterschiedliche Kategorien von Verstößen vorgesehen sind, weichen in der Regel in den Mitgliedstaaten stark voneinander und auch von der Einstufung im neuen Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG ab. Aus den zusätzlichen Informationen, die die Mitgliedstaaten übermittelt haben, geht hervor, dass es nicht nur in Bezug auf die Höhe der Geldbußen, sondern auch in Bezug auf die Einstufung der Verstöße erhebliche Unterschiede gibt.

Diese Unterschiede in der Einstufung werden in der Tabelle in Anhang II deutlich. In Bezug auf einige Verstöße, die in der Richtlinie 2006/22/EG als „sehr schwerwiegend“ betrachtet werden, meldeten einige Mitgliedstaaten die niedrigsten Strafen für Verstöße gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Dies gilt zum Beispiel für den Fall, dass ein Fahrer mehr als eine gültige Fahrerkarte besitzt (Verstoß G7 in Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG). In diesem Zusammenhang haben Estland, Bulgarien und Litauen die niedrigsten Strafen. Andere Beispiele hierfür sind die unzulässige Betätigung der Schaltvorrichtung des Fahrtenschreibers oder der Fall, dass die Fahrerkarte (falls der Fahrer/die Fahrerin Inhaber/in einer solchen Karte ist) nicht vorgelegt werden kann (Verstöße G22 oder I4).

Andererseits wenden die Mitgliedstaaten bei den allermeisten Verstößen, die gemäß der Richtlinie 2006/22/EG als geringfügiger Verstoß gelten, ihr niedrigstes Strafmaß nicht an. Beispielsweise wendet Ungarn in dem Fall, dass der Fahrer nicht genügend Papier für Ausdrucke mitführt - ein Verstoß, der in der Richtlinie 2006/22/EG als geringfügig eingestuft wird (Verstoß G5) – den höchsten Bußgeldsatz an.

Nur bei Verstößen im Zusammenhang mit betrügerischer Manipulation des Fahrtenschreibers (Verstöße J1 bis J3) und in den Fällen, in denen das Unternehmen keine Schaublätter aufbewahrt (Verstöße G6 und G10) ist die Einstufung in der Mehrzahl der Mitgliedstaaten ähnlich, und für diese sehr schwerwiegenden Verstöße gilt das höchste Strafmaß.

Ähnlich wie bei der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterscheiden sich die Beträge der Geldbußen für Verstöße gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erheblich, auch hinsichtlich der Höchstsätze der Bußgelder. Die Manipulation des Fahrtenschreibers wird beispielsweise in Litauen mit einer Geldbuße bis zu 586 EUR bestraft, in Polen dagegen mit bis zu 2 460 EUR, obwohl in beiden Fällen die Höchststrafe verhängt wird. In anderen Ländern kann die Geldbuße noch höher ausfallen: in Spanien beträgt die Geldbuße für solche

Verstöße 4 601 EUR, in Italien bis zu 6 232 EUR, und in Frankreich bis zu 30 000 EUR (wobei zusätzlich noch eine Haftstrafe von bis zu einem Jahr verhängt werden kann).

Es kann also gesagt werden, dass es bei Verstößen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zwischen den Mitgliedstaaten nicht nur große Unterschiede in Bezug auf die die Höhe der Geldbuße für schwerwiegende Verstöße gibt, sondern auch in Bezug auf die Einstufung, insbesondere bei der Frage, was als schwerwiegender Verstoß zu betrachten ist.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Vorschriften über Sanktionen für schwere Verstöße gegen die Sozialvorschriften unterscheiden sich zwischen den Mitgliedstaaten erheblich hinsichtlich der Art der Sanktionen, der Höhe der Bußgelder und der Einstufung der Verstöße.

Beispielsweise werden in allen Mitgliedstaaten Geldbußen verhängt, doch ist nicht überall die Stilllegung des Fahrzeugs oder eine Haftstrafe vorgesehen. In einigen Mitgliedstaaten können der Führerschein oder die Fahrerkarte des Fahrers eingezogen werden.

Noch komplexer ist die Situation, wenn man betrachtet, wie die Mitgliedstaaten die verschiedenen Arten oder Schweregrade von Verstößen einstufen. Die Höhe der Bußgelder unterscheidet sich in den Mitgliedstaaten ganz erheblich, in extremen Fällen im Verhältnis 1:10. Diese Unterschiede lassen sich nur zum Teil durch soziale und wirtschaftliche Unterschiede erklären, die die gleiche Geldbuße in einem Land abschreckend und verhältnismäßig wirken lassen, in einem anderen dagegen nicht.

Während in Bezug auf Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten die Gewichtung einigermaßen offensichtlich ist, gibt es zwischen den Mitgliedstaaten große Unterschiede bei der Einstufung von Verstößen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Einige Verstöße gelten in einem Land als schwerwiegend, in einem anderen nicht.

Darüber hinaus entsprechen die Sanktionen, die für Verstöße gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verhängt werden, in vielen Mitgliedstaaten nicht den Leitlinien der Gemeinschaft für die Einstufung von Verstößen in der Richtlinie 2009/5/EG der Kommission zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG.

Für Fahrer und Unternehmen im internationalen Transportgewerbe ist es daher sehr schwierig, klar einordnen zu können, wie schwer mögliche Verstöße gegen bestimmte Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gewertet werden, denn von den Sanktionen, die sie in den verschiedenen Mitgliedstaaten riskieren, gehen sehr widersprüchliche Signale aus.

Nach Ansicht der Kommission ist diese Situation, die sich aus den Entscheidungen der Gesetzgeber ergibt, im Hinblick auf gleiche Bedingungen für Fahrer und Unternehmen unbefriedigend. Der mit der Richtlinie 2009/5/EG der Kommission eingeführte neue Anhang der Richtlinie 2006/22/EG könnte als Grundlage für einen einheitlichen Ansatz bei der Einordnung dienen, was als schwerwiegender Verstoß betrachtet werden sollte und was nicht. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um für eine einheitlichere Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr und damit für die strengere Einhaltung dieser Vorschriften zu sorgen.

Die Kommission wird sich weiter mit dieser Angelegenheit befassen; insbesondere wird sie den Dialog zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Auslegung und Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr in den einzelnen Mitgliedstaaten im Rahmen des in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausschusses unterstützen. Sie wird dabei den Beschränkungen ihrer Zuständigkeit Rechnung tragen, die ihr von den Mitgliedstaaten und den Gesetzgebern auferlegt wurden.

ANHANG I

Übersicht über die Geldbußen, die bei Verstößen gegen die Artikel 6 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in den Mitgliedstaaten verhängt werden, die in ihren Rechtsvorschriften nach Schwere des Verstoßes gestaffelte Geldbußen vorsehen

Nr.	RECHTS-GRUND-LAGE	ART DES VERSTOSSES	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B	Lenkzeiten																
B1	Art. 6.1.	Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std., sofern die Verlängerung auf 10 Std. nicht gestattet ist	9h<...<10h			X	40-120*	<383	80	301-350	135 [‡]	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10h<...<11h		X		80-180*	<383	200	400	135 [‡]	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
B3			11h<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10 Std., sofern die Verlängerung gestattet ist	10h<...<11h			X	40-120*	<383	80	301-325	135 [‡]	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11h<...<12h		X		80-180*	<383	200	350-400	135 [‡]	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
B6			12h <	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	Art. 6.2	Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit	56h<...<60h			X	100/h	<383	/	301-330	135 [‡]	209-419	110/h	/	/	150	<991
B8			60h<...<70h		X		100/h	<383	/	330-1580	135 [‡] -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
B9			70h<	X			100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h, <1100	/	/	150	<1652

⁷ Gemäß Richtlinie 2009/5/EG der Kommission zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2006/22/EG; VSI = Sehr schwerwiegender Verstoß / SI = Schwerwiegender Verstoß / MI = Geringfügiger Verstoß.

⁸ Ungarn: Da die Einstufung auf der Grundlage von Prozentsätzen erfolgt, entsprechen die einzelnen Stufen nicht genau der harmonisierten Einstufung.

⁹ Slowenien: Geldbußen für die Fahrer.

