

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

- a) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 19/1252 Nr. C 54 –

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

KOM(2017) 281 endg.; Ratsdok. 9668/17¹

- b) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 19/1252 Nr. C 56 –

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

KOM(2017) 277 endg.; Ratsdok. 9670/17²

¹ Von einer Drucklegung der Anlagen des Ratsdokuments wird abgesehen; diese sind in der bundestags-internen EU-Datenbank EuDoX unter Ratsdok. 9668/17 abrufbar.

² Von einer Drucklegung der Anlagen des Ratsdokuments wird abgesehen; diese sind in der bundestags-internen EU-Datenbank EuDoX unter Ratsdok. 9670/17 abrufbar.

**c) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 19/1252 Nr. C 57 –**

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

KOM(2017) 278 endg.; Ratsdok. 9671/17³

hier: Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes

A. Problem

In den Trilog-Verhandlungen zwischen dem Rat der Europäischen Union, dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission soll eine Einigung im Sinne der Vorschläge des Europäischen Parlaments erreicht werden.

B. Lösung

Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 3, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, sich in dem nun folgenden Trilog mit aller Kraft für eine schnellstmögliche Einigung entlang der Maßgaben des Europäischen Parlaments einzusetzen und dabei prioritär anzustreben, dass die Entsenderichtlinie für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ab dem 1. Tag grundsätzlich gilt, unter Berücksichtigung angemessener und kontrollierbarer Ausnahmen und auch bezogen auf Kabotage; das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in der Fahrerkabine (45-Stunden-Ruhe) verboten bleibt; für die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer das Recht geschaffen wird, regelmäßig an ihren Wohnort oder einen Ort ihrer Wahl zurückzukehren; der intelligente Tachograph schnell Pflicht wird, auch für Fahrzeuge ab 2,4t zGG; die Niederlassungskriterien auf Gütertransportunternehmen angewendet werden, auch wenn sie ausschließlich Fahrzeuge ab 2,4t bis 3,5t zGG einsetzen; das Geschäftsmodell der systematischen Kabotage durch geeignete Maßnahmen unterbunden wird und die EU-Kommission die Überprüfung, ob geeignetere Vorschriften für Busfahrer im Gelegenheitsverkehr erlassen

³ Von einer Drucklegung der Anlagen des Ratsdokuments wird abgesehen; diese sind in der bundestags-internen EU-Datenbank EuDoX unter Ratsdok. 9671/17 abrufbar.

werden können, zeitnah beginnt, damit sich das EU-Parlament zwei Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen damit befassen kann.

Annahme einer Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Bloße Kenntnisnahme von den Unterrichtungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksachen 19/1252, Nr. C 54, Nr. C 56 und Nr. C 57 folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag begrüßt die Zustimmung des Europäischen Parlaments zu besseren Bedingungen für Lkw-Fahrende in Europa. Für das von der EU-Kommission vorgeschlagene Mobilitätspaket mit Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten, Kabotage und Entsendung wurden gute Kompromisse gefunden. Fairere Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen im europäischen Transportgewerbe können damit erreicht werden.

Im Beschluss des Europäischen Parlaments finden sich für den Deutschen Bundestag bedeutsame Aspekte berücksichtigt: Lkw sollen alle vier Wochen an den Firmensitz zurückkehren müssen; die 14-Tage-Referenz für die Einhaltung der Ruhezeiten soll erhalten bleiben; die reguläre wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden soll weiterhin nicht im Fahrerhaus verbracht werden dürfen; die Entsenderichtlinie soll ab dem ersten Tag auch für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer gelten. Sinnvolle Ausnahmen zur letztgenannten Regel für bilaterale Verkehre und reinen Transit mit maximal einer Be- oder Entladung je Strecke sind ebenfalls ausdrücklich zu begrüßen. Insbesondere die beschleunigte Digitalisierung des Transportgewerbes und der intelligente Tachograf werden die Kontrolle der Sozialvorschriften erheblich verbessern. Die Tachografenpflicht soll auch auf die kleinen Transporter ab 2,4 Tonnen ausgeweitet werden. Die zum Mobilitätspaket gehörenden Regelungen gegen Briefkastenfirmen sind von ebenso großer Bedeutung.

Die Kompromisslinie des Europäischen Parlaments entspricht den Erwartungen des Deutschen Bundestages und unterscheidet sich nur in wenigen Punkten von der Allgemeinen Ausrichtung des EU-Verkehrsministerrates vom 5. Dezember 2018.

Der Bundestag begrüßt ferner, dass das Europäische Parlament anerkennt, dass die Bedürfnisse der Fahrer im Güterverkehr und im Personen-Gelegenheitsverkehr unterschiedlich sind. Diese müssen entsprechend berücksichtigt werden.

Wird in den nun folgenden Trilog-Verhandlungen zwischen dem Rat der Europäischen Union, dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission eine Einigung im Sinne der Vorschläge des Europäischen Parlaments erreicht, kann Sozialdumping, Nomadentum und überfüllten Parkplätzen endlich angemessen begegnet werden. Die massive Rechtsunsicherheit bzgl. der Entsenderichtlinie kann beendet werden und durch die schnellere verpflichtende Nutzung von intelligenten Fahrtenschreibern im internationalen Transport können die Entsendungsregeln, die Lenk- und Ruhezeiten und die Kabotage effektiver kontrolliert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, sich in dem nun folgenden Trilog mit aller Kraft für eine schnellstmögliche Einigung entlang der Maßgaben des Europäischen Parlaments einzusetzen.

Prioritär ist dabei anzustreben, dass

1. die Entsenderichtlinie für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ab dem 1. Tag grundsätzlich gilt, unter Berücksichtigung angemessener und kontrollierbarer Ausnahmen und auch bezogen auf Kabotage;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2. das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in der Fahrerkabine (45-Stunden-Ruhe) verboten bleibt;
3. für die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer das Recht geschaffen wird, regelmäßig an ihren Wohnort oder einen Ort ihrer Wahl zurückzukehren;
4. der intelligente Tachograph schnell Pflicht wird, auch für Fahrzeuge ab 2,4t zGG;
5. die Niederlassungskriterien auf Gütertransportunternehmen angewendet werden, auch wenn sie ausschließlich Fahrzeuge ab 2,4t bis 3,5t zGG einsetzen;
6. das Geschäftsmodell der systematischen Kabotage durch geeignete Maßnahmen unterbunden wird;
7. die EU-Kommission die Überprüfung, ob geeignetere Vorschriften für Busfahrer im Gelegenheitsverkehr erlassen werden können, zeitnah beginnt, damit sich das EU-Parlament zwei Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen damit befassen kann.“

Berlin, den 26. Juni 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Florian Oßner
Berichtersteller

Udo Schiefner
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Florian Oßner und Udo Schiefner

I. Überweisung

zu a)

Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/1252, Nr. C 54** wurde am 16. März 2018 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

zu b)

Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/1252, Nr. C 56** wurde am 16. März 2018 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Tourismus und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

zu c)

Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/1252, Nr. C 57** wurde am 16. März 2018 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Tourismus und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

Die drei Vorlagen waren dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits in der 18. Wahlperiode zur federführenden Beratung sowie einem Teil der vorgenannten Ausschüsse zur Mitberatung überwiesen worden (Drucksache 18/13050).

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

zu a)

Der Verordnungsvorschlag unter a) ist Teil des sog. Mobility Packages, dessen übergeordnetes Ziel darin besteht, das gute Funktionieren des Kraftverkehrsinnenmarkts zu fördern und in diesem Effizienz und Wettbewerb zu steigern. Im Wesentlichen geht es bei der Verordnung um die Vereinfachung und Präzisierung des geltenden Rechtsrahmens sowie dessen konsequentere Durchsetzung. Inhaltliche Schwerpunkte des Vorschlags sind in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t, die Präzisierung der Anforderungen an die Niederlassung in einem Mitgliedstaat, die Präzisierung der Anforderungen an die Bewertung der Zuverlässigkeit und die Bedingungen für die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten. In Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 liegen die inhaltlichen Schwerpunkte auf der Präzisierung der Kabotageregelungen und der Einführung von Kontrollsystemen zur Einhaltung der Kabotagebestimmungen.

zu b)

Der Verordnungsvorschlag unter b) ist ein weiterer Teil des sog. Mobility Packages. Die vorgesehenen Änderungen der Verordnungen 561/2006 und 165/2014 (Sozialvorschriften) sollen vorwiegend dem Problem einer unzureichenden Durchsetzung der bestehenden Vorschriften auf diesem Gebiet begegnen, sowie für Klarstellungen sorgen. Klargestellt werden soll unter anderem, dass die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden nicht im Fahrzeug verbracht werden dürfen. Der Arbeitgeber soll verpflichtet werden, dem Kraftfahrer eine geeignete Unterkunft mit angemessenen Schlafmöglichkeiten und sanitären Einrichtungen bereitzustellen, wenn der Fahrer die Ruhezeit nicht am Wohnort oder an einem Ort seiner Wahl verbringen kann. Der Vorschlag sieht auch vor, die wöchentlichen Ruhezeiten innerhalb eines Zeitraumes von vier aufeinanderfolgenden Wochen flexibler handhaben zu können, indem erst nach zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten (jeweils mindestens

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

24 Stunden) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (min. 45 Stunden) eingelegt werden muss. Im Übrigen soll die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden sowie der Daten- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten ausgebaut werden.

zu c)

Auch der Verordnungsvorschlag unter c) ist Teil des sog. Mobility Packages. Es geht hier um Mindestbedingungen für die Durchführung der Sozialvorschriften und um sektorspezifische Regelungen für die Anwendung der Entsenderichtlinie (RL 96/71/EG) und der Durchsetzungsrichtlinie zur Entsenderichtlinie (RL 2014/67/EU) im Bereich des Straßengüterverkehrs. Die Anwendung der branchenübergreifend angelegten arbeitsrechtlichen Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU soll durch eine sektorspezifische Regelung stärker den Bedürfnissen der Branche angepasst werden und es soll für Rechtsklarheit gesorgt werden. Dabei soll zwischen den Arbeitsbedingungen für Fahrer einerseits und einer Erleichterung der Ausübung der Dienstleistungsfreiheit eine Balance im Rahmen eines fairen Wettbewerbs für die Unternehmen hergestellt werden. Inhaltliche Schwerpunkte sind die Änderung der Durchsetzungsanforderungen auch für die Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften (Arbeitszeitbestimmungen, Lenk- und Ruhezeiten), die Ausweitung der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, die Verbesserung der Kohärenz und Wirksamkeit nationaler Risikoeinstufungssysteme, die Beschränkung des Anwendungsbereichs der Entsenderichtlinie im Bereich der grenzüberschreitenden Transporte, die Anwendung in Bezug auf die Arbeitsbedingungen „Mindestlohn“ und „Urlaub“ nur auf Fälle, in denen ein Fahrer innerhalb des betreffenden Monats insgesamt mehr als drei Tage auf dem Territorium eines anderen Mitgliedstaates tätig ist, sowie die Festlegung der vom Aufnahmestaat zulässigerweise einsetzbaren Kontrollinstrumente und -verfahren in einer abschließenden Liste.

Der Rat für Verkehr hat am 3. Dezember 2018 eine **Allgemeine Ausrichtung** (Rats-Dok-Nr.: 15084/18) zu den drei Vorlagen zu Sozialvorschriften im Straßenverkehr beschlossen. Das EP hat seinen **Standpunkt** (P8_TA-PROV(2019)0341) zu diesem Vorschlag am 4. April 2019 festgelegt.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu a)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat die Vorlage auf Drucksache 19/1252, Nr. C 54 in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 56. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236 empfohlen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat die Vorlage in seiner 6. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 43. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236 empfohlen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat einstimmig Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 39. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236 empfohlen.

Zu b)

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat die Vorlage auf Drucksache 19/1252, Nr. C 56 in seiner 4. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 52. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des im federführenden Ausschuss vorgelegten Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(11)383 empfohlen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat einstimmig Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 29. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236 empfohlen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat einstimmig Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 39. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236 empfohlen.

Zu c)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat die Vorlage auf Drucksache 19/1252, Nr. C 57 in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 56. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236 empfohlen.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat die Vorlage in seiner 4. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 52. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des im federführenden Ausschuss vorgelegten Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(11)383 empfohlen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat einstimmig Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 29. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236 empfohlen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und hat einstimmig Kenntnisnahme empfohlen. In seiner 39. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlage gemäß § 93a Absatz 2 Satz 3 der Geschäftsordnung erneut beraten und hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236 empfohlen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat die Vorlagen auf Drucksachen 19/1252, Nr. C 54, Nr. C56 und Nr. C57 in der 18. Wahlperiode in seiner 116. Sitzung am 28. Juni 2017 beraten und hat sie hinsichtlich der Subsidiaritätsfrist zur Kenntnis genommen. In der 19. Wahlperiode hat er zu den Vorlagen in seiner 8. Sitzung am 25. April 2018 Kenntnisnahme beschlossen. In seiner 47. Sitzung am 26. Juni 2019 hat er die Vorlagen gemäß § 93a Absatz der Geschäftsordnung erneut beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Antrag (Ausschussdrucksache 19(15)236) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschluss-

empfehlung ergibt. Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)236).

Berlin, den 26. Juni 2019

Florian Oßner
Berichtersteller

Udo Schiefner
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 1. Juni 2017
(OR. en)

9668/17

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0123 (COD)**

**TRANS 212
CODEC 923**

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 281 final
Betr.:	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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 281 final.

Anl.: COM(2017) 281 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers¹ und die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs² (im Folgenden „Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ bzw. „Verordnung (EG) Nr. 1072/2009“ oder „die Verordnungen“) wurden im Rahmen eines Maßnahmenpakets zur Modernisierung der Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und für den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt angenommen.

Das übergeordnete Ziel dieser Verordnungen besteht darin, das gute Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts zu fördern und in diesem Effizienz und Wettbewerb zu steigern.

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 enthält die Bestimmungen, die Unternehmen erfüllen müssen, die die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Beförderung von Personen und Gütern) erhalten wollen. Zudem umfasst sie bestimmte Vorschriften, mit denen ihre Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten geregelt und ermöglicht wird.

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 enthält die Bestimmungen, die Unternehmen erfüllen müssen, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als ihrem eigenen Markt (Kabotage) betätigen wollen. Sie umfasst Bestimmungen in Bezug auf die Dokumente, die diesen Unternehmen vom Mitgliedstaat der Zulassung (Gemeinschaftslizenz) sowie Fahrern aus Drittländern (Fahrerbescheinigung) auszustellen sind.

