



Brüssel, den 3. Dezember 2018  
(OR. en)

15084/18

---

**Interinstitutionelle Dossiers:**

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

---

TRANS 603  
SOC 754  
EMPL 559  
MI 922  
COMPET 838  
CODEC 2194

**BERATUNGSERGEBNISSE**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Delegationen

---

Nr. Vordok.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

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

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage die allgemeine Ausrichtung des Rates zu den drei oben genannten Vorschlägen, auf die sich der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 3. Dezember 2018 verständigt hat.

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

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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (1) Die Erfahrung mit der Umsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009<sup>3</sup> und (EG) Nr. 1072/2009<sup>4</sup> hat gezeigt, dass hinsichtlich der Bestimmungen dieser Verordnungen in einigen Punkten noch Spielraum für Verbesserungen besteht.
- (2) Bislang gelten, sofern in den nationalen Rechtsvorschriften nichts anderes vorgesehen ist, die Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nicht für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle nicht überschreitet, ausüben. Die Zahl solcher Unternehmen, die sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, hat zugenommen. Infolgedessen haben mehrere Mitgliedstaaten beschlossen, die in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 niedergelegten Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auf diese Unternehmen anzuwenden. Um ein Mindestniveau an Professionalisierung des Sektors, in dem Fahrzeuge verwendet werden, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, durch gemeinsame Vorschriften zu gewährleisten und damit die Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Unternehmern einander anzunähern, sollte diese Bestimmung [...] geändert werden [...]. Die Anforderungen [...] für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sollten für Unternehmer, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind und dort Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen einsetzen, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t liegt, verbindlich vorgeschrieben werden.
- (2a) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sind bestimmte grenzüberschreitende Beförderungstätigkeiten von dem Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz, die zum Zugang zum europäischen Güterkraftverkehrsmarkt berechtigt, ausgenommen. Im Rahmen dieser Marktorganisation sollten Güterkraftverkehrsunternehmer, die Güter in Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen befördern, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet, von dem Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz oder einer anderen Beförderungsgenehmigung ausgenommen werden.

---

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

<sup>4</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

- (2b) Auch wenn Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse unter einer bestimmten Schwelle vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ausgenommen sind, so gestattet die genannte Verordnung den Mitgliedstaaten doch, ihre Bestimmungen ganz oder teilweise auf die betreffenden Fahrzeuge anzuwenden.
- (3) Derzeit dürfen die Mitgliedstaaten für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zusätzliche, über die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hinausgehende Anforderungen vorschreiben. Diese Möglichkeit ist erwiesenermaßen nicht erforderlich, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden, und hat zu Unterschieden bei der Zulassung geführt. Sie sollte daher abgeschafft werden. Sie sollte daher abgeschafft werden.
- (4) Zur Bekämpfung missbräuchlicher Praktiken im Zusammenhang mit sogenannten Briefkastenfirmen muss gewährleistet werden, dass die in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmer sich tatsächlich und dauerhaft in diesem Mitgliedstaat aufhalten und ihre Geschäftstätigkeit von dort aus ausüben. Daher ist es unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrungen erforderlich, die Vorschriften für eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung zu präzisieren und den Mitgliedstaaten zu gestatten, bestimmte zusätzliche Anforderungen einzuführen, um den Verkehrsunternehmer stärker an den Niederlassungsmitgliedstaat anzubinden, beispielsweise im Hinblick auf die operative Infrastruktur wie leicht zugängliche Büros und erforderliche Parkplätze.
- (4a) Im Sinne der tatsächlichen und dauerhaften Anwesenheit im Niederlassungsmitgliedstaat sollte es insbesondere erforderlich sein, dass das Unternehmen Verkehrstätigkeiten mittels der in diesem Mitgliedstaat gelegenen angemessenen technischen Ausstattung durchführt.
- (5) Da die Zulassung zum Beruf von der Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens abhängt, besteht Klärungsbedarf hinsichtlich der Personen, deren Verhalten berücksichtigt werden muss, der einzuhaltenden Verwaltungsverfahren und der Wartezeiten in Bezug auf die Rehabilitierung eines Verkehrsleiters, dem die Zuverlässigkeit aberkannt wurde.
- (6) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen nationale Steuervorschriften beträchtlich auf die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb im Straßengüterverkehrsmarkt auswirken können, sollten sie zu den für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevanten Aspekten hinzugefügt werden.