Nr.	RECHTS-GRUND-LAGE	ART DES VERSTOSSES	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
B10	Art 6.3	Überschreitung der summierten Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen	90h<...<100h			X	/	<383	/	301-350	135 [‡]	209-419	110/h	30 für <92, dann +30/h	294-441	150	<991
B11			100h<...<112h30			X	/	<383	/	350-1700	135 [‡] -1500	838-1258	110/h, <1100		294-441	150	<991
B12			112h30<	X			/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
C	Fahrtunterbrechungen																
C1	Art. 7	Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit	4h30<...<5h			X	20-80 [§]	<383	200	/	135 [‡]	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5h<...<6h			X	60-400 [§]	<383	200	301-1501	135 [‡] -1500	838-1258	110-220	46 +61/30min	441-588	120-250	<991
C3			6h<	X			120-2000 [§]	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980		588-1470	250-600	<1652
D	Ruhezeiten																
D1	Art 8.2.	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 11 Std., sofern keine reduzierte tägliche Ruhezeit gestattet ist	10h<...<11h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8h30<...<10h			X	50/30min	<383	/	400	135 [‡]	838-1258	110	30 +61/h	441-735	150	<991
D3			<8h30	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	<8h: 220-1980		588-1470	150	<1652
D4		Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std., sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist	8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	301	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7h<...<8h			X	50/30min	<383	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
D6			...<7h	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652

Nr.	RECHTS-GRUNDLAGE	ART DES VERSTOSSES	VSI ⁷	SI ⁷	MI ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SL ⁹	SK	
D7		Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3 Std. + 9 Std.	3h+8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8			3h+7h<...<8h			X	50/30min	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
D9			3h+[...<7h]	X			50/30min	<766	/	/	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
D10	Art. 8.5	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std. bei Mehrfahrerbetrieb	8h<...<9h			X	/	/	/	301	135 [‡]	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7h<...<8h			X	/	/	/	400-1501	135 [‡]	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
D12			...<7h	X			/	/	/	1501-4600	135 [‡] ; <6h: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	Art. 8.6	Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24 Std.	22h<...<24h			X	100/1h	<383	/	/	135 [‡]	209-838	110/h	15 für > 23h, dann +30/h	294-441	150	<991
D14			20h<...<22h			X	100/1h	<383	/	/	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D15			...<20h	X			100/1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
D16		Unzureichende wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45 Std., sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist	42h<...<45h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	209-838	110/h	15 für > 44h, dann + 30/h	294-441	150	<991
D17			36h<...<42h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 [‡]	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D18			...<36h	X			100/1h	<383	/	1501-4600	<20h: <1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652

*: Abhängig von der Ruhezeit

§: Abhängig von der in Anspruch genommenen Fahrtunterbrechung

‡: Höchstbetrag im Falle gerichtlicher Ahndung: 750 EUR

ANHANG II

Übersicht über die Einstufung der Verstöße gegen Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in Mitgliedstaaten, die zusätzliche Angaben zu den bei diesen Verstößen verhängten Sanktionen gemacht haben

Nr.	Art	ART DES VERSTOSSES	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		Anzahl der vorgesehenen Kategorien:	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
F		Einbau eines Kontrollgeräts														
F1	3.1	Fehlen oder Nichtbenutzung eines genehmigten Kontrollgeräts	VSI													
G		Benutzung von Kontrollgeräten, Fahrerkarten oder Schaublättern														
G1	13	Kontrollgerät funktioniert nicht ordnungsgemäß (zum Beispiel: das Kontrollgerät ist nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert und verplombt)	VSI													
G2		Das Kontrollgerät wird nicht ordnungsgemäß benutzt (keine gültige Fahrerkarte, vorsätzlicher Missbrauch, ...)	VSI													
G3	14.1	Es wird keine ausreichende Zahl von Schaublättern mitgeführt	SI													
G4		Muster-Schaublatt nicht zugelassen	SI													
G5		Es wird nicht genügend Papier für Ausdrücke mitgeführt	MI													
G6	14.2	Das Unternehmen bewahrt keine Schaublätter, Ausdrücke und heruntergeladenen Daten auf	VSI													
G7	14.4	Der Fahrer besitzt mehr als eine gültige Fahrerkarte	VSI													
G8	14.4	Benutzung einer anderen Fahrerkarte als der eigenen, gültigen Karte des Fahrers	VSI													
G9	14.4	Benutzung einer mangelhaft funktionierenden oder abgelaufenen Fahrerkarte	VSI													
G10	14.5	Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens 365 Tage lang verfügbar	VSI													
G11	15.1	Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten lesbar	MI													
G12		Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar	VSI													
G13		Nichtbeantragung der Ersetzung der Fahrerkarte binnen sieben Kalendertagen bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl	SI													
G14	15.2	Unzulässige Benutzung der Schaublätter/Fahrerkarten	VSI													
G15		Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt	VSI													
G16		Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich nicht auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt	MI													
G17		Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, aber kein Datenverlust	MI													
G18		Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust	VSI													
G19		Keine Eingabe von Hand, wenn dies vorgeschrieben ist	VSI													

¹⁰ Gemäß Richtlinie 2009/5/EG der Kommission zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2006/22/EG; VSI = Sehr schwerwiegender Verstoß / SI = Schwerwiegender Verstoß / MI = Geringfügiger Verstoß.

Nr.	Art	ART DES VERSTOSSES	EU ¹⁰	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
G20		Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Schlitz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb)	VSI													
G21	15.3	Die auf dem Schaublatt aufgezeichnete Zeit stimmt nicht mit der gesetzlichen Zeit des Landes überein, in dem das Fahrzeug zugelassen ist	SI													
G22		Unzulässige Betätigung der Schaltvorrichtung	VSI													
H		Eintragen von Angaben														
H1	15.5	Familienname fehlt auf dem Schaublatt	VSI													
H2		Vorname fehlt auf dem Schaublatt	VSI													
H3		Zeitpunkt von Beginn oder Ende der Benutzung des Schaublatts fehlt	SI													
H4		Ort von Beginn oder Ende der Benutzung des Schaublatts fehlt	MI													
H5		Kennzeichennummer fehlt auf dem Schaublatt	MI													
H6		Stand des Kilometerzählers (vor der ersten Fahrt) fehlt auf dem Schaublatt	SI													
H7		Stand des Kilometerzählers (am Ende der letzten Fahrt) fehlt auf dem Schaublatt	MI													
H8		Zeitpunkt des Fahrzeugwechsels fehlt auf dem Schaublatt	MI													
H9	15.5 a	Symbol des Landes nicht in das Kontrollgerät eingegeben	MI													
I		Vorlegen von Angaben														
I1	15.7	Verweigerung der Kontrolle	VSI													
I2	15.7	Schaubblätter des laufenden Tages können nicht vorgelegt werden	VSI													
I3		Schaubblätter der 28 vorausgehenden Tage können nicht vorgelegt werden	VSI													
I4		Die Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) kann nicht vorgelegt werden	VSI													
I5		Die während der Tages der Kontrolle und der vorausgehenden 28 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke können nicht vorgelegt werden	VSI													
I6		Die Fahrerkarte kann nicht vorgelegt werden	VSI													
I7		Die während des Tages der Kontrolle und der vorausgehenden 28 Tage erstellten Ausdrücke können nicht vorgelegt werden	VSI													
J		Betrug														
J1	15.8	Aufzeichnungen auf dem Schaublatt, der Speicherinhalt des Kontrollgeräts oder der Fahrerkarte bzw. die Ausdrücke des Kontrollgeräts wurden verfälscht, unterdrückt oder vernichtet	VSI													
J2		Manipulation des Kontrollgeräts, des Schaublatts oder der Fahrerkarte, durch die die Aufzeichnungen und/oder die ausgedruckten Angaben verfälscht werden können	VSI													
J3		Einrichtung im Fahrzeug vorhanden (Schalter/Draht), die zur Verfälschung von Daten und/oder ausgedruckten Angaben verwendet werden kann	VSI													
K		Betriebsstörung														
K1	16.1	Reparatur nicht von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt	VSI													
K2		Nicht unterwegs repariert	SI													
L		Handschriftliche Vermerke auf Ausdrucken														
L1	16.2	Der Fahrer hat nicht alle vom Kontrollgerät aufgrund einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten Angaben vermerkt	VSI													
L2		Nummer und/oder Name seiner Fahrerkarte und/oder seines Führerscheins sind nicht auf dem beizufügenden Blatt vermerkt	VSI													
L3		Unterschrift auf dem beizufügenden Blatt fehlt	SI													
L4	16.3	Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte wurde bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich der Verlust oder Diebstahl ereignet hat, nicht ordnungsgemäß gemeldet	VSI													

