



Brüssel, den 15. März 2024  
(OR. en)

7550/24

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2023/0155(COD)**

CODEC 738  
TRANS 146  
SOC 195  
PE 58

## INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Bereich des Personengelegenhkeitsverkehrs – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 11. bis 14. März 2024)

## I. EINLEITUNG

Im Einklang mit Artikel 294 AEUV und mit der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des Mitentscheidungsverfahrens<sup>1</sup> haben der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission informelle Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Dossier zu gelangen.

In diesem Zusammenhang hat die Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (TRAN), Karima DELLI (Verts/ALE, FR), im Namen des Ausschusses einen Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 30) zu dem oben genannten Verordnungsvorschlag vorgelegt, zu dem Henna VIRKKUNEN (PPE, FI) einen Berichtsentwurf erstellt hatte. Über diesen Änderungsantrag war bei den genannten informellen Gesprächen Einvernehmen erzielt worden. Weitere Änderungsanträge wurden nicht eingereicht.

<sup>1</sup> ABl. C 145 vom 30.6.2007, S. 5.

## II. ABSTIMMUNG

Das Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum vom 13. März 2024 den Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 30) zu dem oben genannten Verordnungsvorschlag angenommen. Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer EntschlieÙung (siehe Anlage) enthalten<sup>2</sup>.

Der Standpunkt des Parlaments entspricht der zuvor zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung. Folglich dürfte der Rat in der Lage sein, den Standpunkt des Parlaments zu billigen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Parlaments erlassen.

---

---

<sup>2</sup> Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen EntschlieÙung sind die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch **Fettdruck und Kursivschrift** kenntlich gemacht. Das Symbol „■“ weist auf Textstreichungen hin.

**P9\_TA(2024)0150**

**Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie tägliche und wöchentliche Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenheitsverkehrs**

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 13. März 2024 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenheitsverkehrs (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0256),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0178/2023),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. September 2023<sup>1</sup>,
- nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
- unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 74 Absatz 4 seiner Geschäftsordnung vom zuständigen Ausschuss angenommen wurde, und auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 9. Februar 2024 gemachte Zusage, den Standpunkt des Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten,
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0370/2023),

---

<sup>1</sup> ABl. C, C/882 vom 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest<sup>2</sup>;
2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat, der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

---

<sup>2</sup> Dieser Standpunkt ersetzt die am 12. Dezember 2023 angenommenen Abänderungen (Angenommene Texte, P9\_TA(2023)0453).

**Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 13. März 2024 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2024/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegheitsverkehrs und hinsichtlich der Befugnis der Mitgliedstaaten, Sanktionen für in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat begangene Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu verhängen**

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 Anhörung** des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C, C/2023/882 vom 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

<sup>2</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2024.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer und faire Geschäftsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen sind von überragender Bedeutung für die Schaffung eines effizienten, sicheren und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektors, um Diskriminierungsfreiheit zu gewährleisten und qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen. Es ist daher wesentlich, dass die Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr klar, verhältnismäßig, zweckdienlich, leicht anzuwenden und durchzusetzen sind und in wirksamer und kohärenter Weise in der gesamten Union umgesetzt werden.
- (2) Die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> festgelegten Vorschriften über die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten gelten für Kraftverkehrsunternehmer und ihre Fahrer, unabhängig davon, ob sie in der Personen- oder Güterbeförderung tätig sind oder ob die Personen im Linien- oder Gelegenheitsverkehr befördert werden.

---

<sup>3</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).

- (3) Die Besonderheiten des Sektors des Personengelegenheitsverkehrs gelten nicht für die Bereiche des Güterkraftverkehrs oder des Personenlinienverkehrs. Der Personengelegenheitsverkehr zeichnet sich durch starke Saisonabhängigkeit sowie unterschiedliche Fahrzeiten *und variierende Fahrstrecken* aus, die von den touristischen Aktivitäten der Fahrgäste abhängen. Berücksichtigt werden müssen, soweit möglich, *die Bedürfnisse der Fahrgäste, unter anderem* außerplanmäßige und unerwartete Wünsche in Bezug auf zusätzliche Halte bzw. Änderungen der Strecke oder des Zeitplans. Beim Personengelegenheitsverkehr ist die Lenkzeit im Vergleich zum Güterkraftverkehr oder zum Linienbusverkehr in der Regel kürzer. Darüber hinaus schlafen Fahrer in der Regel in Hotels und fahren selten nachts. Andererseits erledigen Fahrer während der Arbeitszeit möglicherweise einige zusätzliche Tätigkeiten, häufig infolge von Interaktionen mit den Fahrgästen.
- (4) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergab, dass einige der einheitlichen Vorschriften über Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten nicht den Besonderheiten des Personengelegenheitsverkehrs gerecht werden. Weitere diesbezügliche Bewertungen der Kommission haben ergeben, dass einige der Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in Bezug auf Fahrtunterbrechungen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten für Fahrer und Unternehmen, die im Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, ungeeignet und unpraktisch sind, da sie sich negativ auf die Fähigkeit zur Organisation eines effizienten und hochwertigen Personengelegenheitsverkehrs, auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer und folglich auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken.

- (5) Die Anforderungen in Bezug auf Mindestfahrtunterbrechungen und Ruhezeiten sollten daher angepasst werden, um ■ den spezifischen Anforderungen des Personengelegenheitsverkehrs Rechnung zu tragen. Es ist ferner angezeigt, die geltenden Vorschriften für den inländischen und grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr anzugleichen.
- (6) Eine größere Flexibilität bei der Planung von Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten von Fahrern, die für den Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, sollte in keiner Weise die Sicherheit der Fahrer oder die Straßenverkehrssicherheit gefährden, den Ermüdungsgrad der Fahrer erhöhen oder zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen führen. Daher sollte diese Flexibilität ■ zu keiner Änderung der derzeitigen Vorschriften über die Mindestfahrtunterbrechungen insgesamt, die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten, die 14-tägige Höchstlenkzeit *und die Höchstarbeitszeit nach geltendem Recht, einschließlich der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*<sup>4</sup>, führen.

---

<sup>4</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).***



- (7) Um eine einheitliche Definition des Begriffs „Personenangelegenheitsverkehr“ zu gewährleisten, muss klargestellt werden, dass die Begriffsbestimmung in der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> sowohl den inländischen als auch den grenzüberschreitenden Verkehr umfasst. Ferner sollte die Definition des Begriffs „Personenlinienverkehr“ aktualisiert werden, damit sie auf die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, mit der die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates<sup>6</sup> aufgehoben wurde, verweist.
- (8) Eine größere Flexibilität bei der Planung der Fahrtunterbrechungen von Fahrern, die für den Personenangelegenheitsverkehr eingesetzt werden, sollte *bei den Fahrern keinesfalls mehr Ermüdung oder Stress verursachen. Es sollte sichergestellt werden, dass* Fahrer Fahrtunterbrechungen mit der erforderlichen Mindestdauer einlegen, die es ihnen ermöglichen, sich angemessen und ausreichend zu erholen. Daher sollte für jede Fahrtunterbrechung eine Mindestdauer festgelegt werden. Fahrern, die im Personenangelegenheitsverkehr eingesetzt werden, sollte es ■ gestattet sein, ihre vorgeschriebene Fahrtunterbrechung in *zwei* Fahrtunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten aufzuteilen, *wobei die vorgeschriebene Gesamtdauer der Mindestfahrtunterbrechung von 45 Minuten einzuhalten ist. Eine größere Flexibilität bei der Planung dieser Fahrtunterbrechungen sollte die Fahrer jedoch nicht daran hindern, Fahrtunterbrechungen von einer längeren Dauer als der vorgeschriebenen Mindestdauer oder zusätzliche Fahrtunterbrechungen einzulegen.*

---

<sup>5</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

<sup>6</sup> Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1).

- (9) Um sicherzustellen, dass eine größere Flexibilität bei der Planung der Ruhezeiten von Fahrern, die für den Personengelegenhkeitsverkehr eingesetzt werden, nicht missbraucht wird, ist es unerlässlich, den **Umfang** dieser Flexibilität klar abzugrenzen. Daher sollte es den Fahrern möglich sein, den Beginn ihrer täglichen Ruhezeiten um höchstens eine **Stunde** zu verschieben, wenn die Lenkzeit an diesem Tag ■ sieben Stunden nicht überschritten hat, wobei sie den Beginn ihrer täglichen Ruhezeiten nur bei **einzelnen Gelegenheitsdiensten im Personenverkehr** mit einer Dauer von mindestens **sechs** Tagen verschieben können sollten. Diese Flexibilität sollte **weiter dahingehend beschränkt werden, dass diese Ausnahme** von den Vorschriften für Ruhezeiten während der Reisedauer **nur einmal angewandt werden kann, bzw. zweimal bei einzelnen Gelegenheitsdiensten im Personenverkehr mit einer Dauer von mindestens acht Tagen. Die Inanspruchnahme dieser Ausnahme ändert nicht den spätestmöglichen Beginn einer wöchentlichen Ruhezeit. Im Hinblick auf eine wirksame und effiziente Durchsetzung sollte bis zur Verfügbarkeit eines digitalen Fahrtenblatts zusätzlich** zu den Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers **eine Papier- oder elektronische Kopie des Fahrtenblatts genutzt werden.**
- (10) **Kontrollen der Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung über Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten durch die zuständigen nationalen Behörden werden gegebenenfalls von der Europäischen Arbeitsbehörde (ELA) unterstützt.**

- (11) Die Beschränkung der Möglichkeit, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu zwölf aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume zu verschieben, ausschließlich auf den grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr hat negative Auswirkungen auf **die Gleichbehandlung und einen** unverfälschten und fairen Wettbewerb zwischen Betreibern, insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen. Der inländische Personengelegenheitsverkehr kann in Bezug auf die zurückgelegte Wegstrecke, die Dauer oder die für Fahrgäste erbrachten Dienstleistungen auch zu denselben Bedingungen erbracht werden wie der grenzüberschreitende Personengelegenheitsverkehr. Daher sollte diese Möglichkeit der Verschiebung der wöchentlichen Ruhezeit auch für den inländischen Personengelegenheitsverkehr gelten.
- (12) *Um die Durchsetzung zu erleichtern, sollten die Fahrer während der gesamten Fahrt ein Fahrtenblatt im Fahrzeug mitführen, das wichtige Informationen über die Fahrt enthält. Ein solches Fahrtenblatt wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 bereits im grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr genutzt. Zur Angleichung an die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> über das Führen manueller Aufzeichnungen sollten die Fahrer im Fahrzeug auch Papier- oder elektronische Kopien der Fahrtenblätter für die in den vorangegangenen 28 Tagen bzw. ab dem 31. Dezember 2024 für die in den vorangegangenen 56 Tagen erbrachten Beförderungen im Personengelegenheitsverkehr mitführen.*
- (13) *Um die Wirksamkeit und Effizienz der Durchsetzung zu verbessern, sollten Kontrollmaßnahmen und -anforderungen festgelegt werden, bei denen digitale Instrumente in vollem Umfang genutzt werden. Die Kommission sollte bewerten, welche Maßnahmen zur Digitalisierung des Fahrtenblatts geeignet sind.*

---

<sup>7</sup> Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber 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).

- (14) *Um einen effizienten und hochwertigen Personengelegenheitsverkehr sowie gute Arbeits- und Fahrbedingungen für Fahrer zu gewährleisten, sollte die Kommission die Durchsetzung der für den Personengelegenheitsverkehr geltenden Vorschriften und ihre Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Attraktivität des Sektors bewerten. Die Kommission sollte insbesondere die Inanspruchnahme der mit dieser Verordnung eingeführten Ausnahmen überwachen, indem sie bewertet, ob die summierte Gesamtlenkzeit während des Zeitraums der Inanspruchnahme einer Ausnahme übermäßig lang ist, ob sie zu Ermüdung und Stress bei den Fahrern beiträgt oder die Straßenverkehrssicherheit beeinträchtigt.*
- (15) *Mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen die genannte Verordnung und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festzulegen und dafür Sorge zu tragen, dass diese Vorschriften angewandt werden. In seinem Urteil vom 9. September 2021 in der Rechtssache C-906/19<sup>8</sup> hat der Gerichtshof klargestellt, dass es den Mitgliedstaaten verwehrt ist, eine Sanktion zu verhängen, nachdem ein Verstoß gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festgestellt wurde, der im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangen wurde und für den noch keine Sanktion verhängt wurde. Der Gerichtshof erkannte an, dass es – soweit dieser Aspekt der geltenden Unionsvorschriften nachteilige Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr haben kann – Sache des Unionsgesetzgebers ist, eine mögliche Änderung zu beschließen. Da Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 oft gleichzeitig auftreten und der Zweck der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 darin besteht, die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sicherzustellen, ist es angebracht, dass Sanktionen gegen ein Unternehmen oder einen Fahrer wegen Verstößen gegen beide Verordnungen verhängt werden können, wenn diese Verstöße im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats festgestellt, aber im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurden.*

---

<sup>8</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 9. September 2021, Strafverfahren gegen FO, C- 906/19, ECLI:EU:C:2021:715, Rn. 45.

- (16) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Harmonisierung der Vorschriften über Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten von Fahrern, die im Personengelegenhkeitsverkehr eingesetzt werden, ***und die Gewährleistung, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für in ihrem Hoheitsgebiet festgestellte Verstöße gegen die Vorschriften über Fahrtenschreiber unabhängig davon, wo diese Verstöße begangen wurden, verhängen können***, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen der Art der Ziele auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (17) ***Die Kommission sollte unter umfassender Einbeziehung der Sozialpartner und der Mitgliedstaaten einen gemeinsamen Ansatz für die Durchführung, Anwendung und Durchsetzung dieser Verordnung fördern, unter anderem durch die Ausarbeitung von Leitlinien und die Förderung der Zusammenarbeit zwischen allen betroffenen Parteien.***

- (18) *Um eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieser Verordnung zu ermöglichen, sollte die Kommission zum frühestmöglichen Zeitpunkt der Überprüfung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission<sup>9</sup> oder eines an dessen Stelle tretenden Durchführungsrechtsakts, spätestens jedoch 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung technische Spezifikationen für intelligente Fahrtenschreiber aufnehmen, die die Überprüfung der Einhaltung durch die Kontrollbehörden dahin gehend erleichtern, dass intelligente Fahrtenschreiber auch erfassen, ob das Fahrzeug im Personenlinienverkehr oder im Personengelegenhkeitsverkehr eingesetzt wird.*
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>9</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1).

## Artikel 1

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

1. Artikel 4 Buchstabe n erhält folgende Fassung:

- „n) ‚Personenlinienverkehr‘ den ‚Linienverkehr‘ und die ‚Sonderformen des Linienverkehrs‘ im Sinne von Artikel 2 Nummern 2 bzw. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates\*, unabhängig davon, ob sie inländisch oder grenzüberschreitend durchgeführt werden;
- „na) ‚Personengelegenheitsverkehr‘ den ‚Gelegenheitsverkehr‘ im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, unabhängig davon, ob er inländisch oder grenzüberschreitend durchgeführt wird; ■

---

\* Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).“ ■

2. In Artikel 7 wird nach Absatz 2 folgender Absatz **■** eingefügt:

„Für Fahrer, die im Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, kann die Fahrtunterbrechung nach Absatz 1 auch durch **zwei** Fahrtunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die in Absatz 1 genannte Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatz 1 eingehalten werden.“

3. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Sofern die Straßenverkehrssicherheit **und die Arbeitsbedingungen des Fahrers** dadurch nicht **beeinträchtigt werden**, kann ein Fahrer, der **für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr mit** einer Dauer von mindestens **sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen** eingesetzt wird, **■** von Absatz 2 Unterabsatz 1 abweichen, **indem er einmal die** tägliche Ruhezeit **innerhalb von** höchstens **25 Stunden nach Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit einlegt**, sofern die **summierte** Gesamtlenkzeit an dem betreffenden Tag sieben Stunden nicht überschritten hat. **Unter Einhaltung derselben Bedingungen kann diese Ausnahme zweimal bei einem einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr mit einer Dauer von mindestens acht aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen angewandt werden. Die Anwendung dieser Ausnahme lässt die Höchstarbeitszeit nach geltendem Recht unberührt.**“



b) Absatz 6a *wird wie folgt geändert:*

i) Der einleitende Satz ■ erhält folgende Fassung:

„Abweichend von Absatz 6 darf ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu zwölf aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit unter folgenden Voraussetzungen verschieben:“

ii) *Buchstabe a wird gestrichen.*

iii) *Folgender Unterabsatz wird angefügt:*

„Die Kommission prüft die Optionen für die Digitalisierung des in Artikel 16 Absatz 4 genannten Fahrtenblatts im Zusammenhang mit umfassenderen Digitalisierungsbemühungen im Straßenverkehrssektor.“

4. *In Artikel 16 werden folgende Absätze angefügt:*

„(4) *Bis ein digitales Fahrtenblatt zur Verfügung steht muss der Fahrer für die Zwecke von Straßenkontrollen in der Lage sein, die Inanspruchnahme der Ausnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 Absätze 2a und 6a zu begründen, indem er:*

a) *ein ausgefülltes Fahrtenblatt im Fahrzeug mitführt, das die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 erforderlichen Angaben enthält und dem Fahrer vor Antritt jeder Fahrt durch das verantwortliche Verkehrsunternehmen auszuhändigen ist; und*

- b) *Kopien dieser Fahrtenblätter für die vorangegangenen 28 Tage und ab dem 31. Dezember 2024 für die vorangegangenen 56 Tage in Papierform oder elektronischer Form im Fahrzeug mitführt.*

*Die in Unterabsatz 1 Buchstabe b genannte Verpflichtung gilt spätestens dann nicht mehr, wenn im Fahrzeug gemäß Absatz 5 ein Fahrtenschreiber, bei dem die Art des Personenverkehrsdienstes eingegeben werden kann, verwendet wird.*

*Für inländische Verkehrsdienste kann das Fahrtenblatt für grenzüberschreitende Verkehrsdienste verwendet werden, sofern darauf vermerkt wird, dass es für inländische Verkehrsdienste verwendet wird. Die Kommission kann, soweit angemessen, im Wege eines Durchführungsrechtsakts das Format des Fahrtenblatts für inländische Verkehrsdienste festlegen, um die Kontrolle der Einhaltung zu erleichtern. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2a genannten Prüfverfahren erlassen.*

*Die Kommission bewertet spätestens bis zum 31. Dezember 2026 die Optionen für die Digitalisierung des Fahrtenblatts für Fahrer, die im Personengelegenheitsverkehr eingesetzt werden, im Hinblick auf Durchführbarkeit, Kosteneffizienz und ihre Auswirkungen auf die Durchsetzbarkeit und die Arbeitsbedingungen der Fahrer und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag für diese Digitalisierung vor.*

*Diese Bewertung erstreckt sich auf die Entwicklung eines digitalen Fahrtenblatts, das die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 erforderlichen Angaben enthält, damit diese Angaben vor Antritt der Fahrt in einer mehrsprachigen Schnittstelle, zu der die Betreiber Zugang haben, elektronisch registriert werden können. Zu diesem Zweck kann die Kommission auch prüfen, ob die Entwicklung eines oder mehrerer neuer Module für das durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates\* eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem möglich ist.*

- (5) *Um eine einheitliche Anwendung und Durchsetzung von Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 Absätze 2a und 6a zu gewährleisten, erlässt die Kommission zum frühestmöglichen Zeitpunkt der Überprüfung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799\*\* der Kommission oder eines an deren Stelle tretenden Durchführungsrechtsakts, spätestens jedoch bis zum ... [18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] Durchführungsrechtsakte zur Festlegung geeigneter technischer Spezifikationen, die es ermöglichen, auf dem Fahrtenschreiber Daten zur Art des Personenverkehrsdienstes – d. h., ob es sich um einen Dienst im Personenlinienverkehr oder einen Gelegenheitsdienst im Personenverkehr handelt – aufzuzeichnen und zu speichern. Der Geltungsbeginn dieser Durchführungsrechtsakte wird nach Konsultation der einschlägigen Interessenträger festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2a genannten Prüfverfahren erlassen.*

---

\* *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).*

\*\* *Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1).“*

5. *Der folgende Artikel wird eingefügt:*

*„Artikel 17a*

*Die Kommission erstellt bis zum 31. Dezember 2028 einen Bericht, in dem die Auswirkungen der für den Bereich des Personengelegenhheitsverkehrs geltenden Bestimmungen dieser Verordnung auf die Straßenverkehrssicherheit und soziale Aspekte, insbesondere die Arbeitsbedingungen der Fahrer, bewertet werden. Die Kommission übermittelt diesen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat. Wenn die Kommission es für angemessen hält, legt sie entsprechende Gesetzgebungsvorschläge vor.“*

6. *Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:*

*„(2) Ein Mitgliedstaat ermächtigt die zuständigen Behörden, gegen ein Unternehmen und/oder einen Fahrer bei einem in seinem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen die vorliegende Verordnung oder gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eine Sanktion zu verhängen, sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde.“*

## Artikel 2

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.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

*Der Präsident/Die Präsidentin*