Im Zeitraum 2014-2015 wurden die Verordnungen einer Ex-post-Bewertung unterzogen³, bei der festgestellt wurde, dass die Verordnungen in Bezug auf ihr ursprüngliches Ziel, d. h. für geeignete Wettbewerbsbedingungen im Markt zu sorgen, nur teilweise wirksam waren. Die größten Probleme standen im Zusammenhang mit Mängeln der Rechtsvorschriften und ihrer Durchsetzung. Der vorliegende Vorschlag – bei dem es um eine REFIT-Initiative handelt⁴ – dient auch der Behebung dieser Mängel.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der vorliegende Vorschlag wird im Rahmen der laufenden umfassenden Überprüfung der Rechtsvorschriften im Bereich des Kraftverkehrs vorgelegt. Er steht in engem Zusammenhang mit anderen bestehenden Rechtsakten für den Kraftverkehr, insbesondere den einschlägigen Sozialvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 561/2006⁵, Richtlinie 2002/15/EG⁶, Richtlinie

¹ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

² ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.

³ Die Kommission hat eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen mit den Ergebnissen dieser Ex-Post-Bewertung veröffentlicht:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Initiative Nr. 10 in Anhang 2 des Arbeitsprogramms der Kommission für 2017.

⁵ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

⁶ ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.

2006/22/EG⁷ und Verordnung (EU) Nr. 165/2014⁸). Die wirksamere Durchsetzung von „Markregeln“ im Sinne des vorliegenden Vorschlags wird daher durch bestehende Synergien erleichtert werden und indirekt wiederum zur Durchsetzung der Sozialvorschriften beitragen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag trägt unmittelbar zu einer der derzeitigen Prioritäten der Kommission bei, nämlich zur Förderung eines vertieften und faireren Binnenmarkts. Sein Hauptziel ist es, den Kraftverkehrsbinnenmarkt weiter zu stärken, indem Ursachen für Disparitäten beseitigt werden und eine bessere Rechtsdurchsetzung gewährleistet wird.

Der Vorschlag entspricht dem REFIT-Ziel, da die Wirksamkeit der Rechtsvorschriften gesteigert und der Verwaltungs- und Regelungsaufwand für Unternehmen verringert wird. Zudem hilft er den Mitgliedstaaten, unnötige Kosten im Zusammenhang mit der Rechtsdurchsetzung zu vermeiden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage für die Verordnungen und für die vorgeschlagene Änderung ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (vormals Artikel 71 EGV). Er ist die Grundlage für die Annahme von EU-Rechtsvorschriften, mit denen i) gemeinsame Regeln für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten aufgestellt werden (Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe a AEUV) und ii) die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festgelegt werden (Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe b AEUV).

- **Subsidiarität**

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Bestehende Regelungen kann jedoch nur der Unionsgesetzgeber selbst ändern.

Hinzu kommt, dass sich die in der Praxis zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede und die unzureichende Rechtsdurchsetzung negativ auf das Funktionieren des Binnenmarkts auswirken; da sie auf Lücken der Harmonisierung zurückzuführen sind, kann ihnen wirksam nur auf EU-Ebene begegnet werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Wie in Abschnitt 6.3 der Folgenabschätzung ausgeführt, steht der Vorschlag in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Problemen und geht nicht über das zu ihrer Lösung Erforderliche hinaus. Insbesondere was KMU betrifft, werden die geplanten Maßnahmen keine unverhältnismäßigen Folgen haben. Der Vorschlag ist vor allem auf eine

⁷ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

⁸ ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

Vereinfachung und Präzisierung des geltenden Rechtsrahmens sowie dessen konsequentere Durchsetzung ausgerichtet; es entstehen keine zusätzlichen rechtlichen Anforderungen für interessierte Parteien, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Problemen stünden.

- **Wahl des Instruments**

Der Änderungsrechtsakt sollte grundsätzlich die gleiche Form haben wie die zu ändernden Rechtsakte, bei denen es sich um Verordnungen handelt.

3. **ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfung bestehender Rechtsvorschriften**

Die Verordnungen wurden einer Ex-post-Bewertung⁹ unterzogen. Diese Bewertung wurde durch eine externe Studie¹⁰ ergänzt.

Die wichtigsten Probleme, die im Hinblick auf die Rechtsdurchsetzung festgestellt wurden, sind die folgenden:

- Das Kontrollniveau der Mitgliedstaaten ist unterschiedlich, insbesondere in Bezug auf die Berufszulassungskriterien der dauerhaften Niederlassung und der Zuverlässigkeit sowie auf illegale Kabotagebeförderungen.
- Es mangelt an Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten (zumindest zwischen einigen), vor allem in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften über das Berufszulassungskriterium der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung.

Eine andere Schwachstelle des Rechtsrahmens besteht darin, dass einige Vorschriften über bestimmte Fragen nicht spezifisch sind oder explizit Spielraum für einseitige Maßnahmen der Mitgliedstaaten lassen, was in der Praxis zu Unterschieden führt, die sich negativ auf das Funktionieren des Binnenmarkts auswirken:

- Die Definition der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung, einschließlich des Begriffs Betriebsstätte, lässt viele Fragen offen, weswegen sich in der Praxis unterschiedliche Ansätze ausgeprägt haben.
- Der Zeitraum für die Wiederzuerkennung der Zuverlässigkeit (Rehabilitierung) ist in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 weder definiert noch anderweitig geregelt; die diesbezüglichen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten sind erheblich.
- Nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 haben einige Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers festgelegt.

⁹ Siehe Fußnote 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

- Die Kabotagebestimmungen sind in einigen Punkten unspezifisch, was zu einer unterschiedlichen Handhabung in den Mitgliedstaaten geführt hat. Einige Mitgliedstaaten akzeptieren ein mehrfaches Be- und/oder Entladen innerhalb derselben Kabotage, andere nicht.

Die Tatsache, dass es den Mitgliedstaaten freigestellt ist, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auf Fahrzeuge anzuwenden, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet („leichte Nutzfahrzeuge“), hat zur Folge, dass für die gleichen Fahrzeuge in unterschiedlichen Mitgliedstaaten unterschiedliche Anforderungen gelten.

• **Konsultationen interessierter Kreise**

Die in Vorbereitung dieses Vorschlags durchgeführten Konsultationen interessierter Kreise erfüllten die Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien gemäß der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 (KOM(2002) 704 endg.).

Mit dem Konsultationsverfahren wurden zwei Ziele verfolgt: Einholung von Meinungen und Datenerhebung. Es wurden offene und gezielte Konsultationsmethoden und verschiedene Konsultationsinstrumente eingesetzt.

Die **offene Konsultation** fand als öffentliche Online-Konsultation zwischen dem 15. Juni und dem 15. September 2016 statt. Die wichtigsten Ziele bestanden darin, i) zusätzliche Informationen zu den bei der Ex-post-Bewertung festgestellten Problemen sowie Informationen zur Quantifizierung dieser Probleme zu erlangen, ii) die Meinungen der interessierten Kreise zu möglichen Maßnahmen einzuholen und iii) die von diesen Maßnahmen zu erwartenden Auswirkungen abzuschätzen. Daraufhin gingen bei der Kommission 175 Beiträge ein: 23 Antworten von mittleren und großen Unternehmen (Verkehrsunternehmer und Verlader mit 50 oder mehr Beschäftigten); 18 Antworten von kleinen Unternehmen (Verkehrsunternehmer und Verlader mit 49 oder weniger Beschäftigten); 17 Antworten von Vertretern der Logistikbranche; 33 Antworten von Vereinigungen, die Arbeitnehmer im Kraftverkehrssektor vertreten; 48 Antworten von Vereinigungen der Verkehrsunternehmer; 18 Antworten von nationalen Behörden und einschlägigen Vereinigungen sowie 18 Antworten von anderen Teilnehmern.

Ferner wurden im Rahmen der öffentlichen Konsultation 22 Positionspapiere von einer Vielzahl interessierter Parteien eingereicht, darunter Wirtschaftsverbände, Arbeitnehmerorganisationen, nationale Behörden, für die Rechtsdurchsetzung zuständige Organisationen, nichtstaatliche Organisationen und Sachverständige.

Das Konsultationspapier, die eingegangenen Beiträge und eine Zusammenfassung dieser Beiträge sind auf der Website „A road transport strategy for Europe“ (Eine Kraftverkehrsstrategie für Europa) der Generaldirektion Mobilität und Verkehr sowie der Website „Ihre Stimme in Europa“ der Kommission abrufbar¹¹.

Die **gezielte Konsultation** umfasste folgende Elemente:

- Eine KMU-Umfrage legte den Schwerpunkt auf Fragen im Zusammenhang mit der Nutzung leichter Nutzfahrzeuge im Kraftverkehr sowie den potenziellen Folgen von Maßnahmen, mit denen der Anwendungsbereich des Rechtsrahmens auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt würde. Insgesamt gingen 17 Antworten ein; zu den Teilnehmern zählten 7 Anbieter von Güterkraftverkehrsdiensten, die eigene oder

¹¹ Vgl. <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

gemietete Fahrzeuge für gewerbliche Beförderungen nutzen, 7 Unternehmen, die eigene oder gemietete Fahrzeuge zur Beförderung eigener Güter („Werkverkehr“) nutzen, sowie 8 Nutzer von Güterkraftverkehrsdiensten.

- Eine Behördenumfrage war darauf ausgerichtet, die Meinungen der nationalen Behörden zu den vorgeschlagenen Maßnahmen – hinsichtlich der erwarteten Auswirkungen auf die Umsetzung und Durchsetzung des Rechtsrahmens – einzuholen sowie Daten oder Schätzungen zu den Kosten zu erhalten, die den Behörden möglicherweise aus diesen Maßnahmen entstehen. Insgesamt gingen 18 Antworten aus 16 Mitgliedstaaten¹² ein, einschließlich einer Antwort von Euro-Contrôle-Route.
- Eine Umfrage unter Verkehrsunternehmen war darauf ausgerichtet, relevante Daten zu den Kosten und Merkmalen des Beförderungsbetriebs, die (für das Basisszenario) im Rahmen der Folgenabschätzung verwendet werden könnten, zu erheben sowie die Meinungen der Verkehrsunternehmen zu den in Betracht gezogenen Maßnahmen und ihre Schätzungen zu den entsprechenden Kosten oder Einsparungen einzuholen. Insgesamt nahmen 80 Unternehmen an dieser Umfrage teil.
- Eine Telefonbefragung interessierter Kreise (31 Gespräche mit nationalen und internationalen Verkehrsunternehmen sowie einschlägigen Vereinigungen und nationalen Behörden) diente dazu, einen detaillierteren Einblick in die Haltung der interessierten Kreise zu den verschiedenen in Betracht gezogenen Maßnahmen zu gewinnen und Daten oder Schätzungen zu Kosten sowie Ansichten über Schwierigkeiten, die sich aus den jeweiligen Einzelmaßnahmen ergeben könnten, einzuholen.
- Im Rahmen der Ex-Post-Bewertung und der Folgenabschätzung zu dieser Initiative wurden unter Beteiligung der Sozialpartner mehrere Seminare, Treffen und andere Veranstaltungen für Interessenträger durchgeführt; zudem nahm die Kommission an mehreren von den Sozialpartnern organisierten Initiativen teil.

Die im Rahmen der Konsultation erhaltenen Informationen bestätigten, dass die Probleme, die bei der Bewertung als die wichtigsten bezeichnet wurden, real und die Hauptziele der Initiative tatsächlich relevant sind.

Was die im Rahmen der Konsultation ermittelten potenziellen Maßnahmen betrifft, zeigte sich große Unterstützung für Maßnahmen zur Stärkung der Rechtsdurchsetzung.

Bezüglich der Änderungen bei den Kabotagebeschränkungen waren die Reaktionen gemischt, wobei bestimmte Gruppen der interessierten Parteien Änderungen unterstützten und andere Vorbehalte äußerten. Mitgliedstaaten mit hohen Löhnen sprechen sich tendenziell für strengere Kabotagevorschriften aus und werden darin von den Gewerkschaften unterstützt, während Mitgliedstaaten mit niedrigen Löhnen eher für eine weitere Liberalisierung der Kabotagevorschriften eintreten und darin von den meisten Verbänden der Verkehrsunternehmen unterstützt werden.

Positiv aufgenommen wurde die Überlegung, die im Hinblick auf die Anforderung der dauerhaften Niederlassung zu erfüllenden Kriterien zu verschärfen. Zahlreiche interessierte

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

Parteien forderten, es müsse sichergestellt sein, dass nur eine tatsächliche Tätigkeit im Mitgliedstaat der Niederlassung unter den einschlägigen Vorschriften Anerkennung findet.

Auch die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnungen auf leichte Nutzfahrzeuge wurde von der Mehrheit der konsultierten interessierten Parteien begrüßt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

In den Bericht über die Ex-post-Bewertung und die Begleitstudie zur Folgenabschätzung¹³, die im April 2017 abgeschlossen wurden, sind Beiträge eines externen Auftragnehmers eingeflossen.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag wird von einer Folgenabschätzung begleitet, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgab. Wie in Anhang 1 des Berichts über die Folgenabschätzung dargelegt, wurden in Reaktion auf die Vorbehalte die Tragweite der festgestellten Probleme und der REFIT-Charakter der Initiative ausführlicher erläutert, womit die Gründe für die Konzeption der Politikoptionen verdeutlicht und die Wechselwirkungen zwischen dem vorliegenden Vorschlag und der Initiative im Bereich der Sozialvorschriften für den Straßenverkehr besser herausgestellt werden konnten.

Betrachtet wurden vier Maßnahmenpakete, die ein zunehmendes regulatorisches Eingreifen widerspiegeln und daher voraussichtlich jeweils größere Auswirkungen haben werden. Das erste Maßnahmenpaket stellt auf die Präzisierung des Rechtsrahmens ab, während das zweite Maßnahmenpaket auf eine Stärkung der Rechtsdurchsetzung ausgerichtet ist. Das dritte Maßnahmenpaket sieht – über die in den ersten beiden Paketen enthaltenen Maßnahmen hinaus – eine substanzielle Änderung der Vorschriften vor, insbesondere in den Bereichen Kabotage und Niederlassung. Das vierte Maßnahmenpaket schließt eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnungen auf leichte Nutzfahrzeuge ein.

Die bevorzugte Option ist eine Kombination aus dem dritten Maßnahmenpaket mit Änderungen der Kabotage- und Niederlassungsvorschriften und einer Teilausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auf leichte Nutzfahrzeuge.

Insgesamt verspricht diese Option die größte Wirksamkeit. Sie dürfte den Unternehmen in der EU-28 Einsparungen in einer Größenordnung von 2,7 Mrd. EUR bis 5,2 Mrd. EUR im Zeitraum 2020-2035 ermöglichen. Voraussichtlich wird sie zu einem Rückgang der Verstöße gegen die Kabotagevorschriften um bis zu 62 % führen und das Risiko der Gründung von Briefkastenfirmen um etwa 10 % verringern, was sich positiv auf die Arbeitsbedingungen auswirken sollte. Zudem dürfte sie zur Professionalisierung von im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge tätigen Unternehmen beitragen. Den nationalen Behörden in der EU-28 werden aus der bevorzugten Option jedoch höhere Umsetzungs- und Durchsetzungskosten in einer Größenordnung von 65 Mio. EUR bis 166 Mio. EUR im Zeitraum 2020-2035 entstehen. Zudem wird die Teilausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auf leichte Nutzfahrzeuge zu zusätzlichen Befolgungskosten für Unternehmen führen, die einem Anstieg der Betriebskosten um 4-10 % entsprechen.

Der Vorschlag steht im Einklang mit der in der Folgenabschätzung bevorzugten Option.

¹³Siehe Fußnote 10.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag entspricht dem REFIT-Ziel, die Wirksamkeit der Rechtsvorschriften zu steigern und den Regelungsaufwand für Unternehmen zu verringern. Dies erfolgt vor allem dadurch, dass die nationalen Vollzugsbehörden zur Anerkennung elektronischer Beförderungsdokumente im internationalen Verkehr verpflichtet werden und die Vorschriften für die Berufszulassung präzisiert und stärker harmonisiert werden. Die Durchsetzungskosten für die Behörden werden voraussichtlich steigen, doch wird der Anstieg deutlich geringer sein als die Einsparungen für Unternehmen. Zudem ist ein solcher Anstieg allein dadurch gerechtfertigt, dass sich die Bedingungen für den Wettbewerb verbessern werden, da die Verstöße gegen die Kabotagevorschriften abnehmen werden, weniger Briefkastenfirmen gegründet und die Arbeitnehmer im Verkehrssektor bessere Arbeitsbedingungen haben werden.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sehen vor, dass zusätzliche Daten in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen aufgenommen und von den einzelstaatlichen Behörden bearbeitet werden; damit steht der Vorschlag im Einklang mit Artikel 8 der Charta, da diese Daten zum Zwecke einer verbesserten innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Durchsetzung der Bestimmungen der Verordnungen erforderlich sind.

4. **AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. **WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Über die Bedeutung von leichten Nutzfahrzeugen für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden gewerblichen Güterverkehr sollten weitere Informationen eingeholt werden. Es bedarf somit einer präzisen Überwachung und Datenerhebung, um die Markttrends in diesem Bereich zu verfolgen. Dies soll in Kombination von nationaler Datenerhebung und Berichterstattung seitens der Mitgliedstaaten erfolgen. Das Monitoring sollte unmittelbar nach dem Inkrafttreten der Verordnungen einsetzen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Er sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

Artikel 1 – Gegenstand und Anwendungsbereich

Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der bestehenden Verordnung nimmt Verkehrsunternehmer, die ihren Beruf ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung aus, sofern die Mitgliedstaaten nichts anderes vorsehen

(vgl. den Einleitungssatz). Um mittels einheitlicher Vorschriften ein Mindestniveau an Professionalisierung im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge zu gewährleisten und damit die Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsunternehmer anzugleichen, wird vorgeschlagen, diese Bestimmung zu streichen und auch für Unternehmer der betreffenden Gruppe bestimmte Vorschriften obligatorisch zu machen.

Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, einen neuen Absatz 6 anzufügen, mit dem Verkehrsunternehmer, die ihren Beruf ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, aus dem Anwendungsbereich einiger, aber nicht aller Vorschriften der Verordnung ausgenommen werden. Die Anforderungen betreffend den Verkehrsleiter, die Zuverlässigkeit, die fachliche Eignung sowie Verpflichtungen im Zusammenhang mit diesen Anforderungen sollen dem Vorschlag nach nicht obligatorisch sein, vielmehr soll es den Mitgliedstaaten freigestellt bleiben, sie wie bisher anzuwenden. Die Anforderungen der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung und der angemessenen finanziellen Leistungsfähigkeit sollen dem Vorschlag nach hingegen in allen Mitgliedstaaten für die Verkehrsunternehmer der betreffenden Gruppe gelten. Die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten würden sich entsprechend verringern.

Artikel 3 – Anforderungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers

Es wird vorgeschlagen, Absatz 2 zu streichen, der die Festlegung zusätzlicher Bedingungen für die Berufszulassung über die vier in Absatz 1 genannten Kriterien hinaus bisher erlaubte. Diese Möglichkeit hat zu Unterschieden bei den Voraussetzungen für die Berufszulassung geführt. Daher und da sich diese Möglichkeit nicht als zwingend erforderlich erwiesen hat, sollte sie abgeschafft werden.

Artikel 5 – Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Niederlassung

Es wird vorgeschlagen, den Wortlaut von Artikel 5 zu präzisieren, um sicherzustellen, dass in einem Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen dort auch tatsächlich und dauerhaft tätig sind. Im Einzelnen werden folgende Änderungen vorgeschlagen: In Buchstabe a wird eine Bezugnahme auf Geschäfts- und Arbeitsverträge eingefügt, die damit ebenfalls in den Räumlichkeiten im Mitgliedstaat der Niederlassung aufzubewahren wären; Buchstabe c wird in die Buchstaben c und d unterteilt, um besser zwischen der Ausübung der administrativen und gewerblichen Tätigkeiten und dem eigentlich Fahrbetrieb zu unterscheiden; Buchstabe e wird angefügt, dem zufolge Unternehmen im Mitgliedstaat der Niederlassung in einem im Verhältnis zur Tätigkeit der Niederlassung angemessenen Umfang Vermögenswerte halten und Mitarbeiter beschäftigen müssen.

Artikel 6 – Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Zuverlässigkeit

In Artikel 6 werden eine Reihe von Änderungen vorgeschlagen, um zu präzisieren, wie bei der Bewertung der Zuverlässigkeit zu verfahren ist, deren Harmonisierung voranzutreiben und das Verzeichnis der Verstöße, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können, zu erweitern. Im Einzelnen werden folgende Änderungen vorgeschlagen:

Absatz 1 wird geändert, um besser jenen Personenkreis abzugrenzen, dessen Verhalten bei der Bewertung der Zuverlässigkeit eines Unternehmens zu berücksichtigen ist. In Unterabsatz 3 Buchstabe a wird eine zusätzliche Ziffer vii angefügt, damit schwere Verstöße gegen nationale Steuervorschriften bei der Bewertung der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens berücksichtigt sind. In Unterabsatz 3 Buchstabe b werden zwei zusätzliche Ziffern xi und xii angefügt, damit schwere Verstöße gegen die EU-Vorschriften

für die Entsendung von Arbeitnehmern und das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht bei der Bewertung der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens berücksichtigt sind. Artikel 6 Absatz 2 wird geändert, um das Verwaltungsverfahren näher zu beschreiben, das die zuständige Behörde im Niederlassungsmitgliedstaat eines Verkehrsunternehmens oder eines Verkehrsleiters, das bzw. der einen schweren Verstoß gegen nationale oder EU-Vorschriften begangen hat, befolgen muss, um zu entscheiden, ob dem betreffenden Verkehrsunternehmen oder Verkehrsleiter die Zuverlässigkeit abzuerkennen ist. Nach dem neuen Absatz 2a, der den vormaligen Absatz 2 Buchstabe b ersetzt, wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte über Verstöße gegen die Unionsvorschriften zu erlassen, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Hierbei soll der Kommission die Befugnis übertragen werden, die Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr von Wettbewerbsverfälschungen zu definieren (was insbesondere die Kabotagevorschriften betrifft). Verstöße, die voraussichtlich zu einer Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen führen, sollten aufgrund ihrer wettbewerbslichen Auswirkungen in gleicher Weise behandelt werden¹⁴.

Artikel 7 – Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit

Es wird vorgeschlagen, Absatz 1 zu ändern, um spezifische, weniger anspruchsvolle Anforderungen für Verkehrsunternehmer, die ihren Beruf ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, einzuführen. In Absatz 2 wird vorgeschlagen zu präzisieren, welche Dokumente die Unternehmen in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse als Nachweis ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit vorlegen dürfen, damit die Erfüllung dieses Kriteriums von den Vollzugsbehörden bewertet kann, insbesondere im Hinblick auf neu gegründete Unternehmen, für die noch keine geprüften Abschlüsse vorliegen.

Artikel 13 – Verfahren für Aussetzung und Entzug von Zulassungen

Mit der vorgeschlagenen Änderung von Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c wird präzisiert, wie von den zuständigen Behörden zu verfahren ist, wenn die Unternehmen die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllen. Innerhalb der gesetzten Frist wird von dem betreffenden Unternehmen nunmehr der Nachweis erwartet, dass diese Anforderung erneut erfüllt ist (und nicht nur, dass sie in Zukunft erfüllt sein wird).

Artikel 14 – Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters

Es wird vorgeschlagen, festzulegen, dass ein Verkehrsleiter, dem die Zuverlässigkeit aberkannt wurde, von der zuständigen Behörde frühestens ein Jahr ab dem Datum der Aberkennung der Zuverlässigkeit rehabilitiert werden kann (vgl. den Absatz 1 angefügten Unterabsatz). Damit sollen große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in diesem Punkt vermieden werden.

Artikel 16 – Einzelstaatliche elektronische Register

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, bestimmte weitere Daten in die einzelstaatlichen elektronischen Register aufzunehmen. Damit dürfte die Durchsetzung der Vorschriften über die Berufszulassung erleichtert werden.

¹⁴ Die Kommission soll weiter die Möglichkeit haben, die Schwere der Verstöße auch nach der von ihnen ausgehenden Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen zu definieren.

Artikel 18 – Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

Es wird vorgeschlagen, die Bedingungen für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten näher auszuführen. Insbesondere wird vorgeschlagen, eine Frist festzulegen, innerhalb deren die Mitgliedstaaten begründete Anfragen aus anderen Mitgliedstaaten beantworten müssen, und die Mitgliedstaaten zu verpflichten, auf der Grundlage von von anderen Mitgliedstaaten vorgelegten Nachweisen Kontrollen bezüglich der etwaigen Nichterfüllung der Niederlassungskriterien durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen durchzuführen.

Artikel 26 – Berichterstattung

Es wird vorgeschlagen, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, der Kommission über die Tätigkeiten von Unternehmern, die in ihrem Hoheitsgebiet den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, Bericht zu erstatten (neuer Absatz 3). Der Entwurf des neuen Absatzes 4 sieht vor, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis Ende 2024 einen Bericht über die Rolle von Verkehrsunternehmern, die ihren Beruf mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, im nationalen und grenzüberschreitenden Straßenverkehr vorlegt und auf dieser Grundlage erneut prüft, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.

Anhang IV – Liste der schwersten Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a

Nummer 1 Buchstabe b wird geändert, um diese Vorschrift mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr¹⁵ in Einklang zu bringen und Rechtsunsicherheit bezüglich der Umsetzung auszuräumen.

Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

Artikel 1 – Anwendungsbereich

In Absatz 1 wird ein neuer Unterabsatz angefügt, um zu präzisieren, dass die Beförderung von leeren Containern und Paletten nur dann als gewerblicher Güterkraftverkehr anzusehen ist, wenn sie Gegenstand eines Beförderungsvertrags zwischen einem Empfänger und einem Versender ist.

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

Nummer 6 wird geändert, um zu präzisieren, dass Kabotage mehrere Ladestellen, mehrere Entladestellen oder mehrere Lade- und Entladestellen umfassen kann.

Artikel 8 – Kabotage – allgemeiner Grundsatz

Folgende Änderungen werden vorgeschlagen:

In Absatz 2 wird die Höchstzahl der Kabotagebeförderungen, die im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt werden dürfen, aufgehoben, während die Höchstzahl der Tage, innerhalb deren solche Beförderungen durchgeführt werden dürfen, verringert wird. Diese Änderungen stehen im Einklang mit den Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung und werden dafür sorgen, dass die Vorschriften

¹⁵ Siehe Fußnote 5.

leichter durchzusetzen sind. In Absatz 3 wird die Anforderung, für jede Kabotagebeförderung Belege vorzulegen, gestrichen, da sie sich aufgrund der Änderung von Absatz 2 erübrigt. Der neue Absatz 4a sieht vor, dass die Belege über die Einhaltung der Kabotagebeschränkungen während der Straßenkontrolle und gegebenenfalls auf elektronischem Wege vorzulegen sind, womit die Verfahren vereinfacht werden und Rechtsunsicherheit bezüglich des zeitlichen Ablaufs der Vorlage der Belege ausgeräumt wird.

Artikel 10 – Verfahren bei Schutzmaßnahmen

Es wird vorgeschlagen, Artikel 10 Absatz 3 zu ändern, um nach der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 15 die Bezugnahme auf das einschlägige Ausschussverfahren zu aktualisieren.

Artikel 10a – Kabotage – Kontrollsysteme

Artikel 10a wird eingefügt, um festzulegen, dass die Mitgliedstaaten ein Mindestmaß an Kontrollen in Bezug auf die Einhaltung der Kabotagevorschriften (d. h. 2 % der Kabotagebeförderungen ab dem 1. Januar 2020 und 3 % ab dem 1. Januar 2022) durchzuführen haben. Zudem wird festgelegt, dass die Mitgliedstaaten pro Jahr eine Mindestzahl (3) von miteinander abgestimmten Straßenkontrollen in Bezug auf die Kabotagevorschriften der Verordnung durchzuführen haben.

Artikel 14a – Haftung

Es wird vorgeschlagen, festzulegen, dass gegen Verlader und Spediteure Sanktionen verhängt werden, wenn sie wissentlich Verkehrsdienste in Auftrag geben, die gegen die Verordnung verstoßen.

Artikel 17 – Berichterstattung

Es wird vorgeschlagen, die Absätze 1 und 2 zu ändern, um das Datum festzulegen, bis zu dem die Mitgliedstaaten die Kommission von der Anzahl der Gemeinschaftslizenzen, der beglaubigten Kopien und der Fahrerbescheinigungen, die im vorangegangenen Kalenderjahr ausgestellt wurden, unterrichten müssen, nämlich bis zum 31. Januar des folgenden Jahres. Der neue Absatz 3 schreibt den Mitgliedstaaten vor, der Kommission über die Anzahl der im vorangegangenen Jahr durchgeführten Kontrollen von Kabotagebeförderungen Bericht zu erstatten.

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Sozialausschusses¹⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁷,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Erfahrung mit der Umsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009¹⁸ und (EG) Nr. 1072/2009¹⁹ 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

¹⁶ ABl. C [...], [...], S. [...].

¹⁷ ABl. C [...], [...], S. [...].

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

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, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, durch gemeinsame Vorschriften zu gewährleisten und damit die Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Unternehmen einander anzunähern, sollte diese Bestimmung gestrichen werden, während die Anforderungen im Hinblick auf eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung und eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit verbindlich vorgeschrieben werden sollten.