- (7) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen Unionsvorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern und das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht beträchtlich auf den Straßengüterverkehrsmarkt sowie auf den Sozialschutz von Arbeitnehmern auswirken können, sollten sie zu den für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevanten Aspekten hinzugefügt werden.
- (8) Angesichts der Bedeutung des fairen Wettbewerbs für den Markt sollten Verstöße gegen die einschlägigen Unionsvorschriften, einschließlich Vorschriften über den Marktzugang wie Kabotagevorschriften, bei der Bewertung der Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern und Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Die Ermächtigung der Kommission zur Bestimmung der Schwere der betreffenden Verstöße sollte daher entsprechend präzisiert werden.
- (9) Die zuständigen nationalen Behörden hatten Schwierigkeiten, die Dokumente zu bestimmen, die von Verkehrsunternehmen zum Nachweis ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit, insbesondere in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse, vorgelegt werden können. Die Vorschriften über die erforderlichen Nachweise der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten präzisiert werden.
- (10) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers [...] mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden, die im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs sind und deren zulässige Gesamtmasse über 2,5 t und unter 3,5 t liegt [...], ausüben, sollten über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügen, damit sichergestellt ist, dass sie über die erforderlichen Mittel verfügen, um ihre Tätigkeit dauerhaft und langfristig ausüben zu können. Da jedoch die [...] mit diesen Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen im Allgemeinen einen begrenzten Umfang haben, sollten die entsprechenden Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit weniger streng sein als jene, die für die Unternehmer gelten, die Fahrzeuge verwenden, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle überschreitet. Bei der Festlegung der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten auch Fahrzeugkombinationen berücksichtigt werden. Die zuständige Behörde sollte die strengere Anforderung an die finanzielle Leistungsfähigkeit anwenden, wenn die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination über 3,5 t liegt.
- (10a) Damit hohe Standards für die Unternehmen beibehalten oder eingeführt werden können, ohne dabei den Kraftverkehrsbinnenmarkt negativ zu beeinflussen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, die finanziellen Anforderungen in Bezug auf die Verwendung von Schwerfahrzeugen auch auf die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen in Bezug auf Fahrzeuge von weniger als 3,5 t anzuwenden.

- (10b) Um einen verlässlichen Kraftverkehrssektor sicherzustellen und die Beitreibung von Schulden gegenüber dem öffentlichen Sektor zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten die Einhaltung von Zahlungsverpflichtungen gegenüber öffentlichen Stellen, wie Mehrwertsteuerschulden und Sozialversicherungsbeiträge, verlangen können und vorschreiben dürfen, dass Unternehmen nicht Gegenstand eines Verfahrens zum Schutz des Vermögens sind.
- (11) Die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern enthaltenen Informationen über die Verkehrsunternehmer sollten so vollständig wie möglich sein, damit die für die Durchsetzung der einschlägigen Vorschriften zuständigen nationalen Behörden einen ausreichenden Überblick über die Unternehmer haben, die Gegenstand von Ermittlungen sind. Vor allem die Angaben zum amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die die Unternehmer verfügen, [...] und zu ihrer Risikoeinstufung [...] dürften eine bessere nationale und grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ermöglichen. Die Vorschriften für das einzelstaatliche elektronische Register sollten daher entsprechend geändert werden.
- (12) Die Begriffsbestimmung des schwersten Verstoßes betreffend die Überschreitung der täglichen Lenkzeit im Sinne von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 stimmt nicht mit der geltenden einschlägigen Bestimmung in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> überein. Dieser Widerspruch führt zu Unsicherheit und unterschiedlichen Vorgehensweisen der nationalen Behörden und damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der betreffenden Vorschriften. Diese Begriffsbestimmung sollte daher präzisiert werden, um die Kohärenz zwischen den beiden Verordnungen zu gewährleisten.
- (13) Die Vorschriften für innerstaatlichen Verkehr, der von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer in einem Aufnahmemitgliedstaat zeitweilig durchgeführt wird ("Kabotage"), sollten klar, einfach und leicht durchsetzbar sein und gleichzeitig das bisher erreichte Niveau der Liberalisierung [...] wahren.

[...]

---

<sup>5</sup> 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).

- (14a) Kabotagebeförderungen sollten dazu beitragen, den Ladefaktor von schweren Nutzfahrzeugen zu vergrößern und Leerfahrten zu verringern, und sollten erlaubt sein, solange sie nicht in einer Weise erfolgen, dass eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in dem betreffenden Mitgliedstaat entsteht. Um sicherzustellen, dass Kabotagebeförderungen nicht so durchgeführt werden, dass eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit entsteht, sollte es Verkehrsunternehmern nicht gestattet sein, innerhalb einer bestimmten Frist nach Ablauf eines Zeitraums von Kabotagebeförderungen weitere Kabotagebeförderungen in demselben Mitgliedstaat durchzuführen.
- (15) Die Mittel, mit denen die Kraftverkehrsunternehmer die Einhaltung der Vorschriften für die Kabotage nachweisen können, sollten präzisiert werden. Straßenkontrollen sollten sich auf die Beförderungsdokumente und, sofern verfügbar, auf Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers stützen. Die Nutzung und Übertragung elektronischer Verkehrsinformationen sollten als Mittel zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften anerkannt werden; dadurch würden die Bereitstellung relevanter Belege und deren Bearbeitung durch die zuständigen Behörden vereinfacht. Das zu diesem Zweck verwendete Format sollte Zuverlässigkeit und Authentizität gewährleisten. Angesichts der zunehmenden Verwendung des effizienten elektronischen Informationsaustauschs im Verkehrs- und Logistikbereich ist es wichtig, für einen einheitlichen Regelungsrahmen und die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren zu sorgen.
- (16) Als Adressaten der Vorschriften für die grenzüberschreitende Beförderung müssen die Verkehrsunternehmen die Konsequenzen der von ihnen begangenen Verstöße tragen. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen, die mit Kraftverkehrsunternehmern Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen schließen, zu verhindern, sollten die Mitgliedstaaten auch Sanktionen für Verlader und Spediteure vorsehen, wenn sie wissentlich Verkehrsdienste in Auftrag geben, die gegen die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 verstoßen.

- (17) Da durch diese Verordnung ein gewisses Maß an Harmonisierung in bestimmten Bereichen erreicht wird, die bisher noch nicht durch das Unionsrecht harmonisiert waren, insbesondere in Bezug auf den Verkehr mit leichten Nutzfahrzeugen und die Durchsetzungspraxis, können ihre Ziele, d. h. die Annäherung der Wettbewerbsbedingungen und die verbesserte Durchsetzung, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden, sondern angesichts der Art der verfolgten Ziele in Verbindung mit dem grenzüberschreitenden Charakter des Kraftverkehrs besser auf Unionsebene erreicht werden. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung der verfolgten Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (18) Um den Marktentwicklungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016<sup>6</sup> niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sollten daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>6</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.



*Artikel 1*  
*Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009*

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a [...] erhält folgende Fassung:

"a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat vornehmen;"

ii) Folgender Buchstabe aa wird eingefügt:

"aa) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet;"

iii) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

"b) Unternehmen, die Beförderungen von Reisenden mit Kraftfahrzeugen ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken durchführen oder deren Haupttätigkeit nicht die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers ist.

Jede Beförderung auf der Straße, die nicht entlohnt wird und durch die kein Einkommen erzielt wird, z. B. die Beförderung von Personen für wohltätige Zwecke oder für rein private Zwecke, gilt als Beförderung ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken;"

b) [...]

2. Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.
3. Artikel 5 [...] erhält folgende Fassung:

#### "Artikel 5

##### Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Niederlassung

- i) Um die Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a zu erfüllen, muss ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat
  - a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen die Originale seiner wichtigsten Unternehmensunterlagen aufbewahrt werden oder – im Falle von Unterlagen in elektronischer Form – der Zugang zu diesen Unterlagen sichergestellt ist, insbesondere seine Beförderungsverträge, Unterlagen zu den Fahrzeugen, über die das Unternehmen verfügt, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Arbeitsverträge, Sozialversicherungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über die Entsendung von Fahrern, Dokumente mit den Daten über die Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um die Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen überprüfen zu können;
  - aa) im Unternehmensregister des betreffenden Mitgliedstaats oder in einem ähnlichen Register eingetragen sein, wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist;
  - aaa) der Einkommenssteuer unterliegen und, wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist, über eine Mehrwertsteuernummer verfügen;
  - b) nach Erhalt der Zulassung über ein oder mehrere Fahrzeuge verfügen, die entsprechend den Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats zugelassen sind oder in Betrieb genommen wurden und eingesetzt werden dürfen, unabhängig davon, ob sie sein Eigentum sind oder aufgrund eines sonstigen Rechts, beispielsweise aufgrund eines Mietkauf- oder Miet- oder Leasingvertrags, in seinem Besitz sind;

- c) seine administrativen und gewerblichen Tätigkeiten mittels der angemessenen [...] Einrichtung in Räumlichkeiten, die in diesem Mitgliedstaat gelegen sind, und seine Verkehrstätigkeit mit den Fahrzeugen nach Buchstabe e mittels der in diesem Mitgliedstaat gelegenen technischen Ausstattung tatsächlich und dauerhaft ausüben;

[...]

- e) [...] gewöhnlich und auf dauerhafter Basis über eine im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit des Unternehmens angemessene Zahl an Fahrzeugen, die den Bedingungen gemäß Buchstabe b entsprechen, und Fahrern verfügen.

ii) Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Absatz 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat

- a) im Verhältnis zum Umfang der Tätigkeit des Unternehmens ordnungsgemäß qualifizierte Verwaltungsmitarbeiter in den Räumlichkeiten des Unternehmens oder einen zu den üblichen Geschäftszeiten erreichbaren Verkehrsleiter hat;
- b) im Verhältnis zum Umfang der Tätigkeit des Unternehmens eine operative Infrastruktur zusätzlich zu der in Absatz 1 Buchstabe c genannten technischen Ausstattung im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats hat, einschließlich einer zu den üblichen Geschäftszeiten geöffneten Geschäftsstelle."

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

"Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter, seiner geschäftsführenden Direktoren [...] und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf verhängte Urteile und Sanktionen oder begangene Verstöße schließt die gegen das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter, seine geschäftsführenden Direktoren [...] und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße ein.";

ii) in Unterabsatz 3 Buchstabe a wird folgende Ziffer vii angefügt:

"vii) Steuerrecht.";

iii) in Unterabsatz 3 Buchstabe b werden folgende Ziffern xi und xii angefügt:

"xi) die Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr;

xii) auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht.";

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Für die Zwecke von Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b gilt Folgendes: Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Unionsvorschriften gemäß Anhang IV in einem oder mehreren Mitgliedstaaten verhängt, so führt die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise ein Verwaltungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich einer Kontrolle vor Ort in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens, durch und schließt dieses ab.

Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens erhalten der Verkehrsleiter oder andere rechtliche Vertreter des Verkehrsunternehmens das Recht, ihre Sichtweise und Erläuterungen darzulegen.

Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens bewertet die zuständige Behörde, ob in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Bei dieser Bewertung berücksichtigt die zuständige Behörde die Anzahl schwerwiegender Verstöße gegen die nationalen und Unionsvorschriften gemäß Absatz 1 Unterabsatz 3 sowie die Zahl der schwersten Verstöße gegen die Unionsvorschriften gemäß Anhang IV, derentwegen gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen ein Urteil oder Sanktionen verhängt worden sind. Alle Feststellungen sind gebührend zu begründen und zu rechtfertigen.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde unverhältnismäßig, so entscheidet sie, dass das betreffende Unternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit weiterhin erfüllt. Die Begründung für diese Entscheidung wird in das einzelstaatliche Register aufgenommen. Die Zahl solcher Entscheidungen wird in dem in Artikel 26 Absatz 1 genannten Bericht aufgeführt.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde nicht unverhältnismäßig, so führt die Verurteilung oder Sanktion zur Aberkennung der Zuverlässigkeit.";

c) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

"(2a) Die Kommission [...] erlässt [...] Durchführungsrechtsakte zur Erstellung einer Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der gegen die Unionsvorschriften begangenen schwerwiegenden Verstöße nach Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können [...]. Die Mitgliedstaaten tragen den Informationen über solche Verstöße, auch den von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen, Rechnung, wenn sie die Prioritäten für die Kontrollen nach Artikel 12 Absatz 1 festlegen.

Zu diesem Zweck handelt die Kommission wie folgt:

- a) Sie legt die Kategorien und Arten von Verstößen fest, die am häufigsten festgestellt werden;
- b) sie definiert die Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr von tödlichen oder schweren Verletzungen oder Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehr, auch durch Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor;
- c) sie setzt die Zahl der Verstöße fest, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegendere Verstöße eingestuft werden, und zwar unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrzeuge [...], die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 25 Absatz 3a erlassen.";

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

"Um die Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c zu erfüllen, muss ein Unternehmen dauerhaft in der Lage sein, im Verlauf des Geschäftsjahres seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Zu diesem Zweck muss das Unternehmen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nachweisen, dass es jedes Jahr über [...]

- Kapital und Reserven in Höhe von mindestens 9 000 EUR für [...] das erste genutzte Kraftfahrzeug oder die erste genutzte Fahrzeugkombination, das/die eine zulässige Gesamtmasse von über 3,5 t hat oder geeignet ist, mehr als neun Personen – einschließlich Fahrer – zu befördern, und von mindestens 5 000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug dieser Art verfügt;
- Kapital und Reserven in Höhe von mindestens 1 800 EUR für [...] das erste genutzte Kraftfahrzeug oder die erste genutzte Fahrzeugkombination, das/die im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs ist und dessen/deren zulässige Gesamtmasse über 2,5 t und unter 3,5 t liegt und von mindestens 900 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug dieser Art verfügt. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass das in ihrem Gebiet niedergelassene Unternehmen nachweist, dass es für diese Fahrzeuge über Kapital und Reserven in gleicher Höhe wie für die Fahrzeuge gemäß dem vorstehenden Gedankenstrich verfügt. In diesem Fall unterrichtet die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Kommission entsprechend und die Kommission macht diese Informationen öffentlich zugänglich.";

a1) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt:

"(1a) Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass das Unternehmen, der Verkehrsleiter oder eine andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Person keine nicht privaten ausstehenden Verbindlichkeiten gegenüber Einrichtungen des öffentlichen Rechts haben darf und weder zahlungsunfähig sein noch sich in einem Insolvenzverfahren oder in Liquidation befinden darf.";

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde [...] als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine – von der zuständigen Behörde festgelegte – Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft [...] oder eine Versicherung, einschließlich einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen, oder ein anderes rechtlich bindendes Dokument [...], die eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen über die in Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Beträge darstellen, verlangen.

(2a) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse für das Jahr der Eintragung des Unternehmens als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft, ein von einem Finanzinstitut ausgestelltes Dokument, das im Namen des Unternehmens Zugang zu Krediten gewährt, oder ein – von der zuständigen Behörde festgelegtes – anderes rechtlich bindendes Dokument, mit dem nachgewiesen wird, dass das Unternehmen über die in Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Beträge verfügt, gelten lassen."

6. Artikel 8 Absatz 9 erhält folgende Fassung:

"(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 24a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III zu erlassen, um sie an die Marktentwicklung und den technischen Fortschritt anzupassen."

6a. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

"(2) Zum Zwecke der Erteilung einer Lizenz an ein Güterkraftverkehrsunternehmen, das nur Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzt, können die Mitgliedstaaten beschließen, Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von zehn Jahren vor dem [Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Änderungsverordnung] ohne Unterbrechung ein Unternehmen der gleichen Art geleitet haben, von der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfung zu befreien."

7. Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 3 wird gestrichen.
8. Artikel 12 Absatz 2 Unterabsatz 2 wird gestrichen.
9. Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c) höchstens sechs Monate, falls die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt ist, um nachzuweisen, dass diese Anforderung erneut dauerhaft erfüllt ist."
10. Dem Artikel 14 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz 2 angefügt:

"Die zuständige Behörde rehabilitiert den Verkehrsleiter frühestens ein Jahr ab dem Datum der Aberkennung der Zuverlässigkeit."
11. Artikel 16 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - i) Folgende Buchstaben werden angefügt:

"g) amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe [...]e verfügt;

[...]
    - j) Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG."



ii) Die Unterabsätze 2, 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

"Es steht den Mitgliedstaaten frei, die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis j genannten Daten in separate Register aufzunehmen. In einem solchen Fall sind die einschlägigen Daten allen zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats auf Anfrage oder direkt zugänglich. Die gewünschten Informationen werden innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage zur Verfügung gestellt. Im Einklang mit den einschlägigen Datenschutzbestimmungen sind die Daten, auf die in Unterabsatz 1 Buchstaben a bis d Bezug genommen wird, öffentlich zugänglich.

Auf jeden Fall sind die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis j genannten Daten anderen Behörden als den zuständigen Behörden nur zugänglich, wenn diese ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten vereidigt sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.";

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch alle erforderlichen Maßnahmen sicher, dass alle Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers auf dem aktuellen Stand und sachlich richtig sind.";

c) Absatz 7 wird gestrichen.

12. Artikel 18 Absätze 2 und 3 erhält folgende Fassung:

"(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten tauschen Informationen über Verurteilungen und Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 aus. Ein Mitgliedstaat, der von einem anderen Mitgliedstaat über einen schwerwiegenden Verstoß gemäß Artikel 6 Absatz 2 informiert wird, der zu einer Verurteilung oder einer Sanktion in den vorangehenden zwei Jahren geführt hat, speichert den mitgeteilten Verstoß in seinem einzelstaatlichen elektronischen Register.

- (3) Die Mitgliedstaaten antworten auf Auskunftersuchen der zuständigen Behörden aus anderen Mitgliedstaaten und führen gegebenenfalls Kontrollen und Untersuchungen in Bezug auf die Erfüllung der Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen durch.  
Auskunftersuchen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind zu begründen. Zu diesem Zweck enthalten Auskunftersuchen glaubhafte Hinweise auf mögliche Verstöße gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a sowie Angaben zum Zweck des Ersuchens und hinreichend detaillierte Angaben zu den angeforderten Informationen.
- (3a) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 3 angeforderten Informationen binnen 30 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren.
- (4) Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er dies dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen zehn Arbeitstagen mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist dies nicht möglich, kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.
- (5) Ist es schwierig [...], einem Auskunftersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat dies dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen zehn Arbeitstagen unter Angabe der Gründe mit. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden.
- [...]
- (6a) Der Informationsaustausch gemäß Absatz 2 erfolgt über das mit der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010\* eingerichtete Benachrichtigungssystem "ERRU" (European Registers of Road Transport Undertakings).

Die Verwaltungszusammenarbeit und die gegenseitige Amtshilfe zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß den Absätzen 3 bis 5 erfolgt durch das im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012\*\* eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI). Zu diesem Zweck kann jeder Mitgliedstaat die Kontaktstelle gemäß Absatz 1 als zuständige Behörde benennen; die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über das IMI hierüber.

---

\* Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (ABl. L 335 vom 18.12.2010, S. 21).

\*\* 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 (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

- (7) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Informationen, die ihnen im Einklang mit diesem Artikel übermittelt werden, nur im Zusammenhang mit der/den Angelegenheit(en) verwendet werden, für die sie angefordert wurden. Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt lediglich zum Zwecke der Einhaltung dieser Verordnung und steht im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates.
- (8) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich.
- (9) Ein Auskunftersuchen hindert die zuständigen Behörden nicht daran, im Einklang mit dem einschlägigen nationalen Recht und dem Unionsrecht Maßnahmen zu ergreifen, um mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung zu ermitteln und ihnen vorzubeugen."

12a. In Artikel 23 werden folgende Absätze angefügt:

- "(2) Abweichend von Artikel 1 Absatz 2 werden Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, bis [ABl.: zwei Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Änderungsverordnung] von den Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen, sofern in den Rechtsvorschriften des Niederlassungsmitgliedstaats nichts anderes vorgesehen ist.

- (3) Abweichend von Artikel 16 Absatz 2 gilt die Anforderung über die Einbeziehung der Risikoeinstufung der Unternehmen in die einzelstaatlichen elektronischen Register ab dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG."

13. Artikel 24 wird gestrichen.

14. Folgender Artikel 24a wird eingefügt:

"Artikel 24a  
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 8 Absatz 9 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser (Änderungs)Verordnung] übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß [...] Artikel 8 Absatz 9 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 über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016\* 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 8 Absatz 9 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb 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."

15. Artikel 25 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird gestrichen;
- b) folgender Absatz wird angefügt:

"(3a) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011."

16. Artikel 26 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Buchstabe b wird wie folgt geändert:
  - "b) die nach Jahr und Art aufgeschlüsselte Zahl der nach der vorliegenden Verordnung erteilten, der ausgesetzten und der entzogenen Zulassungen, die Zahl der Erklärungen der Nichteignung sowie die jeweiligen Gründe, auf welchen diese Entscheidungen basieren. In den Berichten über den Zeitraum nach dem [ABl.: Datum gemäß Artikel 23 Absatz 2] sind diese Punkte auch aufzuschlüsseln nach 1) Personenkraftverkehrsunternehmen, 2) Güterkraftverkehrsunternehmen, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzen, und 3) allen anderen Güterkraftverkehrsunternehmen;"

b) folgender Absatz [...] wird angefügt:

[...]

"(1a) Die Mitgliedstaaten erstatten [...] alle zwei Jahre der Kommission Bericht über die Ersuchen, die sie nach Artikel 18 Absätze 3 bis 7 [...] gestellt haben, die von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Antworten und die Maßnahmen, die sie auf der Grundlage der übermittelten Informationen ergriffen haben."

17. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

"b) Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr während der täglichen Arbeitszeit."

b) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

"2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer oder Vorhandensein und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten."

*Artikel 2*  
*Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009*

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

- "ca) bis zum [ABl.: Tag vor Ablauf von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung]: die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet;
- cb) ab dem [ABl.: zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung]: die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet;"

[...]

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 Unterabsatz 3 wird gestrichen; [...]
- b) Absatz 4 [...] erhält folgende Fassung:

"Die Gemeinschaftslizenz und die beglaubigten Kopien entsprechen dem Muster in Anhang II, der auch die Bedingungen für die Verwendung der Gemeinschaftslizenz regelt. Sie weisen mindestens zwei der in Anhang I aufgeführten Sicherheitsmerkmale auf.

Im Fall von Fahrzeugen zur Güterbeförderung, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet und für die geringere Anforderungen im Hinblick auf die finanzielle Leistungsfähigkeit gemäß Artikel 7 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gelten, vermerkt die ausstellende Behörde im Abschnitt "Besondere Bemerkungen" der Gemeinschaftslizenz, oder der beglaubigten Kopie davon: '≤ 3,5 t'.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen."

4. Artikel 5 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen."

5. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

"2a. Es ist Kraftverkehrsunternehmen nicht gestattet, innerhalb von 5 Tagen nach Ende ihrer Kabotagebeförderung in einem Mitgliedstaat Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall einer Fahrzeugkombination mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs im selben Mitgliedstaat durchzuführen.";

b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

"Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmern durchgeführt werden, sind nur dann mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die vorhergehende grenzüberschreitende Beförderung sowie für jede durchgeführte darauf folgende Kabotagebeförderung vorweisen kann. Falls sich das Fahrzeug innerhalb der Frist von 5 Tagen vor der grenzüberschreitenden Beförderung in dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats befunden hat, muss der Verkehrsunternehmer zudem eindeutige Belege für alle Beförderungen vorlegen, die in diesem Zeitraum durchgeführt wurden.";



c) folgender Absatz 4a wird eingefügt:

"(4a) Die Belege nach Absatz 3 werden an Bord des betreffenden Fahrzeugs aufbewahrt und dem Kontrollberechtigten des Aufnahmemitgliedstaats auf Verlangen [...] bei der Straßenkontrolle vorgezeigt oder ihm übermittelt. Sie können elektronisch vorgezeigt oder übermittelt werden unter Verwendung eines revidierbaren strukturierten Formats, das direkt für die Speicherung und die Verarbeitung durch Computer genutzt werden kann, beispielsweise des eCMR.\* Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, [...] damit sie während der Dauer der Straßenkontrolle den in Absatz 3 genannten Nachweis erbringen, der an Bord fehlt.";

d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"(5) Jeder Verkehrsunternehmer, der im Mitgliedstaat der Niederlassung in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften berechtigt ist, den in Artikel 1 Absatz 5 Buchstaben a, b, ca und cb gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen, ist unter den Bedingungen dieses Kapitels berechtigt, Kabotage der gleichen Art bzw. Kabotage mit Fahrzeugen der gleichen Kategorie durchzuführen."

---

\* Elektronischer Frachtbrief gemäß dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr.

6. Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

"Die Kommission prüft den Fall insbesondere anhand der einschlägigen Daten und entscheidet nach Anhörung des gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\* eingesetzten Ausschusses innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.

---

\*\* 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)."

7. Folgender Artikel 10a wird eingefügt:

"Artikel 10a  
Kontrollen

- (1) Die Mitgliedstaaten [...] führen die [...] Kontrollen von Kabotagebeförderungen [...] durch, die sie als erforderlich erachten, um die ordnungsgemäße Durchsetzung der Kabotagevorschriften in ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen. [...]
- (2) Die Mitgliedstaaten führen mindestens [...] zwei Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen in Bezug auf Kabotagebeförderungen durch. Diese Kontrollen werden gleichzeitig von den nationalen Behörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten, die für die Durchsetzung der Vorschriften im Straßenverkehr zuständig sind, in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten durchgeführt. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen mit den Maßnahmen nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG\*\*\* kombinieren. Die nationalen Kontaktstellen nach Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\*\* tauschen nach der Durchführung der abgestimmten Straßenkontrollen Informationen über Anzahl und Art der festgestellten Verstöße aus.

---

\*\*\* Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

\*\*\*\* Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51)."

8. Folgende Artikel 14a und 14b werden eingefügt:

*"Artikel 14a  
Haftung*

Die Mitgliedstaaten sehen Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer wegen Verstoßes gegen die Kapitel II und III vor, wenn sie wissentlich Verkehrsdienste in Auftrag geben, die gegen diese Verordnung verstoßen.

*Artikel 14b  
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 4 [...] Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser (Änderungs)Verordnung] übertragen.

- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 [...] Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 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 über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016\*\*\*\*\* 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 nach Artikel 4 [...] Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 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. Artikel 15 wird gestrichen.

10. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

"Artikel 17  
Berichterstattung

- (1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. [...] März jedes zweiten Jahres von der Anzahl der Verkehrsunternehmer, die jeweils am 31. Dezember der vorangegangenen beiden Jahre Inhaber einer Gemeinschafts-lizenz waren, und von der Anzahl der beglaubigten Kopien für die zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge. Die Berichte für den Zeitraum nach dem [in Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe ca aufgeführten Datum] enthalten auch eine Aufschlüsselung dieser Positionen nach Güterkraftverkehrsunternehmern, die grenzüberschreitende Beförderungen ausschließlich mit Fahrzeugen durchführen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und den sonstigen Güterkraftverkehrsunternehmen.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 31. [...] März jedes zweiten Jahres die Anzahl der jeweils in den vorangegangenen beiden Kalenderjahren ausgestellten Fahrerbescheinigungen sowie die Anzahl der Fahrerbescheinigungen mit, die sich jeweils am 31. Dezember der vorangegangenen beiden [...] Kalenderjahre insgesamt im Umlauf befanden. Die Berichte für den Zeitraum nach dem [in Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe ca aufgeführten Datum] enthalten auch eine Aufschlüsselung dieser Positionen nach Güterkraftverkehrs- unternehmern, die grenzüberschreitende Beförderungen ausschließlich mit Fahrzeugen durchführen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und den sonstigen Güterkraftverkehrsunternehmen.
- (3) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. [...] März jedes zweiten Jahres von der Anzahl der in den vorangegangenen beiden [...] Kalenderjahren gemäß Artikel 10a durchgeführten Kontrollen von Kabotage- beförderungen. Diese Angaben umfassen die Anzahl der durchgeführten Straßenkontrollen und die Anzahl der überprüften Fahrzeuge [...].

4. Die Kommission erstellt bis Ende [vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] einen Bericht über die Lage auf dem Kraftverkehrsmarkt der Gemeinschaft. Dieser Bericht enthält eine Analyse der Marktlage, einschließlich einer Bewertung der Wirksamkeit der Kontrollen und der Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen in der Branche, sowie eine Bewertung der Frage, ob die Harmonisierung der Vorschriften unter anderem in den Bereichen Durchsetzung, Straßenbenutzungsgebühren sowie soziale und sicherheitstechnische Rechtsvorschriften so weit fortgeschritten ist, dass die weitere Öffnung der inländischen Straßenverkehrsmärkte, einschließlich der Kabotage, in Betracht gezogen werden könnte."

*Artikel 3*  
Überprüfung

- (1) Die Kommission überprüft die Umsetzung dieser Verordnung und insbesondere des Artikels 2 zur Änderung des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 bis zum [ABl.: drei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung dieser Verordnung. Dem Bericht der Kommission ist gegebenenfalls ein Legislativvorschlag beigelegt.
- (2) Nach Vorlage des Berichts nach Absatz 1 überprüft die Kommission diese Verordnung regelmäßig und legt die Ergebnisse ihrer Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.
- (3) Den in den Absätzen 1 und 2 genannten Berichten werden gegebenenfalls geeignete Vorschläge beigelegt.

*Artikel 4*  
*Inkrafttreten*

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

Sie gilt ab dem [ABl.: 18 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens] [...].

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident

Im Namen des Rates  
Der Präsident

---

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 Sozialausschusses<sup>7</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>8</sup>,

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.

---

<sup>7</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>8</sup> 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 Rates<sup>9</sup> 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 Verkehrsunternehmern 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.

---

<sup>9</sup> 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. Durch die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit können diese Zeiträume unnötig verlängert werden. Daher ist es wünschenswert, die Bestimmung über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit so anzupassen, dass es für die Fahrer leichter ist, Beförderungen unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen und für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihren Heimatort zurückzukehren sowie einen vollen Ausgleich für alle reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten zu erhalten. Für im nationalen Verkehr tätige Fahrer können die derzeitigen Anforderungen im Wege einer durch den betreffenden Mitgliedstaat festgelegten Ausnahme beibehalten werden.

Es muss ferner 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.
- (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 die Verfügbarkeit sicherer und gesicherter Parkplätze überprüfen.

- (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 Rates<sup>10</sup> 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.

---

<sup>10</sup> 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 Rates<sup>11</sup> 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 wird folgender Buchstabe 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;

---

<sup>11</sup> 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).

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. [...]

Alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs werden vom Arbeitgeber getragen.

Die Kommission bewertet bis spätestens [ABl.: drei Jahre nach Inkrafttreten] die Verfügbarkeit sicherer und gesicherter Parkplätze, die eine komfortable Ruhezeit ermöglichen während das Fahrzeug nicht fährt.";

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."

5a. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

"Ein Mitgliedstaat kann für Beförderungen im Straßenverkehr, die vollständig in seinem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, längere Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten oder kürzere Höchstlenkzeiten als nach den Artikeln 6 bis 9 festlegen. In einem solchen Fall muss der Mitgliedstaat die relevanten kollektiven oder anderen Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern berücksichtigen. Für Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr gilt jedoch weiterhin diese Verordnung.

Ein Mitgliedstaat kann unter denselben Voraussetzungen vorsehen, dass ein Fahrer, der ausschließlich für Beförderungen im Straßenverkehr, die vollständig in seinem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, eingesetzt wird, in zwei jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindestens

- zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten einzuhalten hat oder
- eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden einzuhalten hat, wobei die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen wird, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss."

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 km<sup>2</sup> 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 Rates<sup>12</sup>, 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."

---

<sup>12</sup> 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).

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.";

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."

## 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 Rates<sup>13</sup> und der Richtlinie 92/6/EWG des Rates<sup>14</sup>, der Richtlinie 92/106/EWG des Rates<sup>15</sup>, 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.

---

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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 Mitgliedstaat<sup>16</sup> 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.";

---

<sup>16</sup> 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*

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 Sozialausschusses<sup>17</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>18</sup>,

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.

---

<sup>17</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>18</sup> ABl. C vom , S. .

- (2) Angesichts der naturgemäß hohen Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen 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 verstoßenden 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. 182/2011<sup>19</sup> ausgeübt werden.

---

<sup>19</sup> 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 Rates<sup>20</sup> für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> 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 Straßenverkehrsdienste bereitzustellen, wurde so unangemessen eingeschränkt, was sich negativ auf die Arbeitsplatzsituation auswirkte.
- (10) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016<sup>22</sup> 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. [...]

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> 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).

<sup>22</sup> 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 oder eines Drittlands oder in den Niederlassungsmittgliedstaat durchführt, ist die Art des Dienstes eng mit dem Niederlassungsmittgliedstaat verbunden. 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 Aufnahmemittgliedstaat garantierten Beschäftigungsbedingungen – für solche bilateralen Beförderungen gelten würden.
- (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, Verkehrsunternehmen 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 Verkehrsunternehmen 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 30. Juli 2020. Dieser Zeitpunkt entspricht dem Datum, ab dem die Richtlinie 2018/957 im Einklang mit ihrem Artikel 3 Absatz 3 für den Straßenverkehrssektor gilt.

---

\* 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 durchgeführten 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 1a 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 Auskunftersuchen 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 Fahrten-schreiber 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 Nachtarbeit;

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 Niederlassungsmitgliedstaat im Sinne des Artikels 2 Nummer 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland oder von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Niederlassungsmitgliedstaat.

- (2a) Für Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der die Anforderung der Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erfüllt, wenden die Mitgliedstaaten auch die Ausnahme gemäß Absatz 2 für die Beförderung von Waren an, wenn
- der Fahrer eine bilaterale Beförderung durchführt und darüber hinaus in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, eine Be- und/oder Entladung vornimmt, sofern der Fahrer die Waren nicht in ein und demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt.

Erfolgt im Anschluss an eine bilaterale Beförderung, die im Niederlassungsmitgliedstaat beginnt und während der keine zusätzliche Tätigkeit ausgeführt wird, eine bilaterale Beförderung in den Niederlassungsmitgliedstaat, so gilt die Ausnahme für bis zu zwei zusätzliche Be- und/oder Entladungen gemäß den oben dargelegten Voraussetzungen.

- (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) Für Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der die Anforderung der Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erfüllt, wenden die Mitgliedstaaten auch die Ausnahme gemäß Absatz 2 für die Beförderung von Fahrgästen an, wenn der Fahrer, der eine bilaterale Beförderung vornimmt, zusätzlich dazu in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt,

- einmal Fahrgäste aufnimmt, und/oder
- einmal 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 Rates<sup>23</sup>, 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.

---

<sup>23</sup> 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 bis zum [ABl.: 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] 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) Den in den Absätzen 1 und 2 genannten Berichten werden gegebenenfalls geeignete Vorschläge beigefügt.

#### *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 30. Juli 2020 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*