



Rat der
Europäischen Union

045499/EU XXVI. GP
Eingelangt am 30/11/18

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

14802/18
ADD 4

Interinstitutionelle Dossiers:

2017/0122(COD)
2017/0121(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 13206/3/18 REV 3

Nr. Komm.dok.: ST 9671/17

Betr.: **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

Die Delegationen erhalten anbei den Kompromissvorschlag des Vorsitzes zur
Richtlinie 2006/22/EG und zur lex specialis

ANLAGE

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 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems ("IMI-Verordnung")

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) Im Interesse der Sicherheit, der Effizienz und der sozialen Verantwortlichkeit im Straßenverkehrssektor müssen sowohl angemessene Arbeitsbedingungen und ein angemessener Sozialschutz für die Kraftfahrer als auch angemessene Geschäftsbedingungen und ein fairer Wettbewerb für die Unternehmen sichergestellt werden.

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

- (2) Angesichts der naturgemäß hohen Mobilität der Straßenverkehrsdiestleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Fahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können und die Unternehmen sich nicht unverhältnismäßigen administrativen Hürden gegenübersehen, die ihre Freiheit zur grenzüberschreitenden Erbringung von Leistungen ungebührlich einschränken.
- (3) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ist es entscheidend, dass ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung des Sozialschutzes und der Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Erleichterung der Nutzung der Dienstleistungsfreiheit durch in- und ausländische Straßenverkehrsunternehmen auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs besteht.
- (4) Bei der Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der geltenden Sozialvorschriften der Union im Bereich des Straßenverkehrs traten einige Schlupflöcher und Mängel bei der Durchsetzung zutage. Ferner bestehen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf Auslegung, Umsetzung und Anwendung der Vorschriften, was zu Rechtsunsicherheit und ungleicher Behandlung von Kraftfahrern und Unternehmen führt; dies wiederum ist äußerst schädlich für die Arbeits-, Sozial- und Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor.
- (5) Eine angemessene, wirksame und einheitliche Durchsetzung der Arbeitszeitbestimmungen ist entscheidend für den Schutz der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch Nichteinhaltung der Bestimmungen. Daher sollten die in der Richtlinie 2006/22/EG bereits niedergelegten Anforderungen für eine einheitliche Durchsetzung auch für die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen der Richtlinie 2002/15/EU eingeführt werden. Dabei sollten die erforderlichen Kontrollen der Einhaltung gezielt bei Unternehmen vorgenommen werden, die die Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten nicht einhalten. Umfassende Kontrollen können nur auf dem Betriebsgelände der Unternehmen vorgenommen werden. Straßenkontrollen sollten sich auf die Regeln beschränken, die anhand der im Fahrzeug vorhandenen Unterlagen kontrolliert werden können.
- (6) Die Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr hat sich als unzureichend erwiesen; die grenzüberschreitende Durchsetzung ist daher erschwert, ineffizient und uneinheitlich. Aus diesem Grund ist ein Rahmen für effektive Kommunikation und Amtshilfe, auch für den Austausch von Informationen über Verstöße und empfehlenswerte Durchsetzungspraktiken, zu schaffen.

- (6a) Zur Erleichterung von Straßenkontrollen, der Aktualisierung von Entsendeinformationen und der Kommunikation in einem in den Amtssprachen standardisierten Format sollte die Entsendemeldung durch das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) verarbeitet werden.
- (6b) Beim Informationsaustausch im Rahmen der Verwaltungszusammenarbeit und der Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten sollten die in der Verordnung (EU) 2016/679 festgelegten Regeln für den Schutz personenbezogener Daten eingehalten werden. Hinsichtlich des Informationsaustauschs über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) sollten auch die Verordnungen (EG) Nr. 45/2001* und (EU) Nr. 1024/2012** eingehalten werden.
-

* Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

** Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission ("IMI-Verordnung") (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

- (7) Damit die Vorschriften noch wirksamer, effizienter und einheitlicher durchgesetzt werden, sollten die Merkmale und der Einsatz der bestehenden nationalen Risikoeinstufungssysteme weiterentwickelt werden. Ein Zugang zu den durch die Risikoeinstufungssysteme erfassten Daten würde eine gezieltere Kontrolle der gegen die Vorschriften verstörenden Unternehmen ermöglichen, und eine einheitliche Formel für die Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen dürfte zu einer faireren Behandlung der Unternehmen bei Kontrollen führen.
- (8) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Richtlinie 2006/22/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Bei der Berücksichtigung der in dieser Richtlinie angeführten Kriterien für die Entwicklung einer gemeinsamen Formel für die Risikoeinstufung von Unternehmen sollte die Kommission die Gleichbehandlung von Unternehmen gewährleisten. Diese Durchführungsbefugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011³ ausgeübt werden.

³ 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).

- (9) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ auf den höchst mobilen Straßenverkehrssektor traten Schwierigkeiten auf. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu einem hohen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen der Union führte. Die Freiheit, grenzüberschreitend Straßenverkehrsdienele bereitzustellen, wurde so unangemessen eingeschränkt, was sich negativ auf die Arbeitsplatzsituation auswirkte.
- (10) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016⁶ zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG an, dass die Durchführung dieser Richtlinie in dem höchst mobilen Straßenverkehrssektor bestimmte rechtliche Fragen und Schwierigkeiten aufwirft, die nach ihrer Auffassung durch sektorspezifische Rechtsvorschriften behoben werden sollten.
- (11) Um die wirksame und verhältnismäßige Durchführung der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor sicherzustellen, sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, die die Besonderheit der hohen Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Sektor berücksichtigen und ein Gleichgewicht zwischen dem sozialen Schutz der Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienste anzubieten, herstellen.
- (12) Derartige ausgewogene Kriterien sollten auf einer ausreichenden Verbindung der erbrachten Dienste und der Kraftfahrer mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren. Zur Erleichterung der Durchsetzung der Vorschriften sollte zwischen den verschiedenen Arten von Beförderungen in Abhängigkeit vom Grad der Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats unterschieden werden. [...]

⁴ Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).

⁵ Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems ("IMI-Verordnung") (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11).

⁶ COM(2016) 128.

- (12a) Es sollte geklärt werden, dass eine grenzüberschreitende Beförderung im Transit durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats keine Entsendung darstellt. Diese Beförderungen sind dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrer den Mitgliedstaat durchfährt, ohne Fracht zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, und daher nur eine sehr schwache Verbindung zwischen den Tätigkeiten des Fahrers und dem im Transit durchfahrenen Mitgliedstaat besteht.
- (12b) Wenn ein Kraftfahrer bilaterale Beförderungen von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, in das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats durchführt, ist die Art des Dienstes eng mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung verbunden, von dem aus der Fahrer losfährt. Ein Fahrer kann während einer Fahrt mehrere bilaterale Beförderungen durchführen. Es wäre eine unverhältnismäßige Einschränkung der Freiheit, grenzüberschreitend Straßenverkehrsdienste bereitzustellen, wenn die Entsendevorschriften – und damit die im Aufnahmemitgliedstaat garantierten Beschäftigungsbedingungen – für solche bilateralen Beförderungen gelten würden. Um davor abzuschrecken, dass die Fahrzeuge leer zurückfahren, sollten die Entsendevorschriften auch nicht für Rückfahrten bei bilateralen Beförderungen gelten.
- (12c) Um eine effiziente Nutzung der Transportmittel sicherzustellen, sollte es möglich sein, dass unterwegs eine begrenzte Anzahl zusätzlicher Beförderungstätigkeiten durchgeführt werden, ohne dass die Entsendevorschriften greifen. Diese Tätigkeiten umfassen das Laden von Waren in einem Mitgliedstaat, der auf der Fahrt im Zusammenhang mit der bilateralen Beförderung durchfahren wird, und das Entladen derselben Waren in einem anderen Mitgliedstaat oder – auf der Rückfahrt, bevor der Mitgliedstaat der Niederlassung erreicht wird, – das Laden und Entladen derselben Waren in einem anderen Mitgliedstaat.

(12d) Andererseits besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats, wenn ein Fahrer andere Arten von Beförderungen, insbesondere Kabotagebeförderungen oder nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, in diesem Mitgliedstaat durchführt. Kabotagebeförderungen sind innerstaatliche Beförderungen, die in einem Aufnahmemitgliedstaat zeitweilig durchgeführt werden und damit eng mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats verbunden sind, ohne eine enge Verbindung mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung aufzuweisen. Eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung zeichnet sich dadurch aus, dass der Fahrer eine grenzüberschreitende Beförderung außerhalb des Mitgliedstaats durchführt, in dem das Unternehmen niedergelassen ist. Die erbrachten Dienste weisen daher eher eine Verbindung mit dem jeweiligen Aufnahmemitgliedstaat als mit dem Herkunftsmitgliedstaat auf. In diesen Fällen sind sektorspezifische Vorschriften nur im Hinblick auf die Durchsetzung erforderlich.

(12e) Desgleichen gilt für den Fall, dass der Fahrer eine Beförderung im kombinierten Verkehr durchführt, dass die Art des erbrachten Dienstes auf der Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße eng mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung verbunden ist, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst eine bilaterale Beförderung darstellt. Andererseits besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats, wenn die Beförderung auf der Straße innerhalb des Aufnahmemitgliedstaats oder als nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wird; daher sollten in einem solchen Fall die Entsendevorschriften Anwendung finden.

(13) Um die wirksame und effiziente Durchsetzung der sektorspezifischen Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern sicherzustellen und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen zu vermeiden, sollten im Straßenverkehrssektor spezifische Verwaltungs- und Kontrollanforderungen eingeführt werden, die Kontrollinstrumente wie den digitalen Fahrtenschreiber in vollem Umfang nutzen. Um die Einhaltung der in dieser Richtlinie und in der Richtlinie 96/71/EG festgelegten Pflichten zu überwachen, sollte den Mitgliedstaaten gestattet sein, Verkehrsunternehmern nur die in dieser Richtlinie aufgeführten Verwaltungsanforderungen aufzuerlegen, die an den Straßenverkehrssektor angepasst sind. Bestimmte Dokumente sollten für den Fall von Straßenkontrollen bereitliegen, andere Dokumente hingegen im Rahmen der Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten gemäß Kapitel III der Richtlinie 2014/67/EU von den Verkehrsunternehmern über die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Unternehmer niedergelassen ist, bereitgestellt werden.

(13a) Um eine bessere und einheitlichere Anwendung der Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG zu ermöglichen und den Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Verwaltungsanforderungen bei der Entsendung von Fahrern zu erleichtern, sollte die Kommission ein oder mehrere IMI-Module entwickeln.

(13b) Zwecks Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an die Fortentwicklung bewährter Vorgehensweisen sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Anhänge zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt, die mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung* in Einklang stehen. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(13c) Es ist wichtig, dass in Drittländern niedergelassene Kraftverkehrsunternehmer bei Beförderungen im Straßenverkehr im Hoheitsgebiet der Union Vorschriften unterliegen, die den in dieser Richtlinie festgelegten Vorschriften gleichwertig sind. Die Kommission sollte die Erfüllung dieses Grundsatzes auf Unionsebene bewerten und angemessene Lösungen für eine wirksame Durchsetzung der Vorschriften vorschlagen.

(13d) Diese Richtlinie gilt ab dem [Abl.: 18 Monate nach ihrem Inkrafttreten]. Dieser Zeitpunkt entspricht dem Datum, ab dem die Richtlinie 2018/957 im Einklang mit ihrem Artikel 3 Absatz 3 für den Straßenverkehrssektor gilt. Ein späterer Anwendungsbeginn sollte im Interesse einer gewissen Flexibilität in Bezug auf die Ausnahme von den Entsendevorschriften festgelegt werden, um sicherzustellen, dass die zusätzliche Flexibilität bei der Anwendung überwacht werden kann.

* ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(14) Die Richtlinie 2006/22/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2006/22/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

"Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates bezüglich der Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates"

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

"Mit dieser Richtlinie werden Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014* sowie die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG** festgelegt.

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

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

"Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie des Fahrpersonals und der Fahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG.";

b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

"Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 [...] fallenden Fahrzeugen arbeiten.";

ba) folgender Absatz wird eingefügt:

"(3a) Jeder Mitgliedstaat veranlasst, dass die Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG unter Berücksichtigung des Risikoeinstufungssystems gemäß Artikel 9c der vorliegenden Richtlinie kontrolliert wird. Diese Kontrollen werden gezielt bei einem Unternehmen durchgeführt, wenn einer oder mehrere seiner Fahrer ständig oder schwer gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verstößt bzw. verstoßen.";

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Die Angaben, die der Kommission nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG übermittelt werden, müssen die Zahl der bei Straßenkontrollen überprüften Fahrer, die Zahl der auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeföhrten Kontrollen, die Zahl der überprüften Arbeitstage sowie die Zahl und die Art der gemeldeten Verstöße mit dem Vermerk, ob es sich um Personenbeförderung oder Gütertransport handelte, enthalten."

4. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Bei der Planung von Kontrollen auf dem Betriebsgelände werden die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten und Unternehmenstypen berücksichtigt. Sie werden auch durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder die Richtlinie 2002/15/EG festgestellt wurden."

5. In Artikel 7 Absatz 1 wird der folgende Buchstabe d angefügt:

"d) die Gewährleistung des Informationsaustauschs mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 der vorliegenden Richtlinie über die Anwendung der nationalen Bestimmungen zur Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2002/15/EG."

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die gemäß Artikel 22 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder Artikel 40 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 bilateral auszutauschenden Informationen werden zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht:

a) mindestens einmal alle sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie;

b) in Einzelfällen auf begründetes Ersuchen eines Mitgliedstaats.";

b) folgender Absatz 1 a wird eingefügt:

"(1a) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen [...] binnen 30 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren. In dringenden Fällen oder solchen, die nur eine Einsichtnahme in Register, z. B. in ein Risikoeinstufungssystem, erfordern, sind die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln.

Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er dies dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von 10 Arbeitstagen mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist dies nicht möglich, kann der andere Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

Ist es schwierig [...], einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der betreffende Mitgliedstaat dies dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von 10 Arbeitstagen und unter Angabe von Gründen mit. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden.";

c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Der Informationsaustausch gemäß diesem Artikel erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012* eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI).

* Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission ("IMI-Verordnung") (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1)."

7. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die Mitgliedstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder gegen die nationalen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG.

Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung von Unternehmen fest, die die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache berücksichtigt, ob das Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.";

- b) in Absatz 2 wird der zweite Satz gestrichen.;
- ba) Absatz 3 erhält folgende Fassung:
 - "(3) Eine erste Liste von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 mit der Gewichtung ihrer Schwere ist in Anhang III enthalten.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um den regulatorischen Entwicklungen und Erwägungen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen.

In die Kategorie des schwerwiegendsten Verstoßes sollten diejenigen aufgenommen werden, bei denen die Nichteinhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 das hohe Risiko in sich birgt, dass es zu Todesfällen oder schweren Körperverletzungen kommt.";

- c) die folgenden Absätze 4 und 5 werden angefügt:
 - "(4) Zur Erleichterung gezielter Straßenkontrollen sind die in dem jeweiligen nationalen Risikoeinstufungssystem erfassten Daten zum Kontrollzeitpunkt allen zuständigen Kontrollbehörden des betreffenden Mitgliedstaats zugänglich.
 - (5) Die Mitgliedstaaten machen die in ihren nationalen Risikoeinstufungssystemen erfassten Daten allen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten unter Einhaltung der Fristen des Artikels 8 auf Ersuchen oder direkt zugänglich."

8. Artikel 11 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Die Kommission legt eine gemeinsame Vorgehensweise für die Erfassung und Kontrolle der Zeiten für "andere Arbeiten" gemäß der Definition des Artikels 4 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie der Zeiträume von mindestens einer Woche, in denen ein Fahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält, mittels Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen."

8a. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

"Artikel 12

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzten Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung."

8b. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

"Artikel 15

Aktualisierung der Anhänge

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an die Fortentwicklung bewährter Verfahren anzupassen."

8c. Folgender Artikel wird eingefügt:

*"Artikel 15a
Ausübung der Befugnisübertragung*

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung* enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.
-

* ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1."

9. Anhang I wird wie folgt geändert:

- a) In Teil A wird folgende Nummer 6 angefügt:

"6. verlängerte wöchentliche [...] Höchstarbeitszeit von 60 Stunden im Sinne [...] des Artikels 4 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG.;"

- b) in Teil B werden folgende Nummern angefügt:

"4. Vorschriften der Artikel 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG bezüglich durchschnittlicher wöchentlicher Höchstarbeitszeiten, Ruhepausen und Nacharbeit;

5. die Einhaltung der Verpflichtungen der Unternehmen in Bezug auf die Bezahlung der Unterbringung der Fahrer und die Organisation der Arbeit der Fahrer gemäß Artikel 8 Absätze 8 und 8a der Verordnung Nr. 561/2006."

Artikel 2

- (1) Dieser Artikel enthält spezifische Vorschriften bezüglich bestimmter Aspekte der Richtlinie 96/71/EG, die die Entsendung von Fahrern im Straßenverkehrssektor betreffen, sowie der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung dieser Fahrer betreffen.

- (1a) Diese spezifischen Vorschriften gelten für Fahrer, die bei in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen angestellt sind, die eine der in Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben a und b der Richtlinie 96/71/EG genannten länderübergreifenden Maßnahmen treffen.
- (2) [...] Ein Fahrer gilt nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn er bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen durchführt.

Für die Zwecke dieser Richtlinie ist eine bilaterale Beförderung von Waren die Verbringung von Waren auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags vom Niederlassungsmittelstaat im Sinne des Artikels 2 Nummer 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, in dem die Güter geladen werden, in einen anderen Mitgliedstaat oder in ein Drittland, wo sie entladen werden.

Folgt auf die bilaterale Beförderung – oder auf mehrere bilaterale Beförderungen auf derselben Fahrt – die Rückfahrt in den Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen, bei dem der Fahrer angestellt ist, niedergelassen ist, so gilt der Fahrer für die Rückfahrt nicht als entsandt.

- (2a) Ab dem 31.12.2024 wenden die Mitgliedstaaten außerdem bei der Beförderung von Waren die Ausnahme gemäß Absatz 2 an, wenn
- der Fahrer eine bilaterale Beförderung durchführt und darüber hinaus in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, bis zu [zwei] Be- und/oder Entladungen vornimmt, sofern der Fahrer die Waren nicht in ein und demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt, und
 - der Fahrer auf der Rückfahrt im Sinne des Absatzes 2 Unterabsatz 3 in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, bis zu [zwei] Be- und/oder Entladungen vornimmt, sofern der Fahrer die Waren nicht in ein und demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt und diese Tätigkeiten in Mitgliedstaaten oder Drittländern erfolgen, durch die der Fahrer bei der bilateralen Beförderung gefahren ist.

- (2b) Für die Zwecke der grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrgästen im Gelegenheits- oder Linienverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ist eine bilaterale Beförderung die Aufnahme von Fahrgästen im Mitgliedstaat der Niederlassung und ihr Absetzen in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland oder wieder im Mitgliedstaat der Niederlassung (grenzüberschreitende Rundfahrten mit geschlossenen Türen).
- (2c) Ab dem 31.12.2024 wenden die Mitgliedstaaten außerdem bei der Beförderung von Fahrgästen die Ausnahme gemäß Absatz 2 an, wenn der Fahrer eine bilaterale Beförderung durchführt und darüber hinaus
- ein- oder zweimal Fahrgäste aufnimmt, und/oder
 - ein- oder zweimal Fahrgäste absetzt,
- sofern der Fahrer keine Beförderung von Fahrgästen zwischen zwei Orten innerhalb des Durchfuhrmitgliedstaats anbietet. Dasselbe gilt für die Rückfahrt.
- (2d) Ein Fahrer, der eine Kabotagebeförderung im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und 1073/2009 durchführt, gilt als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG.
- (2e) Abweichend von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Fahrer nicht als in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats entsandt, wenn der Fahrer es im Transit durchfährt, ohne Fracht zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.
- (2f) Legt der Fahrer im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße zurück, so gilt er nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst aus bilateralen Beförderungen im Sinne von Absatz 2 besteht.

[...]

- (4) Abweichend von Artikel 9 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2014/67/EU können die Mitgliedstaaten nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vorschreiben:

- a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Straßenverkehrsunternehmen, spätestens bei Beginn der Entsendung [...] den zuständigen nationalen Behörden unter Verwendung eines mehrsprachigen Standardformulars über die öffentliche Schnittstelle des durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 geschaffenen Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) eine Entsendemeldung zu senden. Das Standardformular der Entsendemeldung enthält folgende Angaben:
- i) die Identität des Straßenverkehrsunternehmens;
 - ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person/anderer Personen im Niederlassungsmitgliedstaat, der/die als Ansprechpartner(in) für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienste erbracht werden, zur Verfügung steht/stehen und Unterlagen bzw. Mitteilungen versendet/versenden und in Empfang nimmt/nehmen;
 - iii) die erwartete Anzahl entsandter Fahrer und ihre Namen;
 - iiia) das Datum des Beginns des Arbeitsvertrags jedes Fahrers;
 - iv) den voraussichtlichen Beginn und die erwartete Dauer der Entsendung;
 - v) die amtlichen Kennzeichen der [...] Kraftfahrzeuge;
 - vi) die Art der Verkehrsdienstleistungen (Güterbeförderung, Personenbeförderung, internationaler Verkehr, Kabotage);
- b) die Verpflichtung für den Fahrer, Folgendes in Papierform oder in elektronischem Format mit sich zu führen und bei der Straßenkontrolle auf Aufforderung zugänglich zu machen:
- i) eine Kopie der Entsendemeldung;
 - ii) Nachweise der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege;

- iii) die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers und insbesondere die Ländercodes der Mitgliedstaaten, durch die der Fahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen gefahren ist, gemäß den Vorschriften über die Aufzeichnung und Aufbewahrung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014; [...]
- c) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, nach dem Entsendezeitraum in Papierform oder in elektronischem Format Kopien der in Buchstabe b [...] genannten Unterlagen sowie Unterlagen über die Entlohnung der entsandten Fahrer, die sich auf den Entsendezeitraum beziehen, sowie deren Arbeitsverträge oder gleichwertige Unterlagen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates⁷, Zeiterfassungsbögen, die sich auf die Arbeit des Fahrers beziehen, und Zahlungsbelege zu übermitteln. Im Einklang mit den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie 2014/67/EU richtet die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats ein entsprechendes Ersuchen an die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats, der seinerseits diese Angaben vom Unternehmen anfordert.

In Bezug auf die Unterlagen über die Entlohnung und die Zahlungsbelege für die entsandten Fahrer kann der Mitgliedstaat dem Straßenverkehrsunternehmen jedoch auch die Verpflichtung auferlegen, auf Anfrage, die von der zuständigen Behörde des Aufnahmemitgliedstaats über das IMI übermittelt wird, die Unterlagen ohne ungebührliche Verzögerung über die öffentliche Schnittstelle des IMI hochzuladen.

Um sicherzustellen, dass Fahrer gemäß den Absätzen 2 bis 2c nicht als entsandt gelten, können die Mitgliedstaaten dem Fahrer die Verpflichtung, die Nachweise der maßgeblichen grenzüberschreitenden Beförderungen, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege, sowie die in Buchstabe b Ziffer iii genannten Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers in Papierform oder in elektronischem Format mit sich zu führen und bei der Straßenkontrolle auf Aufforderung zugänglich zu machen, nur als Kontrollmaßnahme auferlegen.

- (5) [...] Zu Kontrollzwecken hält das Verkehrsunternehmen die Entsendemeldung gemäß Absatz 4 Buchstabe a auf dem neuesten Stand.

⁷

Richtlinie 91/533/EWG des Rates vom 14. Oktober 1991 über die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen (Abl. L 288 vom 18.10.1991, S. 32).

- (6) Die Kommission legt im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Funktionalitäten der Entsendemeldung im IMI und die Form, in der die in Absatz 4 Buchstabe a Ziffern i bis vi genannten Angaben in der Entsendemeldung zu machen sind, fest. Der Durchführungsrechtsakt wird nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 2a Absatz 2 erlassen.

Artikel 2a

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 3

- (1) Die Kommission bewertet die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere die Auswirkungen von Artikel 2 [3 Jahre nach der Umsetzung dieser Richtlinie] und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung dieser Richtlinie Bericht. Ihrem Bericht fügt die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei.
- (2) Nach Vorlage des in Absatz 1 genannten Berichts bewertet die Kommission regelmäßig diese Richtlinie und legt die Bewertungsergebnisse dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.
- (3) Gegebenenfalls sind den in den Absätzen 2 und 3 genannten Berichten entsprechende Vorschläge beizufügen.

Artikel 3a

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 wird wie folgt geändert:

1. Folgende Nummer wird eingefügt:

"(6a) Richtlinie (EU) xxx/xxx zur Festlegung spezifischer Vorschriften bezüglich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern: Artikel 2 Absatz 4."

2. Folgende Nummer wird eingefügt:

"(7b) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates bezüglich der Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates: Artikel 8."

Artikel 4

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [...] [Abl.: 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [Abl.: Datum von Unterabsatz 1 einsetzen] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 5

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

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident