



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

Interinstitutionelle Dossiers:

2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 13205/3/18 REV 3

Nr. Komm.dok.: ST 9670/17

Betr.: **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**
– Allgemeine Ausrichtung

Die Delegationen erhalten anbei den Kompromissvorschlag des Vorsitzes zu den Verordnungen Nr. 561/2006 und Nr. 165/2014.

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer und faire Geschäftsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen sind von größter Bedeutung für die Schaffung eines sicheren, effizienten und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektors. Um diesen Prozess zu erleichtern, ist es unverzichtbar, dass die Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr klar, zweckdienlich, leicht anzuwenden und durchzusetzen sind und in wirksamer und kohärenter Weise in der gesamten Union umgesetzt werden.

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

- (2) Bei der Überprüfung von Wirksamkeit und Effizienz der Umsetzung der bestehenden Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr und insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates³ wurden einige Mängel des bestehenden Rechtsrahmens festgestellt. Unklare und ungeeignete Vorschriften zur wöchentlichen Ruhezeit, zu Einrichtungen für die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen im Mehrfahrerbetrieb sowie fehlende Bestimmungen über die Rückkehr der Fahrer an ihren Wohnort führen zu unterschiedlichen Auslegungen und Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten. Durch die von einigen Mitgliedstaaten kürzlich verabschiedeten einseitigen Maßnahmen werden die Rechtsunsicherheit und die Ungleichbehandlung von Fahrern und Unternehmen weiter verstärkt.
- (3) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat bestätigt, dass die uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung der Sozialvorschriften der Union vor allem auf unklare Vorschriften, ineffiziente Nutzung der Kontrollinstrumente und unzureichende Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zurückzuführen ist.
- (3a) Im Hinblick auf mehr Klarheit und Einheitlichkeit sollte festgelegt werden, dass die nichtgewerbliche Nutzung von Fahrzeugen vom Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen ist.
- (4) Klare, angemessene und einheitlich durchgesetzte Vorschriften sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der politischen Ziele, nämlich die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer zu verbessern sowie insbesondere einen unverfälschten Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr für alle Straßenverkehrsteilnehmer zu leisten.
- (5) Die bisherige Anforderung in Bezug auf Fahrtunterbrechungen hat sich als ungeeignet und unpraktisch für Fahrer, die sich beim Fahren abwechseln, erwiesen. Daher ist es angebracht, die Verpflichtung zur Aufzeichnung von Fahrtunterbrechungen dem besonderen Charakter der Beförderungen anzupassen, die von Fahrern durchgeführt werden, die sich beim Fahren abwechseln, ohne die Sicherheit der Fahrer oder die Straßenverkehrssicherheit zu gefährden.

³ 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).

- (6) Im grenzüberschreitenden Fernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Heimatort abwesend. [...] Es muss vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmer die Arbeit der Fahrer so planen, dass diese Zeiträume der Abwesenheit vom Wohnort nicht übermäßig lang sind und die Fahrer lange Ruhezeiten als Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Anspruch nehmen können. Die Rückkehr sollte so organisiert werden, dass es möglich ist, eine Betriebsstätte des Unternehmens im Mitgliedstaat seiner Niederlassung oder den Wohnort des Fahrers zu erreichen. Der Verkehrsunternehmer sollte in der Lage sein, mit Hilfe von Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers, Arbeitszeitplänen der Fahrer oder ähnlichen Belegen die Organisation der regelmäßigen Rückkehr nachzuweisen.
- (7) [...] Zur Förderung des sozialen Fortschritts sollte angegeben werden, wo die wöchentlichen Ruhezeiten eingelegt werden können, um zu gewährleisten, dass Fahrern angemessene Bedingungen für die Ruhezeit zur Verfügung stehen. Während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit, die der Fahrer nicht in der Kabine des Fahrzeugs, sondern in einer geeigneten Unterkunft auf Kosten des Arbeitgebers verbringen sollte, ist die Qualität der Unterbringung von besonderer Bedeutung. Wird das Fahrzeug jedoch auf einem sicheren und gesicherten Parkplatz abgestellt, der bestimmten Kriterien für den Komfort des Fahrers entspricht, so kann der Fahrer ausnahmsweise in der Kabine des Fahrzeugs schlafen und die Einrichtungen dieses Parkplatzes auf Kosten des Arbeitgebers nutzen. Wenn in dem Mitgliedstaat, in dem die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit genommen wird, kein solcher Parkplatz erreichbar ist, muss der Fahrer eine andere geeignete Unterkunft außerhalb des Fahrzeugs finden.
- (7a) Sichere und gesicherte Parkplätze mit angemessenen Einrichtungen für Ruhezeiten sind für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Sektor und die Aufrechterhaltung der Sicherheit im Straßenverkehr von entscheidender Bedeutung. Daher ist es von größter Bedeutung, die Entwicklung der Parkplatzinfrastruktur, einschließlich Rastanlagen, zu fördern, die die gewünschten Standards in Bezug auf Sicherheit, Überwachung und Service garantieren würde. Es ist wichtig, dass genügend Möglichkeiten der Kofinanzierung durch die Europäische Union im Einklang mit den derzeitigen und künftigen Rechtsakten der Union zur Festlegung der Bedingungen für die finanzielle Unterstützung bestehen, um den Bau dieser Parkplatzinfrastruktur zu beschleunigen und zu fördern. Die Mitgliedstaaten sind jedoch nicht verpflichtet, über ihre bestehenden Verpflichtungen im Rahmen der Leitlinien der Union für die TEN-V-Infrastruktur hinausgehend zusätzliche Parkplatzinfrastrukturen in ihrem Hoheitsgebiet zu finanzieren. Die Kommission sollte eine aktualisierte Liste gesicherter Rastanlagen, die den Mindestqualitätsstandards entsprechen, veröffentlichen.

- (8) Die Fahrer [...] können mit unvorhersehbaren Umständen konfrontiert werden, die es unmöglich machen, einen gewünschten Bestimmungsort, an dem eine wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden kann, ohne Verstoß gegen die Unionsvorschriften zu erreichen. Es ist wünschenswert, dass den Fahrern die Bewältigung dieser Umstände erleichtert und ermöglicht wird, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen. Unter solchen außergewöhnlichen Umständen sind plötzliche, unvermeidbare und nicht vorhersehbare Umstände zu verstehen, unter denen es unerwartet unmöglich wird, kurzfristig alle Bestimmungen der Verordnung einzuhalten. Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Durchsetzung sollten die Fahrer die Umstände dokumentieren. Zusätzlich sollte eine Sicherheitsfunktion dafür sorgen, dass die Lenkzeit nicht zu lang ist [...].
- (9) Um unterschiedliche Durchsetzungspraktiken abzubauen und zu vermeiden sowie Wirksamkeit und Effizienz der grenzüberschreitenden Durchsetzung weiter zu verbessern, müssen unbedingt klare Regeln für die regelmäßige Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt werden.
- (10) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu gewährleisten, sollten der Kommission im Hinblick auf die Klarstellung der Bestimmungen der Verordnung und die Festlegung gemeinsamer Konzepte für deren Anwendung und Durchsetzung Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ ausgeübt werden.
- (11) Um die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften zu verbessern, sollte das Potenzial der derzeitigen und künftigen Fahrtenschreibersysteme in vollem Umfang genutzt werden. Die Funktionen des Fahrtenschreibers sollten verbessert werden, um eine genauere Positionsbestimmung, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, zu ermöglichen. Zum selben Zweck sollte der Einbau intelligenter Fahrtenschreiber in den bestehenden Flotten, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind und analoge oder digitale Fahrtenschreiber verwenden, vorgebracht werden.
- (11a) Insbesondere sollte in Fahrzeugen, die nicht mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, die Überschreitung der Grenzen eines Mitgliedstaats auf dem nächstgelegenen Halteplatz oder nach der Grenze im Fahrtenschreiber eingetragen werden.

⁴ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (11b) Damit Fahrer, Verkehrsunternehmen und Kontrollbehörden möglichst bald die Vorzüge intelligenter Fahrtenschreiber, einschließlich der automatischen Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen, nutzen können, sollte die bestehende Fahrzeugflotte innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach Inkrafttreten der detaillierten technischen Vorschriften mit solchen Geräten ausgerüstet werden.
- (11c) Um den Aufwand für Verkehrsunternehmen und Kontrollbehörden zu verringern, sollte ein Kontrolleur, wenn er die Plombierung eines Fahrtenschreibers zum Zwecke der Kontrolle entfernt hat, in bestimmten gut dokumentierten Fällen die Möglichkeit haben, eine neue Plombierung anzubringen.
- (11d) Es ist wichtig, dass in Drittländern niedergelassene Kraftverkehrsunternehmer bei Beförderungen im Straßenverkehr im Hoheitsgebiet der Union Vorschriften unterliegen, die den vorliegenden Rechtsvorschriften gleichwertig sind. Die Kommission sollte die Erfüllung dieses Grundsatzes auf Unionsebene bewerten und angemessene Lösungen vorschlagen, die von der Union im Rahmen des AETR ausgehandelt werden sollten.
- (12) Die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird wie folgt geändert:

1. [...] In Artikel 4 [...] werden folgende Buchstaben r und s angefügt:
 - "r) "nichtgewerbliche Beförderung" jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die weder direkt noch indirekt entlohnt und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht;

⁵ 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).

- s) "besonderer Bereich" ein Bereich, der gesichert ist, über angemessene Schlafgelegenheiten und sanitäre Einrichtungen verfügt und den spezifischen Anforderungen im Anhang dieser Verordnung entspricht."

2. Artikel 6 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er gemäß Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer iii der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 die Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das Kontrollgerät einzugeben."

3. In Artikel 7 wird folgender Satz 3 angefügt:

"Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann [...] eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer nicht unterstützt."

4. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

"(6) In vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen hat der Fahrer mindestens vier wöchentliche Ruhezeiten einzuhalten, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen. [...]"

Die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten werden durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss. Im Fall von zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten ist als Ausgleich eine Ruhezeit vor oder nach der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.";

[...]

c) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

"(8) Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

Regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. [...]

Abweichend von Unterabsatz 2 darf die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbracht werden, sofern

- das Fahrzeug in einem besonderen Bereich abgestellt ist, der gesicherte Parkflächen für gewerbliche Fahrzeuge und Serviceeinrichtungen bietet, die die im Anhang dargelegten Mindestanforderungen erfüllen, und
- die Kabine die im Anhang dargelegten Mindestanforderungen erfüllt.

Bis zum [ABl.: 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] darf das Fahrzeug auch in einer regulären Parkzone mit sanitären Anlagen abgestellt werden, sofern die Kabine die im Anhang dargelegten Anforderungen erfüllt.

Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die detaillierten Bedingungen fest, die bei der Inanspruchnahme dieser Ausnahmeregelung beim Parken in einem besonderen Bereich erfüllt sein müssen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 24 Absatz 2a erlassen.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum [ABl.: sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] die Standorte der in ihrem Hoheitsgebiet verfügbaren besonderen Bereiche mit und unterrichten sie in der Folge über alle Änderungen dieser Informationen. Die Kommission veröffentlicht eine Liste der öffentlich zugänglichen besonderen Bereiche auf einer einzigen offiziellen Website, die regelmäßig aktualisiert wird.

Die Kommission legt spätestens bis zum [ABl.: zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Verfügbarkeit der betreffenden besonderen Bereiche vor. Der Bericht muss Informationen über die Anzahl und die Standorte der besonderen Bereiche, ihre Kapazität und Nutzung sowie die Nachfrage nach zusätzlichen Plätzen und Einrichtungen enthalten. Der Bericht enthält auch eine Bewertung der von den Mitgliedstaaten ergriffenen bzw. geplanten Maßnahmen. Auf der Grundlage dieses Berichts schlägt die Kommission gegebenenfalls Maßnahmen vor, die auf die Einrichtung von mehr und besseren besonderen Bereichen abzielen und/oder durch die die Bestimmungen von Unterabsatz 4 abgeändert werden, wonach die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbracht werden darf.

Alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs sowie alle Gebühren im Zusammenhang mit der Nutzung eines besonderen Bereichs werden vom Arbeitgeber getragen.";

d) folgender Absatz wird eingefügt:

"(8a) Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass die Fahrer in der Lage sind, [...] innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu einer der Betriebsstätten im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers oder zu ihrem Wohnort zurückzukehren, um dort mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu verbringen. Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt, ohne zurückzukehren, muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so planen, dass dieser in der Lage ist, bereits am Ende der dritten Woche zurückzukehren.

Das Unternehmen dokumentiert, wie es diese Verpflichtung erfüllt, und es bewahrt die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen auf, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können."

5. Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit ein, so kann diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Dauer insgesamt eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit oder wöchentlichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen."

6. [...] Artikel 12 erhält folgende Fassung:

"Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von den Artikeln 6 bis 9 abweichen, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer unter außergewöhnlichen Umständen auch von Artikel 6 Absätze 1 und 2 und von Artikel 8 Absatz 2 abweichen, indem er die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um bis zu einer Stunde überschreitet, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers zu erreichen, um dort eine wöchentliche Ruhezeit zu verbringen. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des Bestimmungsorts oder des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken."

7. Artikel 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

"e) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln oder vom Rest des Hoheitsgebiets isolierten Binnengebieten mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km² verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine Brücke, eine Furt oder einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind und auch nicht an andere Mitgliedstaaten angrenzen; ";

b) der nachstehende Buchstabe q wird hinzugefügt:

"q) Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden."

8. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Die Mitgliedstaaten können in dringenden Fällen unter außergewöhnlichen Umständen eine vorübergehende Ausnahme für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, der hinreichend zu begründen und der Kommission sofort mitzuteilen ist."

9. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

"Artikel 15"

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Buchstabe a genannten Fahrzeuge unter nationale Vorschriften fallen, die in Bezug auf die erlaubten Lenkzeiten sowie die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten einen angemessenen Schutz bieten. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die für diese Fahrer geltenden einschlägigen nationalen Vorschriften mit."

9a. Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

"a) alle in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für den Zeitraum des Tages der Kontrolle und der vorausgehenden 56 Tage enthalten; diese Angaben sind in regelmäßigen Abständen von höchstens einem Monat zu aktualisieren;"

10. Artikel 19 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die vorliegende Verordnung und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Sanktionen fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchführung zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig in Bezug auf den Schweregrad der Verstöße gemäß Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶, abschreckend und nicht diskriminierend sein. Ein Verstoß gegen die vorliegende Verordnung und gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 kann nicht mehrmals Gegenstand von Sanktionen oder Verfahren sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Maßnahmen und die Regeln bezüglich Sanktionen bis zu dem in Artikel 29 Satz 2 genannten Datum mit. Sie teilen etwaige spätere Änderungen unverzüglich mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten entsprechend."

11. Artikel 22 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die Mitgliedstaaten arbeiten eng zusammen und leisten einander ohne ungebührliche Verzögerung Amtshilfe, um die einheitliche Anwendung dieser Verordnung und ihre wirksame Durchsetzung im Einklang mit den Anforderungen des Artikels 8 der Richtlinie 2006/22/EG zu erleichtern.";

b) in Absatz 2 wird folgender Buchstabe c angefügt:

"c) sonstige spezifische Informationen, darunter die Risikoeinstufung des Unternehmens, die sich auf die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung auswirken können.";

⁶ 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).

c) folgende Absätze 3a und 3b werden eingefügt:

"(3a) Für die Zwecke des Informationsaustauschs im Rahmen dieser Verordnung nutzen die Mitgliedstaaten die gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2006/22/EG benannten Stellen für die innergemeinschaftliche Verbindung.

(3b) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich."

11a. In Artikel 24 wird folgender Absatz eingefügt:

"(2a) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011."

12. Artikel 25 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) In den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Ansätze nach dem in Artikel 24 Absatz 2a genannten [...] Prüfverfahren."

13. Folgender Anhang wird angefügt:

"ANHANG

- A. Mindestanforderungen an Sicherheit, Überwachung und Service für einen besonderen Bereich gemäß Artikel 8 Absatz 8 Unterabsatz 3
1. Erkennen und Verhindern von unberechtigtem Eindringen
 2. Beleuchtung und Sichtverhältnisse
 3. Kontaktstelle und Verfahren für Notfälle
 4. Sanitäreinrichtungen
 5. Möglichkeiten zum Kauf von Lebensmitteln und Getränken
 6. Kommunikationsverbindungen
 7. Stromversorgung auf jedem Stellplatz
- B. Mindestanforderungen an Kabinen gemäß Artikel 8 Absatz 8 Unterabsatz 3
1. Bett mit Matratze für jeden Fahrer
 2. Vom Motor unabhängige Heizung und Klimatisierung
 3. Lichtundurchlässiger Vorhang
 4. Von der Kabine aus zugänglicher Stauraum
 5. Eingebauter Kühlschrank zur Lebensmittelaufbewahrung
 6. Klapptisch
 7. Verstellbare Sitze

8. Einbruchmeldeanlage

9. Strom."

Artikel 2

Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wird wie folgt geändert:

-1. Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Diese Verordnung enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ und der Richtlinie 92/6/EWG des Rates⁸, der Richtlinie 92/106/EWG des Rates⁹, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, und der Richtlinie (EU) xxx/xxx zur Festlegung spezifischer Vorschriften hinsichtlich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU zur Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr zu überprüfen.*"

* Hinweis: Bezugnahmen auf die Entsendung von Arbeitnehmern sind an den endgültigen Kompromiss zu diesen Dossiers anzugleichen.

⁷ 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).

⁸ Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).

⁹ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

-1a. Artikel 3 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Spätestens vier Jahre nach Ablauf des Jahres des Inkrafttretens* der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten müssen alle Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Zulassung eingesetzt werden und mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den Spezifikationen in diesen Einzelvorschriften nicht entspricht, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 dieser Verordnung ausgerüstet sein."

* [ANMERKUNG: voraussichtlich Ende 2024.]

-1b. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

"Artikel 7

Datenschutz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit dieser Verordnung nur zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG, der Richtlinie 92/6/EWG des Rates, der Richtlinie 92/106/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, und der Richtlinie (EU) xxx/xxx zur Festlegung spezifischer Vorschriften hinsichtlich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU zur Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr sowie im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie 2002/58/EG und unter der Aufsicht der in Artikel 51 der Verordnung (EU) 2016/679 genannten unabhängigen Kontrollstelle des Mitgliedstaats erfolgt.

- (2) Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit den in Absatz 1 genannten Rechtsakten zusammenhängende Verwendung in Bezug auf Folgendes geschützt werden:
- Nutzung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für die Aufzeichnung von Standortdaten gemäß Artikel 8,
 - Nutzung der Fernkommunikation zu Kontrollzwecken gemäß Artikel 9, Nutzung eines Fahrtenschreibers mit einer harmonisierten Schnittstelle gemäß Artikel 10, elektronischer Austausch von Informationen über Fahrerkarten gemäß Artikel 31 und insbesondere grenzüberschreitender Austausch dieser Daten mit Drittländern,
 - Aufbewahrung von Aufzeichnungen durch Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 33.
- (3) Der digitale Fahrtenschreiber muss so konstruiert sein, dass er den Datenschutz gewährleistet. Er dürfen nur Daten verarbeitet werden, die für die in Absatz 1 genannten Zwecke notwendig sind.
- (4) Die Fahrzeugeigentümer, das Verkehrsunternehmen und sonstige betroffene Stellen halten, soweit anwendbar, die einschlägigen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten ein."

1. Artikel 8 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Unterabsatz 1 [...] erhält folgende Fassung:

"Um die Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften zu erleichtern, wird der Standort des Fahrzeugs an folgenden Punkten bzw. Zeitpunkten oder am nächstgelegenen Ort, an dem das Satellitensignal verfügbar ist, automatisch aufgezeichnet:

- Standort zu Beginn der täglichen Arbeitszeit;
- jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze eines Mitgliedstaats überschreitet;
- bei jeder Be- oder Entladung des Fahrzeugs;
- nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und

– Standort am Ende der täglichen Arbeitszeit.";

b) in Unterabsatz 2 wird folgender Satz angefügt:

"Die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich betrifft jedoch Fahrzeuge, die zwei Jahre* nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 erstmals in einem Mitgliedstaat¹⁰ zugelassen werden, unbeschadet der Pflicht zur späteren Nachrüstung bestimmter Fahrzeuge gemäß Artikel 3 Absatz 4."

* [ANMERKUNG: voraussichtlich spätestens Juni 2022.]

1a. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgenden Wortlaut:

"Vier Jahre nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich stattdessen die Mitgliedstaaten ihre Kontrollbehörden in angemessenem Umfang mit den Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation aus, die für die Datenkommunikation gemäß dem vorliegenden Artikel benötigt werden; dabei sind ihre besonderen Durchsetzungsanforderungen und -strategien zu berücksichtigen.";

¹⁰ ANMERKUNG: Weitere Bestimmungen dieser Verordnung, die eine ähnliche Bezugnahme auf das Zulassungsdatum eines Fahrzeugs enthalten, werden durch diese zusätzliche Präzisierung ("in einem Mitgliedstaat") angepasst.

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Die Kommunikation mit dem Fahrtenschreiber gemäß Absatz 1 darf nur auf Veranlassung des Prüfgeräts der Kontrollbehörden aufgenommen werden. Sie muss gesichert erfolgen, um die Datenintegrität und die Authentifizierung des Kontrollgeräts und des Prüfgeräts sicherzustellen. Der Zugang zu den übertragenen Daten ist auf die Kontrollbehörden beschränkt, die ermächtigt sind, Verstöße gegen die in Artikel 7 Absatz 1 genannten Rechtsakte und gegen die vorliegende Verordnung zu überprüfen, und auf Werkstätten, soweit ein Zugang für die Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers erforderlich ist.";

c) in Absatz 4 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

"– Überschreitung der maximalen Lenkzeit."

1aa. In Artikel 10 wird folgender Absatz angefügt:

"(2) Fahrtenschreiber von Fahrzeugen, die zwei Jahre* nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich erstmals in einem Mitgliedstaat zugelassen werden, werden mit der in Absatz 1 genannten Schnittstelle ausgerüstet."

* [ANMERKUNG: voraussichtlich spätestens Juni 2022.]

1ab. In Artikel 11 Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

"Die Kommission setzt die Durchführungsrechtsakte mit den genauen Bestimmungen für die einheitliche Anwendung der Verpflichtung zur Aufzeichnung und Speicherung der Daten zu sämtlichen Grenzüberschreitungen des Fahrzeugs und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich spätestens am [ABL.: zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] in Kraft."

1ac. In Artikel 22 Absatz 5 werden die letzten beiden Unterabsätze durch Folgendes ersetzt:

"Die entfernte oder aufgebrochene Plombierung ist ohne ungebührliche Verzögerung und spätestens innerhalb von sieben Tagen nach ihrer Entfernung von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt zu ersetzen. Wurden Plombierungen zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen, so können sie von einem Kontrolleur ohne ungebührliche Verzögerung unter Verwendung einer entsprechenden Vorrichtung und eines eindeutigen besonderen Zeichens ersetzt werden.

Entfernt ein Kontrolleur eine Plombierung, so wird die Kontrollkarte ab dem Moment der Entfernung der Plombierung bis zum Ende der Nachprüfung in den Fahrtenschreiber eingesetzt; dies gilt auch im Fall der Anbringung einer neuen Plombierung. Der Kontrolleur stellt eine schriftliche Erklärung aus, die mindestens die folgenden Angaben enthält:

- Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- Name des Kontrolleurs;
- Kontrollbehörde und Mitgliedstaat;
- Nummer der Kontrollkarte;
- Nummer der entfernten Plombierung;
- Datum und Uhrzeit der Entfernung der Plombierung;
- Nummer der neuen Plombierung, sofern der Kontrolleur eine neue Plombierung angebracht hat.

Vor der Ersetzung der Plombierung wird der Fahrtenschreiber von einer zugelassenen Werkstatt einer Prüfung und Kalibrierung unterzogen, es sei denn die Plombierung wurde zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen und durch einen Kontrolleur ersetzt."

1ad. In Artikel 26 wird folgender Absatz angefügt:

"(7a) Die zuständige Behörde des ausstellenden Mitgliedstaats kann verlangen, dass ein Fahrer die Fahrerkarte durch eine neue ersetzt, wenn dies zur Einhaltung der einschlägigen technischen Spezifikationen erforderlich ist."

1b. Artikel 34 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig oder sie ist erforderlich, um nach einer Grenzüberschreitung das Symbol einzutragen. Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden."

1c. In Artikel 34 Absatz 6 wird folgender Buchstabe f angefügt:

"f) das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet. Der Fahrer gibt auch das Symbol des Landes ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstgelegenen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so wird das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof eingegeben."

2. Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

"(7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet [...].

Ein Jahr nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 mit Spezifikationen für die Eingabe und Speicherung von Daten zu Grenzüberschreitungen gibt der Fahrer auch das Symbol des Landes ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstgelegenen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so wird das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof eingegeben.

Die Mitgliedstaaten können jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten."

3. Artikel 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Ziffer i erhält folgende Fassung:

"i) die Schaublätter für den laufenden Tag und die vorausgehenden 56 Tage,";

b) Absatz 1 Ziffer iii erhält folgende Fassung:

"iii) alle am laufenden Tag und an den vorausgehenden 56 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke.";

c) Absatz 2 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

"ii) alle am laufenden Tag und an den vorausgehenden 56 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke."

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Artikel 1 Absatz 9a und Artikel 2 Absatz 3 gelten ab dem 31. Dezember 2024. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 36 Absatz 1 Ziffern i und ii und Absatz 2 Ziffer ii der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in ihrer Fassung vor den mit der vorliegenden Verordnung eingeführten Änderungen.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident
