



Brüssel, den 28. November 2018
(OR. en)

14802/18

Interinstitutionelle Dossiers:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

TRANS 582

SOC 738

EMPL 552

MI 903

COMPET 823

CODEC 2123

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: ST 13922/1/18 REV 1

Nr. Komm.dok.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Betr.: Mobilitätspaket I:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor

– Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat die drei Vorschläge am 31. Mai 2017 als Teil der ersten Welle des Mobilitätspakets angenommen. Die einzelnen Vorschläge enthalten folgende wesentliche Ansätze:

- *Zulassung zum Beruf und Zugang zum Markt*: Verschärfung und Harmonisierung der Niederlassungsbedingungen für Unternehmen und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Bekämpfung von Briefkastenfirmen; Lizenzpflicht für Betreiber leichter Nutzfahrzeuge; Überarbeitung und Vereinfachung der Kabotagebeschränkungen und entsprechenden Kontrollmechanismen; Übergang zur Verwendung elektronischer Dokumente;
- *Ruhe- und Lenkzeiten und Fahrtenschreiber*: größere Flexibilität bei der Inanspruchnahme der wöchentlichen Ruhezeiten, um den Fahrern die regelmäßige Rückkehr an den Heimatort zu erleichtern; klare Verpflichtung der Unternehmen, für eine angemessene und bezahlte Unterkunft außerhalb der Fahrerkabine zu sorgen; Verpflichtung, Grenzübertritte im Fahrtenschreiber zu erfassen, um Kontrollen zu erleichtern;
- *Entsendung von Kraftfahrern und Durchsetzung der Sozialgesetzgebung*: Präzisierung der Anwendung der Grundsätze für die "Entsendung von Arbeitnehmern" durch Festlegung einer Frist für die in einem Mitgliedstaat verbrachte Zeit (drei Tage pro Monat im internationalen Kraftverkehr), nach deren Ablauf die nationalen Mindestlohn- und Jahresurlaubsregeln gelten; detaillierte Checklisten für Kontrollen im Aufnahmemitgliedstaat, gestützt auf eine harmonisierte Risikoeinstufungsmethode und unter Einbeziehung der Arbeitszeitrichtlinie.

2. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat Herrn Ismail Ertug (S&D, DE) zum Berichterstatter für den Vorschlag zur Änderung der Verordnungen 1071/2009 und 1072/2009, Herrn Wim van de Camp (PPE, NL) zum Berichterstatter für den Vorschlag zur Änderung der Verordnungen 561/2006 und 165/2014 und Frau Merja Kyllönen (GUE/NGL, FI) zur Berichterstatterin für den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG und zur Festlegung spezifischer Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor bestellt. Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (EMPL) hat am 30. April 2018 zu dem ersten Vorschlag, am 26. April 2018 zu dem zweiten Vorschlag und am 4. Mai 2018 zu dem dritten Vorschlag Stellung genommen. Das Parlament hat am 4. Juli 2018 im Plenum über Änderungen an den TRAN-Berichten abgestimmt, aber es fand sich keine Mehrheit für deren Billigung. Die Beratungen im TRAN-Ausschuss werden daher fortgesetzt.
3. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 18. Januar 2018 zwei Stellungnahmen zu den drei Vorschlägen angenommen, und der Europäische Ausschuss der Regionen hat am 1. Februar 2018 zu diesen Vorschlägen Stellung genommen.

II. BERATUNGEN IM RAT

4. Die Gruppe "Landverkehr" hat die Vorschläge unter den vorangegangenen Vorsitzen zwischen dem 1. Juni 2017 und dem 14. Mai 2018 geprüft, woraufhin dem Rat am 5. Dezember 2017 und am 7. Juni 2018 jeweils ein Sachstandsbericht¹ vorgelegt wurde. DK und UK erhalten Parlamentsvorbehalte aufrecht.
5. Die Gruppe hat unter österreichischem Vorsitz zwischen dem 1. Oktober und dem 6. November 2018 das weitere Vorgehen sowie mehrere Kompromissvorschläge des Vorsitzes erörtert. Mit den Kompromisstexten des Vorsitzes soll ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen einem angemessenen Sozialschutz und dem Funktionieren des Binnenmarkts bei gleichzeitiger Verringerung der Verwaltungslast erreicht werden. Sie bauen auf den folgenden Hauptsäulen auf, die als Paket betrachtet werden:

¹ Dok. 14841/17 und 9259/18.

6. Fahrtenschreiber (Verordnung 165/2014)

- Ab Juni 2022 müssen Neufahrzeuge mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation (Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2) ausgerüstet sein. Fahrzeuge, die ab Juni nächsten Jahres mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der ersten Generation ausgerüstet werden, müssen bis Ende 2024 ein Software-Update zur zweiten Generation erhalten.
- Alle Fahrzeuge, mit denen grenzüberschreitende Beförderungen durchgeführt werden, müssen bis Ende 2024 mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation nachgerüstet werden (Artikel 3 Absatz 4).
- Mit der zweiten Generation kann automatisch erfasst werden, wann und wo ein Grenzübertritt stattfindet, und außerdem kann der Standort von Be- und Entladungen bestimmt werden.
- Bis die Nachrüstung abgeschlossen ist, sollten die Fahrer verpflichtet sein, den Ländercode am ersten Halteplatz hinter der Grenze manuell einzugeben, wenn sie einen analogen oder digitalen Fahrtenschreiber verwenden.
- Aufgrund der größeren Menge an Daten, die von den neuen intelligenten Fahrtenschreibern aufgezeichnet werden sollen, und angesichts der Notwendigkeit, die Einträge der letzten 56 Tage zu speichern, wie der Vorsitz vorgeschlagen hat, müssen die Fahrerkarten bis 2024 ersetzt werden.²

Der Kompromisstext des Vorsitzes ist in Addendum 3 zu diesem Bericht enthalten.

7. Kabotage (Verordnung 1072/2009)

- Die derzeitige Regel von maximal drei Beförderungen in sieben Tagen (Artikel 8 Absatz 2) sollte beibehalten werden, wobei die im Rahmen der Ex-post-Bewertung festgestellten Mängel durch eine bessere Überwachung mittels Fahrtenschreiberinformationen sowie Frachtdokumenten in Papier- oder elektronischer Form, die bei Straßenkontrollen zugänglich sind (Artikel 8 Absätze 3 und 4a), angegangen werden sollten.

² Die Fahrerkarten müssen alle fünf Jahre ausgetauscht werden. Da die Fahrerkarten aus technischer Sicht jeweils nach fünf Jahren nicht mehr angenommen werden, ist eine Verlängerung der Gültigkeit der bestehenden Fahrerkarten bis zum genauen Zeitpunkt der Erneuerung des Fahrtenschreibers im Jahr 2024 nicht möglich.

- Um Missbrauch in Form einer systematischen Kabotage zu verhindern, sollte ein Karenzzeitraum von sieben Tagen (Artikel 8 Absatz 2a) im Anschluss an die letzte Kabotage innerhalb der zulässigen Frist eingeführt werden, bevor weitere Kabotagen im selben Mitgliedstaaten mit demselben Fahrzeug durchgeführt werden können.

Der Kompromisstext des Vorsitzes ist in Addendum 2 zu diesem Bericht enthalten.

8. Niederlassungskriterien für Kraftverkehrsunternehmer (Verordnung 1071/2009)

- Das Erfordernis der tatsächlichen Niederlassung von Kraftverkehrsunternehmern, im Gegensatz zu bloßen Briefkastenfirmen, sollte verstärkt werden, indem eine regelmäßige Rückkehr der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge innerhalb von sechs Wochen an eine Betriebsstätte im Mitgliedstaat der Niederlassung vorgeschrieben wird (Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe ca). Diese Verpflichtung sollte für Inselmitgliedstaaten geändert werden, um eine unverhältnismäßige Belastung zu vermeiden.

Der Kompromisstext des Vorsitzes ist in Addendum 1 zu diesem Bericht enthalten.

9. Lenk- und Ruhezeiten (Verordnung 561/2006)

- Der Verkehrsunternehmer sollte verpflichtet sein, die Arbeitspläne so zu organisieren, dass der Fahrer mindestens alle vier Wochen an den Heimatort zurückkehren kann (Artikel 8 Absatz 8a), wobei diese Frist auf drei Wochen verkürzt werden sollte, wenn zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten vorangegangen sind. Der Verkehrsunternehmer muss die Erfüllung dieser Verpflichtung nachweisen, indem er Arbeitszeitpläne, Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers oder beliebige andere Nachweise, die ihm zur Verfügung stehen, vorlegt.
- Die derzeitige Vorschrift über die maximale Lenkzeit (90 Stunden in zwei Wochen, Artikel 6 Absatz 3) sollte beibehalten werden. Gleichzeitig sollte es möglich sein, zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten innerhalb eines Zeitraums von vier Wochen zu nehmen (Artikel 8 Absatz 6). Ziel dieses bereits in der Initiative der Kommission enthaltenen Vorschlags ist es, einen Anreiz für die Zusammenstellung längerer Ruhezeiten zu schaffen (regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden + Ausgleich für reduzierte Ruhezeiten). Der Vorsitz schlägt vor, dass im Fall von zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten die darauffolgende regelmäßige wöchentliche Ruhezeit bereits durch einen Ausgleichszeitraum verlängert werden sollte.

- Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (von mindestens 45 Stunden) muss außerhalb der Fahrerkabine an einem geeigneten Ort verbracht werden, der vom Arbeitgeber bezahlt wird (sofern der Fahrer nicht an den Heimatort zurückkehrt) (Artikel 8 Absatz 8). Das Verbot des Schlafens in der Fahrerkabine entspricht dem Kommissionsvorschlag.
- Um praktischen Problemen bei der Suche nach einer geeigneten Unterkunft in Nähe des Straßennetzes zu begegnen, kann die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in Ausnahmefällen im Fahrzeug verbracht werden, wenn dieses in einer speziell hierfür bestimmten Zone mit angemessenen Einrichtungen für den Fahrer abgestellt ist, und wenn die Fahrerkabine bestimmte Mindestkriterien erfüllt (Artikel 8 Absatz 8). Etwaige Gebühren für den Zugang zu speziell hierfür bestimmten Zonen müssen vom Verkehrsunternehmer bezahlt werden.
- Als Übergangsmaßnahme (für einen Zeitraum von 18 Monaten) kann in Anbetracht des Mangels an eigens hierfür bestimmten Parkzonen die Übernachtung in einer als geeignet eingestuften Kabine zugelassen werden, während das Fahrzeug in einer nicht als geeignet eingestuften Parkzone geparkt ist, die zumindest über Sanitäreinrichtungen verfügt.

Der Kompromisstext des Vorsitzes ist in Addendum 3 zu diesem Bericht enthalten.

10. Entsendung von Fahrern (lex specialis zur Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern)

- Der Vorsitz schlägt vor, das Konzept der Nachfrist aufzugeben und stattdessen die Art der Beförderung in den Mittelpunkt zu rücken. Wird eine Beförderung so ausgeführt, dass die Verbindung der Arbeit des Fahrers mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung intakt bleibt, sollte der Fahrer von den Vorschriften über die Entsendung ausgenommen werden. Mit diesem Ansatz wird auch die schwierige Ermittlung der vorzuziehenden Zahl der Tage oder Stunden vermieden.
- Die Durchfuhr sollte ausdrücklich von den Vorschriften über die Entsendung ausgenommen werden (Artikel 2 Absatz 2e).
- Auch bilaterale Beförderungen sollten ausdrücklich von den Vorschriften über die Entsendung ausgenommen werden (Artikel 2 Absatz 2). Als bilaterale Beförderung gilt die Verbringung von Waren³ auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags vom Mitgliedstaat der Niederlassung, wo die Waren geladen werden, in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland, wo die Waren entladen werden. Folgt auf eine bilaterale Beförderung die Rückfahrt zum Mitgliedstaat der Niederlassung, sollte der Fahrer auch für diese Fahrt von den Vorschriften über die Entsendung ausgenommen werden.

³ Eine ähnliche Bestimmung wird für die Personenbeförderung vorgeschlagen.

- Werden auf dieser Fahrt zum Bestimmungsland andere Mitgliedstaaten durchfahren, so sind höchstens zwei zusätzliche Vorgänge der Beladung/Entladung zugelassen, ohne dass die Entsenderegelung zum Tragen kommt. Werden dieselben Mitgliedstaaten auf der Rückfahrt zum Mitgliedstaat der Niederlassung durchfahren, so sind weitere zwei zusätzliche Vorgänge der Beladung/Entladung zugelassen, ohne dass die Vorschriften über die Entsendung zur Anwendung kommen.
- Für alle anderen Arten von Beförderungen, einschließlich Kabotage, würde die Entsenderegelung vom ersten Tag der Beförderung an vollumfänglich gelten, da keine besonderen Vorschriften vorgesehen sind (mit Ausnahme der besonderen Vorschriften über Kontrolle und Durchsetzung).
- Was den Teil einer Beförderung im kombinierten **Verkehr** betrifft, der auf der Straße stattfindet, so sollte der Fahrer nicht als entsandt gelten, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst eine bilaterale Beförderung vom Mitgliedstaat der Niederlassung aus ist. In allen anderen Fällen sollte der Fahrer als entsandt gelten, insbesondere wenn der auf der Straße zurückgelegte Teil der Fahrt *innerhalb* eines anderen Mitgliedstaats stattfindet (Artikel 2 Absatz 2f).
- Um die Verwaltungslast zu verringern, sollte – wie von der Kommission vorgeschlagen – eine geschlossene Liste der Dokumente eingeführt werden, die für Straßenkontrollen erforderlich sind (Artikel 2 Absatz 4). Für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und für die Vorlage von Entsendemeldungen und Vergütungsunterlagen durch den Verkehrsunternehmer sollte das Binnenmarktinformationssystem (IMI) genutzt werden.
- Die besonderen Vorschriften über die Entsendung sollten so bald wie möglich gelten (Umsetzungsfrist: 18 Monate), damit Klarheit für den Sektor geschaffen wird und nationale Maßnahmen, die in Umfang und Verfahren unterschiedlich sind, abgeschafft werden. Der Vorsitz schlägt jedoch vor, die Möglichkeit des Rückgriffs auf zusätzliche Flexibilitätsmöglichkeiten für Beladung/Entladung zusammen mit der zweiten Generation der intelligenten Fahrtenschreiber gestaffelt einzuführen.

Der Kompromisstext des Vorsitzes ist in Addendum 4 zu diesem Bericht enthalten.

III. WICHTIGSTE NOCH OFFENE FRAGEN

11. Kabotage (Verordnung 1072/2009)

- Der Vorschlag des Vorsitzes für einen Karenzzeitraum von sieben Tagen wird von vielen Mitgliedstaaten als unverhältnismäßig betrachtet; einige von ihnen sind nicht bereit, überhaupt einen Karenzzeitraum zu akzeptieren, oder nur in der Größenordnung einer wöchentlichen Ruhezeit. Einige Mitgliedstaaten halten einen Zeitraum von sieben Tagen für nicht ausreichend. Einige andere Delegationen unterstützten die Idee einer alternativen Schutzmaßnahme, wonach das Fahrzeug nach einer grenzüberschreitenden Beförderung in den Mitgliedstaat der Niederlassung zurückkehren müsste, bevor neue Kabotagebeförderungen begonnen werden könnten.
- Einige Delegationen halten es für sehr wichtig, eine Schutzklausel gegen einen Missbrauch der Freiheit zur Erbringung von Dienstleistungen des kombinierten Verkehrs für Anschlusskabotagebeförderungen festzulegen⁴.

12. Niederlassungskriterien für Kraftverkehrsunternehmer (Verordnung 1071/2009)

- Viele Delegationen sind dagegen, dass – als Element der tatsächlichen Niederlassung – ein in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetztes Fahrzeug regelmäßig an eine Betriebsstätte im Mitgliedstaat der Niederlassung zurückkehren muss. Ihrer Ansicht nach stellt diese Anforderung eine Diskriminierung der Mitgliedstaaten in Randlage dar, ist im Aufwand unverhältnismäßig und steht im Widerspruch zur Politik des Binnenmarkts und der Emissionsreduzierung. Einige andere Delegationen äußerten Bedenken bezüglich der Durchsetzbarkeit dieser Verpflichtung durch die Arbeits- oder Gewerbeaufsicht. Andere Delegationen unterstützen den Vorsitz bezüglich strengerer Niederlassungskriterien in dieser Hinsicht, um die Praxis der Briefkastenfirmen zu bekämpfen, und verlangen eine häufigere Rückkehr (derzeitiger Vorschlag: alle sechs Wochen).

⁴ Siehe in diesem Zusammenhang den an den Rat gerichteten Bericht über den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten.

13. Lenk- und Ruhezeiten (Verordnung 561/2006)

- Was die regelmäßige "Rückkehr an den Heimatort" des Fahrers betrifft, so vertreten die Delegationen unterschiedliche Auffassungen zu der Häufigkeit, die von zwei bis hin zu acht Wochen reichen. Mehrere Delegationen bestehen darauf, dass der Freiheit des Fahrers, den Ort zu wählen, an dem er die regelmäßigen Ruhezeiten verbringt, mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird.
- Was das Verbot des Schlafens in der Fahrerkabine während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit betrifft, so beharren mehrere Delegationen darauf, dass keine Ausnahme gewährt werden sollte, da mit diesen Zeiten eine körperliche Trennung von Fahrer und Fahrzeug verbunden sein müsse, damit der Fahrer ein tatsächliches Gefühl von Freizeit hat. Außerdem sind sie der Ansicht, dass der Schwerpunkt auf der Eignung von Parkplätzen auf den Irrweg einer Diskussion über Infrastrukturen führt, ohne das Problem der überfüllten Parkplätze tatsächlich zu lösen.
- Zahlreiche Delegationen unterstützen den Ansatz des Vorsitzes, fordern aber zusätzlich eine längere Übergangsfrist, in der auch nicht als geeignet eingestufte Parkplätze genutzt werden können, da derzeit nicht genügend Parkplätze mit den erforderlichen Einrichtungen vorhanden sind.
- Einige Delegationen erhalten einen Prüfungsvorbehalt bei eher ablehnender Haltung zu der in dem Vorschlag vorgesehenen Flexibilität, zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einzunehmen, aufrecht; sie führen dazu Bedenken bezüglich der Straßenverkehrssicherheit an.

14. Entsendung von Fahrern (lex specialis zur Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern)

- Die Mehrheit der Delegationen folgt dem Ansatz des Vorsitzes, bestimmte Arten von Beförderungen von der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern auszunehmen und diese Richtlinie auf andere Beförderungen ohne Beschränkung anzuwenden. Einige Delegation sind jedoch – aus unterschiedlichen Gründen – nach wie vor nicht überzeugt: Entweder beklagen sie die daraus folgende Diskriminierung bestimmter Geschäftsmodelle und die möglichen Wettbewerbsvorteile für Unternehmer aus Drittländern, oder sie vermissen die Schutzmaßnahme einer strikten Frist, nach deren Ablauf die Vorschriften über die Entsendung in jedem Fall gelten würden.
- Die Delegationen akzeptieren allgemein, dass die Vorschriften über die Entsendung nicht in Fällen der Durchfuhr gelten sollten, und dass sie bei Beförderungen auf dem nationalen Markt (Kabotage) gelten sollten. Was die vom Vorsitz vorgeschlagene Ausnahme für bilaterale Beförderungen betrifft, so können die meisten Delegationen dies grundsätzlich annehmen, aber sie haben unterschiedliche Ansichten zu folgenden wichtigen Details im Besonderen:

- Bedeutung von "bilateral" – ob die Beförderung im Mitgliedstaat der Niederlassung beginnen muss und ob die Rückfahrt nur mit Einschränkungen ausgenommen sein soll. Einige Delegationen bevorzugen eine breiter gefasste Definition;
 - die Flexibilität für zusätzliche Beladungs- und/oder Entladungsvorgänge unterwegs. Einige Mitgliedstaaten halten zwei Vorgänge für das absolute Minimum. Andere sind gegen jegliche zusätzliche Flexibilität, weil dies das Konzept der Unterscheidung zwischen den Arten der Beförderung verwässern und zu Problemen bei der Kontrolle führen würde.
- Die Delegationen vertreten unterschiedliche Ansichten darüber, ab wann die besonderen Vorschriften über die Entsendung gelten sollten. Einige von ihnen verlangen einen stufenweisen Übergang, insbesondere jene, die mittlerweile nationale Regelungen entwickelt haben, und sehen die intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation als eine Grundvoraussetzung für die Durchsetzung der neuen Vorschriften an. Andere fordern eine unverzügliche Anwendung, angesichts des Zeitraums für die Änderung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern; sie machen geltend, dass eine bessere Kontrolle der Vorschriften über die Entsendung auch ohne den intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation möglich sein wird.
15. Der Vertreter der Kommission unterstützte den Vorsitz in seinem Bestreben, ein ausgewogenes Kompromisspaket zu erstellen. Die Kommission äußerte sich positiv zu einer Reihe im Vergleich zum Kommissionsvorschlag neuer Elemente (insbesondere frühere Nachrüstung, beschränkte Ausnahmen vom Verbot des Schlafens in der Fahrerkabine, Nutzung des IMI-Systems) und forderte bezüglich der Kabotagevorschriften, dass der Kompromiss in dieser Phase der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik weder zu einem erweiterten noch zu einem verringerten Marktzugang führen sollte, da dies der zugrunde liegende Ansatz des Kommissionsvorschlags war. Bezüglich der Vorschriften über die Entsendung betonte die Kommission, dass das gewählte Modell in jedem Fall den Grundsatz eines Ausgleichs zwischen dem Schutz der sozialen Rechte der Fahrer und der Freiheit der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen durch Unternehmer achten sollte.
16. Am 23. November 2018 hat der AStV die Vorschläge als Vorbereitung für die Ratstagung erneut geprüft und beschlossen, das Dossier mit den noch offenen Fragen zur Beschlussfassung an den Rat zu verweisen.

17. Im Anschluss an die Tagung des AStV hat der Vorsitz folgende Änderungen am Kompromiss vorgenommen:

- In Artikel 8 Absatz 8a des Vorschlags zur Verordnung 561/2006 (Pflicht des Arbeitgebers, die regelmäßige Rückkehr des Fahrers an den Heimatort zu organisieren⁵) wurde der Wohnsitz des Fahrers als alternatives Rückkehrziel aufgenommen, um die Rückkehrbestimmung für die Fahrer attraktiver zu machen.
- Mit einer Reihe von Änderungen an Artikel 2 der "lex specialis" wird das Ziel verfolgt, die Ausnahme von den Vorschriften über die Entsendung zu präzisieren⁶: Absatz 1a wurde hinzugefügt, um den Anwendungsbereich der Entsendungssituationen, die unter die besonderen Vorschriften fallen, zu präzisieren, insbesondere, dass der Fahrer in einen anderen Mitgliedstaat im Rahmen eines Vertrags entsandt wird oder dass er zu einer Niederlassung oder zu einem Unternehmen entsandt wird, die bzw. das im Eigentum des entsendenden Unternehmens steht. In Absatz 2 wurde ein Verweis auf die Definition des "Lands der Niederlassung" hinzugefügt. Die Absätze 2 bis 2c vermitteln eine präzisere Struktur der Ausnahme (bilaterale Beförderung von Waren, zusätzliche Tätigkeiten bei der Beförderung von Waren, bilaterale Beförderung von Fahrgästen, zusätzliche Tätigkeit bei der Beförderung von Fahrgästen). Schließlich wurde Absatz 2d hinzugefügt, um zu präzisieren, dass die Vorschriften über die Entsendung bei Kabotagebeförderungen gelten.

IV. FAZIT

18. Daher wird der Rat ersucht, die in den Addenda zu diesem Bericht enthaltenen Texte zu prüfen und eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag festzulegen.

⁵ ADD 3 zu diesem Bericht, Seite 9.

⁶ ADD 4 zu diesem Bericht, Seiten 15 und 16.