	sehr schwerwiegender Verstoß
	schwerwiegender Verstoß
	geringfügiger Verstoß

ANHANG III

Übersicht über die einschlägigen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten

MITGLIED STAAT	RECHTSVORSCHRIFTEN
Österreich	57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)
Belgien	Königlicher Erlass vom 27. April 2007, Moniteur Belge vom 7. Mai 2007
Bulgarien	Kapitel 8 des Straßenverkehrsgesetzes
Zypern	Gesetz von 2007 über die Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer bestimmter Fahrzeuge (Gesetz 86(I)/2007)
Tschechische Republik	§35 des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. über den Straßenverkehr (geänderte Fassung) und Gesetz Nr. 200/1990 Slg. über Verstöße (geänderte Fassung)
Deutschland	Fahrpersonalgesetz (geändert am 6.7.2007)
Dänemark	Verfügung mit Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr BEK Nr. 328 vom 28.3.2007, Konsolidiertes Gesetz Nr. 1100 vom 8.11.2006
Estland	Vom estnischen Parlament am 20. September 2007 verabschiedete Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes
Griechenland	Gesetz 3446/2006 über Organisation und Vorgehen der Fahrzeugkontrollbehörden – Änderungen in Bezug auf den Personenverkehr und andere Bestimmungen (Government Gazette 49/A)
Spanien	Resolution vom 19. April 2007 (BOE 10-05-2007) und Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres (Vorschriften für den Landverkehr)
Finnland	Gesetze über Straßenverkehr und Fahrzeuge
Frankreich	Verstöße: Artikel R48-0 des Code de procédure pénale und Dekret Nr. 86/1130 vom 17. Oktober (geänderte Fassung) Straftaten: Verordnung 58/1310 vom 23. Dezember 1958 (geänderte Fassung)
Ungarn	§20 (1) des Gesetzes Nr. 1/1988 in seiner zuletzt geänderten Fassung und §1

	des Regierungserlass 557/2007 (III.31)
Irland	Verordnungen der Europäischen Gemeinschaften 2008 (Straßenverkehr)(Arbeitsbedingungen und Sicherheit im Straßenverkehr) (S.I. No. 62 von 2008)
Italien	Straßenverkehrsordnung und Gesetz 286/2006 vom 29.11.2006
Litauen	Artikel 142 und 1424 des litauischen Verwaltungskodex für Verstöße
Luxemburg	Großherzogliche Verordnung vom 23. März 2007
Lettland	Verwaltungskodex für Verstöße
Malta	Kraftfahrzeugverordnung (Straßentransport) (65.19)
Niederlande	Polizeiliche Vorschriften für die Verhängung von Geldbußen gemäß dem Arbeitszeitgesetz (Transportarbeiter) und Arbeitszeitdekret (Straßenverkehr)
Polen	Straßenverkehrsgesetz vom 6. September 2001 Gesetz vom 29. Juli 2005 über das digitale Kontrollgerät
Portugal	Noch nicht verabschiedet
Rumänien	Ordonanta de govern Nr 37/2007
Slowenien	Gesetz über Arbeitszeiten und vorgeschriebene Ruhezeiten von Personen, die im Straßenverkehr tätig sind, und über das Kontrollgerät im Straßenverkehr
Slowakei	Gesetz über Arbeitszeiten im Verkehrssektor
Schweden	Verordnung (2004:865) über Lenk- und Ruhezeiten, Kontrollgeräte usw.
Verein. Königreich	Teil VI des Verkehrsgesetzes 1968 (geändert)