- (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.
- (4) Es 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.
- (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 einschlägige Verstöße gegen die Unionsvorschriften 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 ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle nicht überschreitet, 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 betreffenden Tätigkeiten im Allgemeinen einen begrenzten Umfang haben, sollten die entsprechenden Anforderungen weniger streng sein als jene für die Unternehmer, die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen verwenden, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle überschreitet.
- (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, zur Zahl ihrer Beschäftigten, zu ihrer Risikoeinstufung und ihren grundlegenden Finanzdaten 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 Rates²⁰ 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 im Großen und Ganzen wahren.
- (14) Zu diesem Zweck und um Kontrollen zu erleichtern und Unklarheiten zu beseitigen, sollte die Begrenzung der Zahl der Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung abgeschafft, die Zahl der für solche Beförderungen zur Verfügung stehenden Tage dagegen verringert werden.
- (15) Die Mittel, mit denen die Kraftverkehrsunternehmer die Einhaltung der Vorschriften für die Kabotage nachweisen können, sollten präzisiert werden. Die Nutzung und Übertragung elektronischer Verkehrsinformationen sollten als solche Mittel anerkannt

²⁰ 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).

werden; dadurch würden die Bereitstellung relevanter Nachweise 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 Kraftverkehrsunternehmen 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 zu ändern, die die Verordnung durch eine Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der gegen die Unionsvorschriften begangenen schwerwiegenden Verstöße, die zusätzlich zu den in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können, zu ergänzen 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 2016²¹ 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 —

²¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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 wird gestrichen;

ii) 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) folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und d und die Artikel 4, 6, 8, 9, 14, 19 und 21 gelten 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 3,5 t nicht überschreitet, ausüben.

Die Mitgliedstaaten können jedoch

(a) diesen Unternehmen die Anwendung einiger oder aller Bestimmungen nach Unterabsatz 1 vorschreiben;

(b) die Schwelle nach Unterabsatz 1 für alle oder einige Kraftverkehrskategorien herabsetzen.“

(2) Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.

(3) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

(a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen seine wichtigsten Unternehmensunterlagen aufbewahrt werden, insbesondere seine Geschäftsverträge, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen,

Arbeitsverträge, 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;“

(b) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) seine administrativen und gewerblichen Tätigkeiten tatsächlich und dauerhaft mittels der angemessenen verwaltungstechnischen Ausstattung und Einrichtung in Räumlichkeiten ausüben, die in diesem Mitgliedstaat gelegen sind;“

(c) folgender Buchstabe d wird angefügt:

„d) die mit den Fahrzeugen nach Buchstabe b durchgeführte Verkehrstätigkeit mittels der in diesem Mitgliedstaat gelegenen angemessenen technischen Ausstattung leiten;“

(d) folgender Buchstabe e wird angefügt:

„e) in einem im Verhältnis zur Größe und Tätigkeit der Niederlassung angemessenen Umfang Vermögenswerte halten und Mitarbeiter beschäftigen.“

(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, geschäftsführenden Direktoren, Gesellschafter im Fall von Offenen Handelsgesellschaften, anderen rechtlichen Vertreter 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, geschäftsführenden Direktoren, Gesellschafter im Fall von Offenen Handelsgesellschaften, anderen rechtlichen Vertreter 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) Entsendung von Arbeitnehmern,

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) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 24 delegierte Rechtsakte 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, zu erlassen. 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 Fahrer, die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden.“

(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. Das Unternehmen weist anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass es jedes Jahr über ein Eigenkapital in Höhe von mindestens 9000 EUR für nur ein genutztes Fahrzeug und von mindestens 5000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug verfügt. Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, ausüben, weisen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass sie jedes Jahr über ein Eigenkapital in Höhe von mindestens 1800 EUR für nur ein genutztes Fahrzeug und von mindestens 900 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug verfügen.“

(b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse 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 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 24 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III zu erlassen, um sie an die Marktentwicklung und den technischen Fortschritt anzupassen.“

(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 g, h, i und j werden angefügt:

„g) amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Buchstabe b verfügt;

h) Zahl der Beschäftigten;

i) Vermögenswerte, Verbindlichkeiten, Eigenkapital und Umsatz insgesamt in den vorangehenden zwei Jahren;

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 erhält folgende Fassung:

Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Verordnung zuständig ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission Namen und Anschrift dieser einzelstaatlichen Kontaktstelle bis spätestens 31. Dezember 2018 mit. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich jede Änderung betreffend die Kontaktstelle mit.
2. Ein Mitgliedstaat, der von einem anderen Mitgliedstaat über einen schwerwiegenden Verstoß 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. 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.
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 andere Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.
5. Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der betreffende Mitgliedstaat dies sowie die Gründe hierfür dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen zehn Arbeitstagen mit. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden.
- (6) Auf Ersuchen nach Absatz 3 übermitteln die Mitgliedstaaten binnen 25 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens die angeforderten Informationen und führen die erforderlichen Kontrollen und Untersuchungen durch, es sei denn, sie haben dem ersuchenden Mitgliedstaat gemäß den Absätzen 4 und 5 mitgeteilt, dass der Antrag unzureichend begründet bzw. dass es nicht möglich ist, dem Ersuchen nachzukommen und welche Schwierigkeiten aufgetreten sind.
- (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.

(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.“

(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 6 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 9 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [dem Datum des Inkrafttretens dieser (Änderungs)Verordnung] übertragen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 6 Absatz 2 und 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 6 Absatz 2 und 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 Absatz 3 wird gestrichen.

(16) In Artikel 26 werden die folgenden Absätze 3, 4 und 5 angefügt:

„(3) Die Mitgliedstaaten erstellen jedes Jahr einen Bericht über die Verwendung von Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder von Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet und übermitteln diesen der Kommission bis spätestens 30. Juni des Jahres nach Ablauf des Berichtszeitraums. Dieser Bericht enthält folgende Angaben:

a) die Zahl der Zulassungen, die Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, ausüben, erteilt wurden;

b) die Zahl der in dem Mitgliedstaat in jedem Kalenderjahr zugelassenen Fahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet;

c) die Gesamtzahl der in dem Mitgliedstaat am 31. Dezember jedes Jahres zugelassenen Fahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet;

d) den geschätzten Anteil der Kraftfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder der Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, an der gesamten Beförderungsleistung im Kraftverkehr aller in dem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Kabotagebeförderungen.

4. Auf der Grundlage der von der Kommission gesammelten Informationen nach Absatz 3 und weiterer Nachweise legt die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2024 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Entwicklung der Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder der Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Kraftverkehr vor. Auf der Grundlage dieses Berichts wird sie erneut prüfen, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorschlagen.

(5) Die Mitgliedstaaten erstatten jedes Jahr der Kommission Bericht über die Ersuchen, die sie nach Artikel 18 Absätze 3 und 4 gestellt haben, die von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Antworten und die Maßnahmen, die sie auf der Grundlage der übermittelten Informationen ergriffen haben.“

(17) Anhang IV Nummer 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

Artikel 2

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

- (1) Dem Artikel 1 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Beförderung von leeren Containern oder Paletten gilt als gewerblicher Güterkraftverkehr, sofern sie Gegenstand eines Beförderungsvertrags ist.“
- (2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - (a) Nummer 6 erhält folgende Fassung:

„6. „Kabotage“ gewerblichen innerstaatlichen Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird und der die Beförderung von der Abholung der Güter an einer oder mehreren Ladestellen bis zu ihrer Auslieferung an einer oder mehreren Entladestellen gemäß Frachtbrief umfasst;“
- (3) Artikel 4 wird wie folgt geändert:
 - (a) Absatz 2 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die maximale Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz an die Marktentwicklung anzupassen.“
 - (b) Absatz 4 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„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) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmen sind berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder aus einem Drittstaat in einen Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs im Aufnahmemitgliedstaat oder in angrenzenden Mitgliedstaaten durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung innerhalb von 5 Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung.“
 - (b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, sind nur dann mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die vorhergehende grenzüberschreitende Beförderung vorweisen kann.“

(c) Folgender Absatz 4a wird eingefügt:

„(4a) Die Belege nach Absatz 3 werden dem Kontrollberechtigten des Aufnahmemitgliedstaats auf Verlangen und während der Dauer 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, die den in Absatz 3 genannten Nachweis erbringen kann.

* 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. Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass ab dem 1. Januar 2020 in jedem Kalenderjahr mindestens 2 % aller in seinem Hoheitsgebiet durchgeführten Kabotagebeförderungen überprüft werden. Ab dem 1. Januar 2022 wird der Prozentsatz auf mindestens 3 % erhöht. Die Grundlage für die Berechnung dieses Prozentsatzes bildet die gesamte Kabotagetätigkeit in dem Mitgliedstaat in Tonnenkilometern im Jahr t-2 entsprechend Eurostat-Daten.

2. Die Mitgliedstaaten kontrollieren gezielt Unternehmen, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eines Verstoßes gegen die für sie geltenden Bestimmungen dieses Kapitels eingestuft wurden. Hierzu behandeln die Mitgliedstaaten im Rahmen des nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*** errichteten und nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates**** erweiterten Risikoeinstufungssystems diese Verstöße als eigenständiges Risiko.

3. Die Mitgliedstaaten führen mindestens drei 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 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 wesentlich 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 Absätze 2 und 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 Absätze 2 und 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 Absätze 2 und 4 und Artikel 5 Absatz 4 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.

(9) Artikel 15 wird gestrichen.

(10) Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

Berichterstattung

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres von der Anzahl der Verkehrsunternehmer, die am 31. Dezember des vorangegangenen Jahres Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und von der Anzahl der beglaubigten Kopien für die zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres die Anzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr ausgestellten Fahrerbescheinigungen

mit sowie die Anzahl der Fahrerbescheinigungen, die sich am 31. Dezember des vorangegangenen Kalenderjahres insgesamt im Umlauf befanden.

3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres von der Anzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr gemäß Artikel 10a durchgeführten Kontrollen von Kabotagebeförderungen. Diese Angaben umfassen die Anzahl der überprüften Fahrzeuge und die Anzahl der überprüften Tonnenkilometer.“;

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 [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 [xx].

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



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 1. Juni 2017
(OR. en)

9670/17

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0122 (COD)**

**TRANS 214
SOC 440
CODEC 925**

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 277 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 277 final.

Anl.: COM(2017) 277 final

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

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**

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer werden seit 1969 in EU-Rechtsvorschriften geregelt. Derzeit sind in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006¹ (die „Lenkzeiten-Verordnung“) die Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, die Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und die wöchentlichen Ruhezeiten festgelegt. Außerdem schreibt sie die Verwendung eines Fahrtenschreibers als wichtigstes Instrument für die Kontrolle der Einhaltung dieser Anforderungen vor. Es wurden aufeinander folgende Verordnungen erlassen, um die Vorschriften an den technischen Fortschritt bei den Fahrtenschreibern anzupassen, zuletzt mit der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr (die „Fahrtenschreiber-Verordnung“). Mit ihr wurde der „intelligente Fahrtenschreiber“ erstmals vorgeschrieben, der an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems angebunden ist.

Sowohl die Lenkzeiten-Verordnung als auch die Fahrtenschreiber-Verordnung sind Teil der umfassenden Bemühungen, die Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer zu verbessern, einen fairen Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten und die Sicherheit auf den europäischen Straßen zu erhöhen. Strengere Anforderungen an die Verwendung von Fahrtenschreibern haben schrittweise zu einer effizienteren und einheitlicheren Durchsetzung in der gesamten EU beigetragen.

Eine im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) 2015-2017² durchgeführte Ex-post-Bewertung der für den Straßenverkehr geltenden Sozialvorschriften und ihrer Durchsetzung hat gezeigt, dass die Lenkzeiten-Verordnung in Bezug auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Unternehmen nur teilweise wirksam war. Zwar hat sich die Straßenverkehrssicherheit in diesem Zeitraum verbessert, jedoch lassen sich diese Verbesserungen nicht allein auf jene Verordnung zurückführen.

Die Hauptprobleme stehen nicht nur mit den Schwachstellen der Vorschriften selbst in Zusammenhang, sondern auch mit einer unzureichenden Durchsetzung und dem Unvermögen, die aufkommenden sozial- und marktpolitischen Herausforderungen mit ihnen zu bewältigen. Das Ziel dieses Vorschlags, der eine REFIT-Initiative³ darstellt, besteht darin, die ermittelten Schwachstellen zu beseitigen und zu einer Verbesserung der sektoralen Arbeits- und Geschäftsbedingungen beizutragen. Dazu werden bestimmte Vorschriften klarer abgefasst und aktualisiert und wird die Nutzung heutiger und künftiger Fahrtenschreiber weiter perfektioniert, um so eine kostengünstigere Durchsetzung sicherzustellen.

¹ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

² Die Ex-post-Bewertung erstreckte sich auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die Richtlinie 2006/22/EG über die Durchführung bestimmter Verordnungen und die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben.

³ Initiative Nr. 11 in Anhang 2 des Arbeitsprogramms der Kommission für 2017.

- **Kohärenz mit anderen geplanten Initiativen im Straßenverkehrssektor**

Dieser Vorschlag ist Teil einer umfangreicheren und noch nicht abgeschlossenen Überprüfung der EU-Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs. Er steht in engem Zusammenhang mit der Initiative zur Verbesserung der Durchsetzung der Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten und zur Festlegung sektorspezifischer Kriterien für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr. Er steht auch in engem Zusammenhang mit der laufenden Überarbeitung der Marktvorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009), für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) und für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (Verordnung (EG) Nr. 1973/2009).

Für den Aufbau eines fairen, sicheren, umweltfreundlichen und sozial tragfähigen Straßenverkehrssektors ist es unerlässlich, Sozialvorschriften und Marktregeln festzulegen, die einen umfassenden und kohärenten Rechtsrahmen bilden und einheitlich und wirksam durchgesetzt werden. Mit keiner dieser Initiativen allein lassen sich die derzeit bestehenden sozial- und marktpolitischen Herausforderungen bewältigen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag leistet einen Beitrag zu zwei Schwerpunkten dieser Kommission – Schaffung eines „vertieften und gerechteren Binnenmarkts“ und Förderung von „Arbeitsplätzen, Wachstum und Investitionen“. Er steht im Einklang mit den Maßnahmen zur Bekämpfung von sozialer Ungerechtigkeit und unfairem Wettbewerb und zur Schaffung eines sozialpolitischen Rahmens für neue Beschäftigungsmöglichkeiten und faire Geschäftsbedingungen.

Er deckt sich mit den Zielsetzungen der Sozialagenda der Kommission, da eines der Ziele die Gewährleistung angemessener Arbeitsbedingungen und eines geeigneten Sozialschutzes ist, und mit der Initiative zur Schaffung einer EU-Säule sozialer Rechte. Zudem steht er mit Artikel 31 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union in Einklang, in dem insbesondere ein Recht auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten festgelegt ist. Mit den in diesem Vorschlag enthaltenen Bestimmungen über wöchentliche Ruhezeiten sollen die Unternehmen mehr Flexibilität und die Arbeitnehmer die Möglichkeit erhalten, angemessene Ruhezeiten einzuhalten, vorzugsweise an ihrem Heimatort oder in einer angemessenen Unterkunft.

Der Vorschlag leistet einen Beitrag zum REFIT-Programm, indem bestimmte Sozialvorschriften klarer abgefasst und angepasst werden und die Durchsetzung kostengünstiger wird.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Dieser Vorschlag ändert die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und beruht daher auf derselben Rechtsgrundlage, nämlich Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiarität**

Nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die Union ihre gesetzgeberische Zuständigkeit für den Verkehrssektor mit den Mitgliedstaaten. Bestehende Vorschriften kann jedoch nur der Unionsgesetzgeber ändern.

Schwachstellen der geltenden Rechtsvorschriften führen dazu, dass Mitgliedstaaten Sozialvorschriften unterschiedlich um- und durchsetzen. Eine unionsweit einheitliche Anwendung und Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor lässt sich allein durch Leitlinien der Kommission oder eine von den Mitgliedstaaten betriebene Selbstregulierung nicht erreichen. Deshalb sind Maßnahmen auf Unionsebene gerechtfertigt.

Nach Artikel 154 AEUV, demzufolge die Sozialpartner auf Unionsebene zu Fragen der Beschäftigung und sozialen Angelegenheiten nach Artikel 153 AEUV zu hören sind, wird die Kommission einen Konsultationsprozess einleiten, um die Stellungnahmen der Sozialpartner zu der möglichen Ausrichtung einer Unionsmaßnahme in Bezug auf die Richtlinie 2002/15/EG, die die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergänzt, einzuholen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag geht nicht über das zur Behebung der genannten Probleme notwendige Maß hinaus, die sich aus den unangemessenen Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und den Wettbewerbsverzerrungen zwischen Unternehmen ergeben.

Wie in Abschnitt 7.2 der Folgenabschätzung angegeben, setzt der Vorschlag die Option um, bei der davon ausgegangen wird, dass sie am besten geeignet und ausgewogen ist. Diese Lösung bietet ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung der Arbeits- und Ruhebedingungen für Kraftfahrer, mit der Möglichkeit für die Unternehmen, die Beförderungen so effizient wie möglich zu gestalten, und der grenzübergreifenden wirksamen und einheitlichen Durchsetzung der bestehenden Vorschriften.

Der Vorschlag konzentriert sich auf eine Vereinfachung und Klärung bestehender Vorschriften sowie auf eine am Bedarf des Sektors ausgerichtete Anpassung bestimmter Vorschriften. So werden die Vorschriften einfacher befolgt und unionsweit auf kohärente Weise durchgesetzt werden können. Mit dem Vorschlag soll der unnötige Verwaltungsaufwand für Unternehmen reduziert und sichergestellt werden, dass die Anforderungen an die Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten im Verhältnis zu den ermittelten Problemen stehen. Die Folgenabschätzung kam zu dem Schluss, dass die geplanten Maßnahmen keine unverhältnismäßigen Auswirkungen auf KMU haben.

- **Wahl des Instruments**

Da mit dem Vorschlag eine begrenzte Anzahl Änderungen an zwei miteinander in Zusammenhang stehenden Verordnungen eingeführt wird, ist das gewählte Instrument ebenfalls eine Verordnung. Angesichts der begrenzten Anzahl vorgeschlagener Änderungen erscheint eine Neufassung der beiden Verordnungen nicht notwendig.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die Lenkzeiten-Verordnung war Gegenstand einer umfassenden Ex-post-Bewertung im Rahmen des REFIT 2015-2017⁴, von der auch die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit und die Richtlinie 2006/22/EG über die Durchsetzung der Sozialvorschriften betroffen waren. Sie wurde durch eine externe Studie ergänzt.

Speziell für die Lenkzeiten-Verordnung wurden die folgenden Hauptprobleme ermittelt:

- abweichende Auslegung und Durchsetzung der Vorschriften über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit, was unkoordinierte nationale Maßnahmen und eine Ungleichbehandlung von Kraftfahrern und Unternehmen zur Folge hat;
- fortdauernder Missbrauch der Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten wegen mangelnder Flexibilität bei ihrer Anwendung, insbesondere im Fall unvorhergesehener Umstände;
- mangelnde Klarheit des Begriffs „nichtgewerbliche“ Beförderung und Beförderungen für private Zwecke, was unterschiedliche Interpretationen und eine Ungleichbehandlung von Kraftfahrern und Unternehmen zur Folge hat;
- die Vorschriften über Fahrtunterbrechungen sind für den „Mehrfahrerbetrieb“ (Fahren im Team) nicht geeignet, was zu unterschiedlichen Durchsetzungspraktiken führt;
- unzulängliche Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten, was eine grenzübergreifende wirksame und einheitliche Durchsetzung erschwert.

Diese Probleme wirken sich ungünstig auf die Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen aus und behindern indirekt weitere Verbesserungen der Straßenverkehrssicherheit.

Die Fahrtenschreiber-Verordnung war nicht Teil dieser Ex-post-Bewertung im Rahmen des REFIT. Gleichwohl ließ diese Bewertung erkennen, dass eine Schwachstelle des Durchsetzungssystems den uneinheitlichen und ineffizienten Einsatz von Kontrollinstrumenten und Datenaustauschsystemen, einschließlich Fahrtenschreiber, betrifft. Die Funktionalitäten des derzeitigen Fahrtenschreibersystems könnten besser eingesetzt werden, bis die intelligenten Fahrtenschreiber eingebaut und intensiver genutzt werden.

• Konsultation der Interessenträger

Zur Vorbereitung dieses Vorschlags wurden umfangreiche Konsultationen der Interessenträger durchgeführt, die die in der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 festgelegten Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien (KOM(2002) 704 endg.) erfüllten.

Im Rahmen des Konsultationsverfahrens wurden Meinungen eingeholt und Daten erhoben. Alle einschlägigen Interessenträger wurden gebeten, sich an der Konsultation zu beteiligen:

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

ationale Verkehrsministerien, nationale Durchsetzungsbehörden, Verbände von Straßenverkehrsunternehmen, Güter- und Fahrgastbeförderungsunternehmen, Spediteuren, Verladern, KMU, Gewerkschaften, Kraftfahrern und sonstigen Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor.

Vor allem die europäischen Sozialpartner wurden während des gesamten Verfahrens umfassend konsultiert. Hierzu wurden unterschiedlichste offene und gezielte Konsultationsverfahren und -instrumente eingesetzt:

- Am 4. Juni 2015 wurde auf einer hochrangigen Konferenz zum Thema „Eine Sozialagenda für den Verkehr“ mit rund 350 Teilnehmern, darunter Entscheidungsträger, Verkehrsexperten und Sozialpartner, eine breite Diskussion über die sozialen Aspekte des Straßenverkehrs eingeleitet.
- Ende 2015 fanden spezielle Seminare statt, auf denen Vertreter der Industrie, der Mitgliedstaaten und der europäischen Sozialpartner teilnahmen. Die Diskussionen konzentrierten sich auf die Frage, wie die Sozial- und Binnenmarktgesetzgebung im Straßenverkehrssektor angewandt wird.
- Eine Straßenverkehrskonferenz am 19. April 2016. Einer der Workshops behandelte die Themen Binnenmarkt und soziale Aspekte des Kraftverkehrs. Die etwa 400 Teilnehmer, vor allem Vertreter der Mitgliedstaaten und Abgeordnete des Europäischen Parlaments sowie wichtige Interessenvertreter, diskutierten die Ziele und den Umfang der geplanten Initiativen zum Straßenverkehr.
- Um gezielt die Ansichten der nationalen Verkehrsministerien (der Schwerpunkt lag auf der Umsetzung und Auslegung der Vorschriften), Vollzugsbehörden (der Schwerpunkt lag auf der Durchsetzung, den Durchsetzungskosten und dem Nutzen), Unternehmen (der Schwerpunkt lag auf den Auswirkungen der Vorschriften auf Unternehmen des Sektors), Gewerkschaften (der Schwerpunkt lag auf den Auswirkungen der Vorschriften auf die Fahrer) und sonstiger Interessenträger wie Industrieverbände (der Schwerpunkt lag auf den übergreifenden Ansichten über die Auswirkungen der Vorschriften) einzuholen, wurden fünf auf diese Zielgruppen zugeschnittene Umfragen durchgeführt. Insgesamt gingen 1441 Antworten ein (davon 1269 von Kraftverkehrsunternehmen).
- Mit 90 Interessenträgern (davon 37 Kraftfahrern) wurden Gespräche geführt, um Einblicke zu gewinnen, welche Erfahrungen diese Interessenträger mit der Durchsetzung der EU-Straßenverkehrsvorschriften gemacht haben, wie wirksam deren Durchsetzung ist und welche Probleme sich bei der Einhaltung der Vorschriften ergeben haben.
- Vom 5. September bis zum 11. Dezember 2016 wurde eine öffentliche Konsultation⁵ durchgeführt, bei der die im Rahmen der Ex-Post-Bewertung ermittelten Probleme bestätigt und Lösungsansätze aufgezeigt werden sollten. 1209 der 1378 Antworten gingen von Kraftfahrern, Unternehmen, Verladern, Spediteuren und Bürgern ein und 169 von nationalen Behörden, Durchsetzungsbehörden, Arbeitnehmerorganisationen und Industrieverbänden;
- Zwischen dem 4. November 2016 und dem 4. Januar 2017 wurde bei ausgewählten KMU eine Umfrage durchgeführt. In den 109 eingegangenen Antworten wurden Ansichten zu den Zielen der Überarbeitung des Rechtsrahmens und zu den Lösungsansätzen dargelegt.

⁵ Zusammenfassung der Feststellungen: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

- Eine Online-Umfrage bei Kraftfahrern (die 345 Antworten enthielten Ansichten zu potenziellen Maßnahmen. Allerdings waren diese Ansichten nicht in vollem Umfang repräsentativ, da 140 dieser Antworten aus den Niederlanden kamen und 127 aus dem Vereinigten Königreich).

- Außerdem initiierte die Kommission eine Umfrage bei nationalen Behörden und Durchsetzungsbehörden (aus 27 EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und der Schweiz gingen 41 Antworten ein) und eine Umfrage bei den Unternehmen (73 Antworten, aber auch hier waren die Antworten nicht repräsentativ, da 58 der Antworten aus Ungarn eingingen). und

- Gespräche mit 7 Verkehrsunternehmen, 9 nationalen Industrieverbänden, 9 nationalen Behörden, 4 nationalen Gewerkschaften und 6 europäischen Sozialpartnern.

Die europäischen Sozialpartner im Straßenverkehrssektor wurden in mehreren bilateralen Sitzungen mit der Kommission und mit dem Straßenverkehrsausschuss für den sektoralen Dialog sowie mit der Arbeitsgruppe der Sozialpartner regelmäßig informiert und konsultiert.

Bei diesen Konsultationen wurden folgende Hauptprobleme bestätigt:

- 1) unangemessene Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer;
- 2) Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen; und
- 3) hoher Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Mitgliedstaaten.

Außerdem wurden die wichtigsten rechtlichen Aspekte hinter diesen Herausforderungen identifiziert, nämlich unklare oder ungeeignete Sozialvorschriften, abweichende Interpretationen der Vorschriften, uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung und unzureichende Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungen der Mitgliedstaaten.

In Bezug auf die vorgelegten Maßnahmenentwürfe befürworteten alle Interessenträger ausdrücklich eine Verbesserung der Durchsetzung und Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden, auch wenn einige nationale Durchsetzungsbehörden Bedenken hinsichtlich etwaiger zusätzlicher Durchsetzungskosten äußerten.

Die Gewerkschaften, die nationalen Behörden, die Kraftfahrer, die Unternehmen und die Verbände von Straßenverkehrsunternehmen wiesen insbesondere auf das Problem angemessener Ruheeinrichtungen während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit hin.

Die Maßnahmenentwürfe hinsichtlich der Berechnung der durchschnittlichen wöchentlichen Ruhezeit und einer eventuellen größeren Flexibilität bei der Anwendung der Vorschriften für die Lenk- und Ruhezeiten, die es den Kraftfahrern ermöglichen würde, für ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihren Heimatort zurückzukehren, hatten gemischte Reaktionen zur Folge. Im Gegensatz zu den Gewerkschaften befürworteten die Unternehmen und die Kraftfahrer diese Maßnahmen, während die Durchsetzungsbehörden Bedenken hinsichtlich der wirksamen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften anmeldeten.

• **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externe Experten unterstützten die Kommission mit einer Studie zur Ex-post-Bewertung vom Juni 2016⁶ und mit einer Studie zur Folgenabschätzung, die im Mai 2017 fertiggestellt wurde.

⁶ Abschlussbericht: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- **Folgenabschätzung**

Dieser Vorschlag wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Empfehlungen abgab. Alle wesentlichen Kommentare des Ausschusses wurden in der überarbeiteten Fassung der Folgenabschätzung berücksichtigt (siehe Bericht über die Folgenabschätzung in Anhang 1).

Bei der Folgenabschätzung wurden vier Politikoptionen betrachtet: Die ersten drei Optionen sind kumulativ im Hinblick auf eine Erhöhung des Umfangs regulatorischer Eingriffe und die erwarteten Auswirkungen, während die vierte Option horizontal war und ihre Maßnahmen mit jeder der ersten drei Optionen kombiniert werden könnten.

Kern der ersten Politikoption ist die Klärung des Rechtsrahmens und die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden. Die zweite Option ist auf eine Stärkung der Durchsetzung ausgerichtet. Bei der dritten Politikoption werden wesentlichen Änderungen der Vorschriften vorgeschlagen, insbesondere in Bezug auf die leistungsbezogene Bezahlung und Ausnahmen für die Personenbeförderungen im inländischen und grenzüberschreitenden Kraftomnibus-Verkehr. Die vierte Politikoption betrifft sektorspezifische Kriterien und bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor. Sie enthielt drei Varianten mit unterschiedlichen zeitlichen Grenzen:

Option 1 schien am wenigsten geeignet, das Problem der Rechtsunsicherheit und der Ungleichheit zwischen Kraftfahrern und Unternehmen wirksam anzugehen. Dies war insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Maßnahmen freiwillig wären und es den Mitgliedstaaten überlassen wäre, sie einzuführen oder nicht. Dieser freiwillige Ansatz würde die Vorbehalte gegenüber ausufernder nationaler Maßnahmen, mit denen sich die Kraftfahrer und die Unternehmen auseinandersetzen müssten, nur vergrößern.

Option 3 könnte einige Nebeneffekte zu haben, die sich nachteilig auf die Arbeitsbedingungen der in der Personenbeförderung beschäftigen Kraftfahrer auswirken. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Maßnahme in Bezug auf die aufgeschobenen wöchentlichen Ruhezeiten zu einer Erhöhung des Ermüdungsindex um 20-33 % und der Risiken für die Straßenverkehrssicherheit um 4-5 % führen würde. Diese erhöhten Ermüdungs- und Risikoindizes würden mit einer 3-5 %igen Einsparung bei den Kosten der Unternehmen für die Einhaltung der Vorschriften einhergehen.

Die bevorzugte Option ist eine Kombination von Politikoption 2 und Politikoption 4. Die Auswirkungen der Politikoption 4 verstärken die erwarteten Auswirkungen der Politikoption 2, indem die Arbeits- und Ruhebedingungen für Kraftfahrer (der Ermüdungsindex sinkt um 28 % und für die Kraftfahrer aus der EU-13 verringern sich die Zeiträume der Abwesenheit vom Heimatort um 43 % und bei den Kraftfahrern aus den EU-15 um 16 %) verbessert werden. Eine Kombination der Optionen 2 und 4 wird auch zu Synergiegewinnen führen, die effizientere Kontrollen der Einhaltung der Entsendevorschriften ermöglichen und dadurch die Kosten für die Unternehmen senken.

Eine Kombination der Optionen 2 und 4 ist generell die wirksamste Art und Weise, um die bei der Folgenabschätzung ermittelten Probleme anzugehen. Es wird geschätzt, dass Unternehmen, die grenzüberschreitende Straßenverkehrsdienste erbringen, mit der Politikoption 4 bei den Verwaltungskosten rund 785 Mio. EUR pro Jahr einsparen können. Die Einsparungen aufgrund der Maßnahmen der Option 2 konnten nicht quantifiziert werden. Gleichwohl dürften sie zu weniger Zuwiderhandlungen und damit zu einer Senkung der

Kosten für die Einhaltung der Vorschriften führen. Darüber hinaus lässt sich mit der Politikoption 2 die Effizienz des Straßenverkehrs erhöhen und Anreize schaffen, damit die Fahrer häufiger an ihren Heimatort zurückkehren können. Allerdings werden den nationalen Behörden in dem Übergangszeitraum, in dem die überarbeiteten Vorschriften eingeführt werden, leicht höhere Durchsetzungskosten (zwischen 1,3 % und 8 %) entstehen. Ebenso werden beide Optionen für bestimmte Unternehmen zu einem leichten Anstieg der Kosten für die Einhaltung der Vorschriften führen, da die Unterbringungskosten für die außerhalb des Fahrzeugs einzulegenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten (rund 50 – 160 EUR pro Reise) gezahlt werden müssen.

Der Vorschlag steht im Einklang mit der in der Folgenabschätzung bevorzugten Option.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag entspricht dem REFIT-Ziel, die Wirksamkeit der Rechtsvorschriften zu erhöhen und den Verwaltungsaufwand für Unternehmen zu verringern. Dies wird in erster Linie durch eine Vereinfachung und eine Anpassung der Vorschriften an den sektorspezifischen Bedarf und, mit Blick auf wirksamere Kontrollen, durch eine stärkere Nutzung digitaler Aufzeichnungsgeräte (Fahrtenschreiber) erreicht. Wenngleich die Durchsetzungskosten für die nationalen Behörden leicht steigen dürften, lässt sich dieser Anstieg durch die besseren Arbeitsbedingungen für die Kraftfahrer und bessere Geschäftsbedingungen für die Unternehmen rechtfertigen. Dies führt zu Einsparungen bei den Kosten, die bei einer Nichteinhaltung der Vorschriften anfallen. Der Vorschlag wird auch eine effizientere Durchsetzung bewirken, beispielsweise durch eine Verbesserung der Merkmale des künftigen „intelligenten“ Fahrtenschreibers. Der Vorschlag sieht keine Ausnahmen für Kleinunternehmen vor, da hierbei das Risiko ungleicher Wettbewerbs- und Arbeitsbedingungen bestünde.

Grundrechte

Der Vorschlag leistet einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Grundrechtecharta, insbesondere von Artikel 31, in dem das Recht auf angemessene und gerechte Arbeitsbedingungen festgelegt ist.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. SONSTIGE ELEMENTE

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Entwicklungen, insbesondere Zahl, Art und Häufigkeit von Verstößen gegen die Sozialvorschriften, werden mit Hilfe nationaler Umsetzungsberichte und Datenanalysen der EU-Durchsetzungsstellen überwacht. Der Straßenverkehrsausschuss wird Fragen der Um- und Durchsetzung regelmäßig überwachen und bewerten.

Andere Marktentwicklungen und ihre möglichen Auswirkungen auf die Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen werden aufgrund sachdienlicher Daten bewertet, die für andere

Initiativen, insbesondere bei der Überarbeitung der Verordnung über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) und die Verordnung über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009), erhoben wurden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Wichtigste Elemente des Vorschlags:

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 3

Artikel 3 Buchstabe h wird geändert, um entsprechend dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-317/12 *Lundberg* zu klären, dass Privatpersonen, die Fahrzeuge verwenden, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, und die private Gegenstände für eigene Zwecke befördern, nicht verpflichtet sind, ihre Lenk- und Ruhezeiten aufzuzeichnen, und deshalb nicht verpflichtet sind, einen Fahrtenschreiber oder eine Fahrerkarte einzubauen oder zu verwenden.

Artikel 4

Artikel 4 Buchstabe r wird angefügt um den Begriff „nichtgewerbliche“ Güterbeförderung zu definieren, da eine nicht einheitliche Definition zu Unsicherheiten und Unterschieden bei der Auslegung führt.

Artikel 6

Artikel 6 Absatz 5 wird geändert um klarzustellen, dass die Zeiten für andere Arbeiten als Lenktätigkeiten der Kraftfahrer sowie Bereitschaftszeiten aufgezeichnet werden müssen und ihre Aufzeichnung harmonisiert werden muss. Eine umfassende Aufzeichnung aller Tätigkeiten der Kraftfahrer, und nicht nur die Lenktätigkeiten, die automatisch von einem Fahrtenschreiber festgehalten werden, ist wichtig, um die Arbeitsmuster der Kraftfahrer, die ggf. zu einer Ermüdung führen und eine Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr bedeuten können, wirksam zu überwachen.

Artikel 7

In Artikel 7 wird ein dritter Absatz angefügt um klarzustellen, dass Kraftfahrer, die im Team fahren, ihre vorgeschriebene Fahrtunterbrechung in einem Fahrzeug einlegen können, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird. Dies ist aufgrund nicht verbindlicher Leitlinien der Kommission bereits gängige Praxis.

Artikel 8

Artikel 8 wird zur Klärung und zur Anpassung der wöchentlichen Ruhezeiten an den sektorspezifischen Bedarf und an das derzeitige Vorgehen bei der Festlegung von Beförderungszeitplänen, insbesondere im Fernverkehr, geändert. Dadurch sollen die Ruhebedingungen der Kraftfahrer verbessert und die Durchsetzung vereinfacht werden, insbesondere durch Kontrollen des Ausgleichs für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit des Kraftfahrers.

Artikel 8 Absatz 6 wird geändert um klarzustellen, dass Kraftfahrer ihre wöchentlichen Ruhezeiten innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen flexibler handhaben können, wobei sicherzustellen ist, dass ein Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zusammen mit einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit innerhalb von drei Wochen genommen wird. Durch diese Änderung werden die derzeitigen Anforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten nicht berührt.

Artikel 8 Absatz 7 wird geändert um zu verdeutlichen, dass jeder Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit mit einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mindestens 45 Stunden zu verbinden ist. Dadurch wird es leichter, die als Ausgleich genommenen Ruhezeiten zu prüfen, und die Kraftfahrer erhalten die Möglichkeit, eine aufsummierte wöchentlichen Ruhezeit zu Anspruch zu nehmen.

In Artikel 8 Absatz 8 wird ein Buchstabe a angefügt um zu verdeutlichen, dass ein Kraftfahrer eine wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden oder mehr nicht in einem Fahrzeug verbringen darf und dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, dem Kraftfahrer eine geeigneten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen bereitzustellen, wenn die Kraftfahrer nicht in der Lage sind, eine wöchentliche Ruhezeit in einem Ort ihrer Wahl zu nehmen.

Ein Artikel 8 Absatz 8 Buchstabe b wird angefügt um die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zu erläutern, die Arbeit der Kraftfahrer so zu organisieren, dass sie innerhalb von drei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens ein Mal in der Lage sind, für eine wöchentliche Ruhezeit an ihrem Heimatort zurückzukehren.

Artikel 9

Artikel 9 wird geändert, um die gegenwärtige Praxis, Ruhezeiten auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn einzulegen, anzupassen. Die derzeitigen Vorschriften lassen es nicht zu, Ruhezeiten von 24 Stunden oder länger, die teilweise bei einer Beförderung auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn eingelegt werden, als reduzierte wöchentliche Ruhezeit aufzuzeichnen. Dies führt zu unnötigen Belastungen für Kraftfahrer und Unternehmen. Durch die Änderung wird daher spezifiziert, dass ein Kraftfahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, auch eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit auf einem Fährschiff oder in der Eisenbahn nehmen kann.

Artikel 12

Artikel 12 Absatz 2 wird angefügt, damit ein Kraftfahrer unvorhergesehenen Umständen begegnen kann, die die Beförderung verzögern oder den Kraftfahrer daran hindern, für die wöchentliche Ruhezeit an seinen Heimatort zurückzukehren. Es wird präzisiert, dass Kraftfahrer, um ihren Heimatort zu erreichen, den Beginn ihrer wöchentlichen Ruhezeit aufschieben können, vorausgesetzt, sie halten die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten und die erforderliche Minstdauer der wöchentlichen Ruhezeit ein.

Artikel 14

Artikel 14 wird geändert um zu verdeutlichen, dass die vorübergehenden Ausnahmen von den allgemeinen Regeln, die die Mitgliedstaaten in dringenden Fällen zulassen, durch die außergewöhnlichen Umstände und die Dringlichkeit ihrer Lösung angemessen begründet werden müssen.

Artikel 15

In Artikel 15 werden die Mitgliedstaaten zudem verpflichtet, die Kommission über ihre nationalen Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für die Busfahrer, die von der Verordnung ausgenommen sind, zu unterrichten.

Artikel 19

Artikel 19 wird geändert um zu verdeutlichen, dass nationale Sanktionen, die bei einer Verletzung der Verordnung verhängt werden, gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union im Verhältnis zum Schweregrad des Verstoßes stehen müssen. Außerdem wird vorgesehen, dass jegliche Änderung der nationalen Sanktionsregelung der Kommission mitzuteilen ist.

Artikel 22

Artikel 22 wird geändert, um die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden sowie den Daten- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten weiter auszubauen. Ziel ist es, die Umsetzung der Vorschriften dieser Verordnung und deren grenzübergreifende Durchsetzung einheitlicher und wirksamer zu gestalten.

Artikel 22 Absatz 1 wird geändert, um zu verdeutlichen, dass die gegenseitige Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten unverzüglich und innerhalb klar vorgegebener Fristen gemäß der Richtlinie 2006/22/EG zu leisten ist.

In Artikel 22 Absatz 2 wird ein Buchstabe c angefügt um zu verdeutlichen, dass der Informationsaustausch auch Daten über die Risikoeinstufung von Unternehmen und sonstige Informationen, die für die Gewährleistung einer effektiven und effizienten Durchsetzung notwendig sind, betrifft.

Artikel 22 Absatz 3 Buchstabe a präzisiert, dass Stellen für die innergemeinschaftliche Verbindung für die Organisation eines reibungslosen Informationsaustauschs verantwortlich sein müssen.

Artikel 22 Absatz 3 Buchstabe b wird angefügt um klarzustellen, dass die gegenseitige Amtshilfe unentgeltlich erfolgt.

Artikel 25

Artikel 25 Absatz 2 wird geändert um klarzustellen, dass die Kommission gegebenenfalls Durchführungsrechtsakte zur Klärung der Bestimmungen dieser Verordnung erlassen kann. Diese Rechtsakte sollten eine einheitliche Anwendung und Durchsetzung der Verordnung sicherstellen.

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 8

Artikel 8 wird geändert, um die Merkmale des „intelligenten“ Fahrtenschreibers weiter zu verbessern, sodass es möglich wird, den genauen Standort eines Fahrzeugs, das für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt wird, zu bestimmen. Dies wird die Durchsetzung der Sozialvorschriften erleichtern.

Artikel 34

In Artikel 34 werden die Kraftfahrer verpflichtet, bei Erreichen des ersten geeigneten Halteplatzes nach einer Grenzüberschreitung den Standort ihres Fahrzeugs in einem Fahrtenschreiber aufzuzeichnen. Auf diese Weise wird es leichter, die Einhaltung der Sozialvorschriften zu überwachen. Diese Verpflichtung gilt nicht für Kraftfahrer mit „intelligenten“ Fahrtenschreibern, die eine Grenzüberschreitung automatisch aufzeichnen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

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 Sozialausschusses⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁸,

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.
- (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 Rates⁹ 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

⁷ ABl. C vom , S. .

⁸ ABl. C vom , S. .

⁹ 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).

- 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.
 - (4) Klare, angemessene und einheitlich durchgesetzte Vorschriften sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der politischen Ziele, nämlich die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer zu verbessern sowie insbesondere einen unverfälschten Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr für alle Straßenverkehrsteilnehmer zu leisten.
 - (5) Die bisherige Anforderung in Bezug auf Fahrtunterbrechungen hat sich als ungeeignet und unpraktisch für Fahrer, die sich beim Fahren abwechseln, erwiesen. Daher ist es angebracht, die Verpflichtung zur Aufzeichnung von Fahrtunterbrechungen dem besonderen Charakter der Beförderungen anzupassen, die von Fahrern durchgeführt werden, die sich beim Fahren abwechseln.
 - (6) Im grenzüberschreitenden Fernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Heimatort abwesend. Durch die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit werden diese Zeiträume unnötig verlängert. 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. Ferner muss vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmen die Arbeit der Fahrer so planen, dass diese Zeiträume der Abwesenheit vom Heimatort nicht übermäßig lang sind.
 - (7) Die Bestimmungen über die wöchentlichen Ruhezeiten werden in Bezug auf den Ort, an dem die wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden sollte, in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt. Daher sollte klargestellt werden, dass eine angemessene Unterbringung der Fahrer gewährleistet werden muss, wenn sie ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht am Heimatort einlegen.
 - (8) Die Fahrer werden oft mit unvorhergesehenen Umständen konfrontiert, 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, den Fahrern die Bewältigung dieser Lage zu erleichtern und es ihnen zu ermöglichen, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit ohne Verstoß gegen die Lenkzeitvorschriften zu erreichen.
 - (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 Rates¹⁰ 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.
- (12) Die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ sollten daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

- (1) Artikel 3 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;“

- (2) Dem Artikel 4 wird folgender Buchstabe r angefügt:

„r) „nichtgewerbliche Beförderung“ jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die nicht entlohnt und durch die kein Einkommen erzielt wird.“

- (3) In Artikel 6 Absatz 5 erhält Satz 1 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

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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.“

(4) 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.“

(5) Artikel 8 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 6 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(6) In vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

a) vier regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

b) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden und zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 24 Stunden.

Für die Zwecke von Buchstabe b werden die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.“

(b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Jede Ruhezeit, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, geht einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mindestens 45 Stunden unmittelbar voran oder folgt unmittelbar auf sie.“

(c) Folgende Absätze 8a und 8b werden eingefügt:

„(8a) Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie werden in einer geeigneten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen verbracht:

a) entweder vom Arbeitgeber bereitgestellt bzw. bezahlt, oder

b) am Wohnort oder in einer anderen vom Fahrer gewählten privaten Unterkunft.

(8b) Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass die Fahrer in der Lage sind, innerhalb jedes Zeitraums von drei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit am Wohnort zu verbringen.“

(6) Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„(9) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit oder eine reduzierte 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 reduzierten wöchentlichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.“

(7) In Artikel 12 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„Sofern die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 2 abweichen, um eine geeignete Unterkunft gemäß Artikel 8 Absatz 8a zu erreichen und dort eine tägliche oder wöchentliche Ruhezeit einzulegen. Eine solche Abweichung darf nicht zu einer Überschreitung der täglichen oder wöchentlichen Lenkzeiten oder einer Verkürzung der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeiten führen. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen der geeigneten Unterkunft handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.“

(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.“

(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 Rates¹², 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

¹² 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).

etwaige spätere Änderungen unverzüglich mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten entsprechend.“

(11) Artikel 22 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

(b) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe c angefügt:

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

(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.“

(12) Artikel 25 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) In den in Absatz 1 genannten Fällen erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Ansätze nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren.“

Artikel 2

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

(13) Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„– nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze überschreitet;“

(14) Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(7) Der Fahrer gibt bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet, ein; außerdem gibt er ein, wo und wann er in dem Fahrzeug eine Grenze überschritten hat. 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.“

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.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 1. Juni 2017
(OR. en)

9671/17

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0121 (COD)**

**TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926**

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 278 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 278 final.

Anl.: COM(2017) 278 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

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**

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit ihren Sozialvorschriften leistet die EU einen Beitrag zur Verwirklichung der politischen Ziele für den Straßenverkehrssektor, nämlich zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer, zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Straßenverkehrsunternehmen und zur Erhöhung der Sicherheit aller Straßenverkehrsteilnehmer. Wie in ihrem Weißbuch zum Verkehr vom 28. März 2011¹ dargelegt, besteht ein wesentlicher Teil der Kommissionstrategie, mit der die Integration des Straßenverkehrsmarkts in der EU sowie Fairness, Effizienz und soziale Verantwortung des Sektors weiter vorangetrieben werden sollen, darin, diese Vorschriften an den Bedarf des Sektors anzupassen und ihre Anwendung sowie ihre einheitliche und effiziente Durchsetzung zu erleichtern.

Zu den wichtigsten Sozialvorschriften für den Straßenverkehr zählen die Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG² zur Regelung der Arbeitszeit von Kraftfahrern, die in der Richtlinie 2006/22/EG festgelegten Mindestdurchführungsanforderungen, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006³ über Lenkzeiten, Ruhepausen und Ruhezeiten sowie die Richtlinie 96/71/EG⁴ über die Entsendung von Arbeitnehmern und die Richtlinie 2014/67/EU⁵ zu deren Durchsetzung. Diese Rechtsakte sind Teil der umfassenden Bemühungen, die Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer zu verbessern, einen fairen Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten, die Sicherheit auf den europäischen Straßen zu erhöhen und ein Gleichgewicht zwischen dem sozialen Schutz der Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienste anzubieten, herzustellen.

Eine im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) 2015-2017⁶ durchgeführte Ex-post-Bewertung der für den Kraftverkehr geltenden Sozialvorschriften und ihrer Durchsetzung hat gezeigt, dass diese weder effizient noch wirksam genug sind, um die Risiken einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und von Wettbewerbsverzerrungen eindämmen zu können. Die Gründe hierfür liegen in den Unzulänglichkeiten des Rechtsrahmens. Einige der gemeinsamen Vorschriften sind unklar, ungeeignet oder schwierig umzusetzen, sodass sie von den Mitgliedstaaten uneinheitlich umgesetzt werden und die Gefahr einer Fragmentierung des Binnenmarkts besteht.

Die Untersuchung der konkreten Probleme hat gezeigt, dass vor allem die bei den Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU festgestellten Unterschiede in der Auslegung und bei der Anwendung auf den Straßenverkehrssektor dringend einer Lösung bedürfen. Die Folgenabschätzung zu diesem Legislativvorschlag kommt zu dem Schluss, dass die Entsendebestimmungen und Verwaltungsanforderungen dem höchst mobilen Charakter der

¹ COM(2011) 144 final.

² ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.

³ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

⁴ ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1.

⁵ ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11.

⁶ Die Ex-post-Bewertung erstreckte sich auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 mit Bestimmungen über Lenkzeiten, Ruhepausen und Ruhezeiten, die Richtlinie 2006/22/EG über die Durchführung bestimmter Verordnungen und die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben.

Tätigkeit von Kraftfahrern im internationalen Straßenverkehr nicht gerecht werden. Sie verursachen einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand für die Unternehmen, die zudem bei der Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen in einem nicht zu rechtfertigendem Maße eingeschränkt werden. Auf die rechtlichen und praktischen Probleme bei der Anwendung der Entsendevorschriften auf den Straßenverkehrssektor wurde in Erwägungsgrund 10 des Vorschlags der Kommission vom 8. März 2016⁷ zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG eingegangen: *Da die Arbeit im internationalen Straßenverkehr durch besonders hohe Mobilität gekennzeichnet ist, wirft die Umsetzung der Entsenderichtlinie in diesem Bereich besondere rechtliche Fragen und Schwierigkeiten auf (insbesondere in Fällen, in denen keine ausreichende Verbindung mit dem betreffenden Mitgliedstaat gegeben ist). Es wäre am besten, wenn diese Herausforderungen durch sektorspezifische Rechtsvorschriften und andere EU-Initiativen, die auf eine verbesserte Funktionsweise des Verkehrsbinnenmarktes abzielen, angegangen würden.*

Dieser Vorschlag sieht vor, die Risiken unangemessener Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer, darunter auch die Beschäftigungsbedingungen, mit einem Gesamtkonzept anzugehen und gleichzeitig den übermäßigen Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern sowie Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Das übergeordnete Ziel ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen angemessenen Arbeitsbedingungen für die Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienstleistungen zu erbringen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Dieser Vorschlag ist Teil einer umfangreicheren und noch nicht abgeschlossenen Überprüfung der EU-Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs. Er steht in engem Zusammenhang mit einer Initiative, mit der die in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 festgelegten Bestimmungen zu den Lenkzeiten, Ruhepausen und Ruhezeiten und die in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 enthaltenen Bestimmungen zu den Fahrtenschreibern im Hinblick auf eine größere Klarheit und ihre Angemessenheit überarbeitet werden sollen. Er steht auch im Zusammenhang mit der laufenden Überarbeitung der Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009), für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) und für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (Verordnung (EG) Nr. 1973/2009). Für den Aufbau eines fairen, sicheren, umweltfreundlichen und sozial tragfähigen Straßenverkehrssektors ist es unerlässlich, Sozialvorschriften und Marktregeln festzulegen, die einen umfassenden und kohärenten Rechtsrahmen bilden und einheitlich und wirksam durchgesetzt werden. Mit keiner der Initiativen allein lassen sich die derzeit bestehenden sozial- und marktpolitischen Herausforderungen bewältigen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag leistet einen Beitrag zu zwei Schwerpunkten dieser Kommission – Schaffung eines „vertieften und gerechteren Binnenmarkts“ und Förderung von „Arbeitsplätzen, Wachstum und Investitionen“. Er steht im Einklang mit den Maßnahmen zur Bekämpfung von sozialer Ungerechtigkeit und unfairer Wettbewerb und zur Schaffung eines sozialpolitischen Rahmens für neue Beschäftigungsmöglichkeiten und faire Geschäftsbedingungen.

⁷ COM(2016) 128.

Ein Ziel des Vorschlags ist die Gewährleistung angemessener Arbeitsbedingungen und eines geeigneten Sozialschutzes. Damit deckt er sich mit den Zielsetzungen der Sozialagenda der Kommission und der Initiative zur Schaffung einer EU-Säule sozialer Rechte. Zudem steht er mit Artikel 31 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union in Einklang, in dem das Recht auf gerechte und angemessene Arbeitsbedingungen festgelegt ist.

Durch den geringeren Verwaltungsaufwand sowie die Vereinfachung und Anpassung einiger Vorschriften an den sektorspezifischen Bedarf trägt der Vorschlag zum REFIT-Programm bei. Die bessere Nutzung der bestehenden Kontrollinstrumente und -systeme wird darüber hinaus eine effizientere Durchsetzung ermöglichen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Dieser Vorschlag beinhaltet eine Änderung der Richtlinie 2006/22/EG sowie sektorspezifische Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern mit Bezug auf die Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU.

Rechtsgrundlage der Richtlinie 2006/22/EG ist der jetzige Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Hierauf sollte sich auch die Änderung stützen.

Rechtsgrundlage der Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EG sind zwar die Bestimmungen, die (jetzt) in Artikel 53 Absatz 1 AEUV festgelegt sind, doch da sich die hier vorgeschlagenen Vorschriften ausschließlich auf Situationen im konkreten Zusammenhang mit der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen beziehen, sollten sie sich auf Artikel 91 Absatz 1 AEUV stützen.

• Subsidiarität

Nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die Union ihre gesetzgeberische Zuständigkeit für den Verkehrssektor mit den Mitgliedstaaten. Bestehende Vorschriften kann jedoch nur der Unionsgesetzgeber ändern.

Unzulänglichkeiten in den geltenden Rechtsvorschriften führen dazu, dass Mitgliedstaaten Sozialvorschriften, auch die Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern, unterschiedlich um- und durchsetzen. Eine unionsweit einheitliche Anwendung und Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor lässt sich allein durch Leitlinien oder eine von den Mitgliedstaaten betriebene Selbstregulierung nicht erreichen. Deshalb sind Maßnahmen auf EU-Ebene gerechtfertigt.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag geht nicht über das zur Behebung der Probleme (unangemessene Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und Wettbewerbsverzerrungen zwischen Unternehmen) notwendige Maß hinaus.

Wie in Abschnitt 7.2 der Folgenabschätzung erläutert, wurde für den Vorschlag die Option ausgewählt, bei der davon auszugehen ist, dass sie sich am besten eignet, für ein

ausgewogenes Verhältnis zwischen der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Kraftfahrer, der Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Unternehmen und der wirksamen grenzüberschreitenden Durchsetzung der Vorschriften zu sorgen.

Der Vorschlag konzentriert sich auf eine am Bedarf des Sektors ausgerichtete Vereinfachung, Klärung und Anpassung bestimmter Vorschriften. Ziel ist es, unnötigen Verwaltungsaufwand für Unternehmen zu vermeiden und sicherzustellen, dass bei den Anforderungen an die Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Die Folgenabschätzung kam zu dem Schluss, dass sich die geplanten Maßnahmen nicht unverhältnismäßig auf KMU auswirken.

- **Wahl des Instruments**

Da mit dem Vorschlag die Richtlinie 2006/22/EG nur geringfügig geändert wird und sektorspezifische Vorschriften für die Entsendung von im Straßenverkehrssektor beschäftigten Personen in Bezug auf die Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU festgelegt werden, wurde das Instrument einer Richtlinie gewählt.

3. **ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Durchführungsrichtlinie 2006/22/EG, die Lenkzeiten-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG wurden zwischen 2015 und 2017 einer umfassenden Ex-post-Bewertung⁸ unterzogen, die durch eine externe Studie⁹ ergänzt wurde.

Die wichtigsten Ergebnisse dieser Bewertung:

- abweichende Auslegung und Durchsetzung der Bestimmung zur Aufzeichnung der Zeiträume, in denen ein Fahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält;
- Verletzung der Arbeitszeitvorschriften mit der Folge übermäßig langer Arbeitszeiten und Erschöpfung der Kraftfahrer, was sich nachteilig auf deren Gesundheit und Sicherheit sowie auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt;
- unzulängliche Durchsetzung der Arbeitszeitbestimmungen und fehlende einheitliche Daten aus der Überwachung und den Kontrollen der Einhaltung;
- unzulängliche Verwaltungszusammenarbeit und Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten, was eine einheitliche Umsetzung der EU-Vorschriften behindert;
- uneinheitliche nationale Systeme zur Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen, wodurch der Informationsaustausch und der Datenabgleich und somit wirksame Kontrollen behindert werden;
- unzureichende Nutzung der Daten der Risikoeinstufungssysteme, wodurch gezielte Kontrollen behindert werden;

⁸ Siehe Fußnote 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- die Gefahr sich verschlechternder Arbeitsbedingungen im Zusammenhang mit unangemessener Bezahlung und unzureichendem Sozialschutz von Kraftfahrern, die über lange Zeiträume außerhalb ihres Beschäftigungslandes tätig sind, wird nicht beseitigt.

Die Bestimmungen über die Entsendung von Arbeitnehmern waren zwar nicht ausdrücklich Bestandteil der REFIT-Bewertung, doch die Schwierigkeiten aufgrund der Anwendung abweichender nationaler Maßnahmen zur Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor machten deutlich, dass die allgemeinen Entsenderegeln für die hohe Mobilität der im Straßenverkehr tätigen Arbeitnehmer nicht geeignet sind und der Verwaltungsaufwand unverhältnismäßig hoch ist, wodurch die Freiheit zur Bereitstellung grenzüberschreitender Dienstleistungen eingeschränkt wird.

• **Konsultation der Interessenträger**

Zur Vorbereitung dieses Vorschlags wurden umfangreiche Konsultationen der Interessenträger durchgeführt, die die in der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 festgelegten Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien (KOM(2002) 704 endg.) erfüllten.

An der Konsultation beteiligten sich alle einschlägigen Interessenträger: nationale Behörden, Durchsetzungsbehörden, Verbände von Kraftverkehrsunternehmen (Güter- und Fahrgastbeförderung), Verladern, Spediteuren, KMU, Gewerkschaften, Kraftfahrern und sonstigen Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor. Vor allem die europäischen Sozialpartner wurden während des gesamten Verfahrens umfassend konsultiert. Hierzu wurden unterschiedlichste offene und gezielte Konsultationsverfahren und -instrumente eingesetzt:

- Am 4. Juni 2015 wurde auf einer hochrangigen Konferenz zum Thema „Eine Sozialagenda für den Verkehr“ mit rund 350 Teilnehmern, darunter Entscheidungsträger, Verkehrsexperten und Sozialpartner, eine breite Diskussion über die sozialen Aspekte des Kraftverkehrs eingeleitet.
- Ende 2015 fanden Seminare statt, auf denen Vertreter der Industrie, der Mitgliedstaaten und der Sozialpartner auf EU-Ebene der Frage nachgingen, wie die Sozial- und Binnenmarktgesetzgebung im Straßenverkehrssektor angewandt wird.
- Am 19. April 2016 fand im Rahmen der Straßenverkehrskonferenz ein Workshop zum Thema Binnenmarkt und soziale Aspekte des Kraftverkehrs statt. Die etwa 400 Teilnehmer, vor allem Vertreter der Mitgliedstaaten und Abgeordnete des Europäischen Parlaments sowie wichtige Interessenvertreter, diskutierten die Ziele und den Umfang der geplanten Initiativen zum Straßenverkehr.
- Um gezielt die Ansichten der nationalen Verkehrsministerien (zur Umsetzung und Auslegung der Vorschriften), Durchsetzungsbehörden (zur Durchsetzung, zu den Durchsetzungskosten und zum Nutzen), Unternehmen (zu den Auswirkungen der Vorschriften auf Unternehmen des Sektors), Gewerkschaften (zu den Auswirkungen der Vorschriften auf die Fahrer) und sonstiger Interessenträger wie Industrieverbände (zu den allgemeinen Ansichten über die Auswirkungen der Vorschriften) einzuholen, wurden fünf auf diese Zielgruppen zugeschnittene Umfragen durchgeführt. Insgesamt gingen 1441 Antworten ein (davon 1269 von Kraftfahrunternehmen).
- Mit 90 Interessenträgern (davon 37 Kraftfahrern) wurden Gespräche geführt, um Einblicke zu gewinnen, welche Erfahrungen diese Interessenträger mit der Durchsetzung der

Vorschriften gemacht haben, ob diese wirksam war und welche Probleme sich bei der Einhaltung der Vorschriften ergeben haben.

- Vom 5. September bis zum 11. Dezember 2016 wurde eine öffentliche Konsultation¹⁰ durchgeführt, um das Problem zu definieren und Lösungsansätze aufzuzeigen. 1209 der 1378 Antworten gingen von Kraftfahrern, Unternehmen, Verladern und Spediteuren ein und 169 von nationalen Behörden, Durchsetzungsbehörden, Arbeitnehmerorganisationen und Industrieverbänden.
- Zwischen dem 4. November 2016 und dem 4. Januar 2017 wurde bei ausgewählten KMU eine Umfrage durchgeführt. In den 109 eingegangenen Antworten wurden Ansichten zu den Zielen der Überarbeitung des Rechtsrahmens und zu den Lösungsansätzen dargelegt.
- Eine Online-Umfrage bei Kraftfahrern (die 345 Antworten enthielten Ansichten zu potenziellen Maßnahmen; allerdings kamen 140 dieser Antworten aus den Niederlanden und 127 aus dem Vereinigten Königreich); eine Umfrage bei nationalen Behörden und Durchsetzungsbehörden (aus 27 EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und der Schweiz gingen 41 Antworten ein) und eine Umfrage bei den Unternehmen (73 Antworten, aber auch hier waren die Antworten nicht repräsentativ, da 58 der Antworten aus Ungarn stammten);
- Gespräche mit 7 Verkehrsunternehmen, 9 nationalen Industrieverbänden, 9 nationalen Behörden, 4 nationalen Gewerkschaften und 6 europäischen Sozialpartnern.

Die europäischen Sozialpartner wurden in mehreren bilateralen Sitzungen mit der Kommission und in den regelmäßigen Sitzungen des Straßenverkehrsausschusses für den sektoralen Dialog sowie mit der Arbeitsgruppe der Sozialpartner regelmäßig informiert und konsultiert.

Die Konsultationen ergaben eine Bestätigung folgender Hauptprobleme: 1) unangemessene Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer; 2) Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen; 3) Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Mitgliedstaaten. Diesen Problemen lagen vor allem folgende rechtlichen Fragen zugrunde: unklare oder ungeeignete Sozialvorschriften, abweichende Anwendung der Vorschriften, uneinheitliche und unwirksame Durchsetzung und unzureichende Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungen der Mitgliedstaaten.

Unter Bezug auf die vorgelegten Maßnahmenentwürfe unterstützen alle Interessenträger ausdrücklich eine Stärkung der Durchsetzung und Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden, auch wenn einige nationale Durchsetzungsbehörden Bedenken hinsichtlich etwaiger zusätzlicher Durchsetzungskosten äußerten. So fanden Maßnahmen zur Harmonisierung der nationalen Risikoeinstufungssysteme und zur Gewährung eines Zugangs zu den Daten dieser Systeme in Echtzeit die breite Zustimmung der nationalen Behörden und der Durchsetzungsstellen auf EU-Ebene (mit über 70 % Zustimmung).

Unterschiedlicher Auffassung waren die Interessenträger bei den Maßnahmenentwürfen zu den Entsendebestimmungen für den Straßenverkehr. EU-13-Mitgliedstaaten und - Unternehmen unterstützten die Maßnahmen mit Vorbehalt (die zeitliche Grenze sollte nicht zu niedrig angesetzt werden), während die Gewerkschaften Nachteile für die Kraftfahrer

¹⁰ Zusammenfassung der Ergebnisse http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

sahen. Die EU-15-Mitgliedstaaten und -Unternehmen vertraten unterschiedliche Ansichten. Die meisten Interessenträgergruppen mit Ausnahme der Gewerkschaften befürworteten die Maßnahmen zur Reduzierung des Verwaltungsaufwands bei der Anwendung der Entsendevorschriften.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission beauftragte externe Experten mit einer Studie zur Ex-post-Bewertung¹¹ und mit einer Studie zur Folgenabschätzung, die im Mai 2017 fertiggestellt wurde.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Empfehlungen abgab. Die wichtigsten Kommentare des Ausschusses wurden in der überarbeiteten Fassung der Folgenabschätzung berücksichtigt (siehe Überblick in Anhang 1).

Vier Optionen wurden in Betracht gezogen. Die ersten drei Optionen sind kumulativ im Hinblick auf eine Erhöhung des Umfangs regulatorischer Eingriffe und die erwarteten Auswirkungen, während die Maßnahmen der vierten Querschnittsoption mit jeder der ersten drei Optionen kombiniert werden könnten.

Kern der ersten Option ist die Klärung des Rechtsrahmens und die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden. Die zweite Option ist auf eine Stärkung der Durchsetzung und auf eine Verbesserung der Arbeitsmuster für die Arbeitnehmer ausgerichtet. Die dritte Option enthält Vorschläge für substanzielle Änderungen der Vorschriften, vor allem für das Verbot einer leistungsabhängigen Bezahlung. Die vierte Option umfasst sektorspezifische Kriterien und bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor. Sie enthält verschiedene Varianten mit unterschiedlichen zeitlichen Grenzen: Variante a mit 3 Tagen, Variante b mit 5 Tagen, Variante c mit 7 Tagen und Variante d mit 9 Tagen Gesamtdauer je Kalendermonat des Aufenthalts auf dem Gebiet des Aufnahmemitgliedstaats, bei deren Überschreitung die Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats in Bezug auf Mindestlohn und Jahresurlaub für einen ausländischen Unternehmer Anwendung finden.

Option 1 schien vor allem aufgrund der Freiwilligkeit der Maßnahmen am wenigsten geeignet, das Problem der Rechtsunsicherheit und der Ungleichheit zwischen den Kraftfahrern und Unternehmen wirksam zu lösen. Sie würde die Vorbehalte hinsichtlich der Zahl der nationalen Maßnahmen, auf die sich die Kraftfahrer und die Unternehmen einstellen müssen, nur vergrößern.

Die Option 3 scheint einige Nebeneffekte zu haben, die sich nachteilig auf die Arbeitsbedingungen der in der Personenbeförderung beschäftigten Kraftfahrer auswirken, da die Maßnahme in Bezug auf die aufgeschobenen wöchentlichen Ruhezeiten zu einer Erhöhung des Ermüdungsindex um 20-33 % und der Risiken für die Straßenverkehrssicherheit um 4-5 % führen würde. Dem erhöhten Ermüdungsindex und Risiko stünde eine 3-5 %ige Einsparung bei den Kosten der Unternehmen für die Einhaltung der Vorschriften gegenüber.

¹¹ Abschlussbericht <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Die Option 2 bietet die günstigsten Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer (der Ermüdungsindex sinkt um 28 %, und für die Kraftfahrer aus der EU-13 verringern sich die Zeiträume der Abwesenheit vom Heimatort um 43 % und bei den Kraftfahrern aus der EU-15 um 16 %). Gleichzeitig leistet sie einen Beitrag zur Verringerung der Wettbewerbsverzerrungen und zu Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit, da die Maßnahmen bei geringerem Verwaltungsaufwand für nationale Behörden und Verkehrsunternehmen eine kohärentere und effizientere Durchsetzung ermöglichen.

Bei der horizontalen Option 4 für die Entsendung von Arbeitnehmern entstehen den Unternehmen die geringsten Kosten für die Einhaltung der Vorschriften bei einer höheren Zeitgrenze, da sich die Zahl der Fahrten, für die die Mindestlohngesetze gelten würden, verringert. Eine niedrigere Zeitgrenze würde eine größere Gruppe von Fahrern erfassen, die grenzüberschreitende Straßenverkehrsdienste erbringen, was sich insgesamt positiv auf bessere Sozial- und Arbeitsbedingungen für die Fahrer auswirken und damit die Attraktivität dieser Tätigkeit erhöhen würde.

Die größten veranschlagten Einsparungen können die Unternehmen vor allem mit der Option 4, insbesondere im Hinblick auf Verwaltungs- und Kontrollanforderungen, erzielen. Die Einsparungen bei den Verwaltungskosten werden mit ca. 785 Mio. EUR pro Jahr veranschlagt. Die Einsparungen bei den im Zusammenhang mit der Option 2 geplanten Maßnahmen ließen sich nicht quantifizieren. Sie dürften jedoch zu einer Verringerung der Zuwiderhandlungen und damit zu einer Senkung der Kosten bei Nicht-Einhaltung der Vorschriften führen. Darüber hinaus lassen sich mit ihnen die Effizienz des Kraftverkehrs erhöhen und Anreize schaffen, damit die Fahrer häufiger an ihren Heimatort zurückkehren können. Allerdings entstehen den nationalen Behörden etwas höhere Durchsetzungskosten (zwischen 1,3 % und 8 %), die vor allem bei den Kontrollen zur Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften anfallen.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag entspricht dem REFIT-Ziel, die Wirksamkeit der Rechtsvorschriften zu erhöhen und den Verwaltungsaufwand für Unternehmen zu verringern. Dies wird in erster Linie durch eine Vereinfachung und Anpassung der Vorschriften an den sektorspezifischen Bedarf und durch eine wirksamere Nutzung einheitlicherer Durchsetzungsinstrumente und Datenbanken erreicht. Wenngleich die Durchsetzungskosten für die nationalen Behörden leicht steigen dürften, lässt sich dieser Anstieg durch die besseren Arbeitsbedingungen für die Kraftfahrer und bessere Geschäftsbedingungen für die Unternehmen rechtfertigen, da die bei Nichteinhaltung der Vorschriften entstehenden Kosten eingespart werden können. Der Vorschlag sieht zudem eine effizientere Durchsetzung vor, etwa durch den verstärkten Einsatz von Systemen, mit denen Kontrollen gezielt bei Unternehmen durchgeführt werden können, deren Risikoeinstufung eine Nichteinhaltung der Vorschriften vermuten lässt. Der Vorschlag sieht keine Ausnahmen für Kleinstunternehmen vor, da hierbei das Risiko ungleicher Wettbewerbs- und Arbeitsbedingungen bestünde.

Grundrechte

Der Vorschlag leistet einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Grundrechtecharta, insbesondere von Artikel 31, in dem das Recht auf angemessene und gerechte Arbeitsbedingungen festgelegt ist.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. SONSTIGE ELEMENTE

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Zur Überwachung der Entwicklungen, insbesondere der Zahl, Art und Häufigkeit von Verstößen gegen die Sozialvorschriften, werden die nationalen Umsetzungsberichte und Datenanalysen der EU-Durchsetzungsstellen zusammen ausgewertet. Der Straßenverkehrsausschuss wird Fragen der Um- und Durchsetzung regelmäßig überwachen und bewerten. Entsendedaten werden den in den nationalen Datenbanken gespeicherten A1-Formularen entnommen, die eine Erklärung darüber enthalten, dass ein entsandter Arbeitnehmer weiterhin unter das Sozialversicherungssystem seines Herkunftslands fällt.

Andere Marktentwicklungen und deren mögliche Folgen für die Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen werden anhand einschlägiger Daten bewertet, die im Rahmen anderer Initiativen erhoben wurden, vor allem im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Verordnung über den Zugang zum internationalen Speditionsmarkt.

- **Erläuternde Dokumente**

Der Vorschlag zielt auf die begrenzte Änderung zweier bestehender Richtlinien und enthält einzelne Vorschriften, die in Zusammenhang mit zwei anderen geltenden Richtlinien stehen. Erläuternde Dokumente zur Umsetzung werden nicht für notwendig erachtet.

- **Mögliche Änderung der Richtlinie 2002/15/EG**

Entsprechend dem Artikel 154 AEUV, in dem es darum geht, die Organisationen der Sozialpartner auf europäischer Ebene zu den in Artikel 153 AEUV genannten Fragen der Beschäftigung und der sozialen Angelegenheiten zu hören, wird die Kommission einen Konsultationsprozess einleiten, um die Ansichten der Sozialpartner über die mögliche Ausrichtung von Maßnahmen der Union im Zusammenhang mit der Richtlinie 2002/15/EG einzuholen, die Teil des Rechtsrahmens der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor ist.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Wichtigste Elemente des Vorschlags:

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 1 ändert die Richtlinie 2006/22/EG wie folgt:

Artikel 1 – Gegenstand

Artikel 1 wird geändert, um deutlich zu machen, dass die in dieser Richtlinie festgelegten Durchsetzungsanforderungen auch für die Kontrolle der Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG gelten.

Artikel 2 – Kontrollsysteme

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 wird geändert, um festzulegen, dass bei den von den Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen auch die Einhaltung der in der Richtlinie 2002/15/EG genannten Arbeitszeitbestimmungen überprüft wird.

In Artikel 2 Absatz 3 wird festgelegt, dass Kontrollen der Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG unter die Mindestanzahl der Kontrollen fallen, mit denen die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überprüft wird.

Nach Artikel 2 Absatz 4 sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, in die Informationen, die sie der Kommission zu den Ergebnissen der straßenseitig und auf dem Betriebsgelände durchgeführten Kontrollen vorlegen, auch die Ergebnisse der Kontrollen zur Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG aufzunehmen.

Artikel 6 – Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen

Nach Artikel 6 Absatz 1 schließen schwerwiegende Verstöße, die zu Kontrollen auf dem Betriebsgelände der Straßenverkehrsunternehmen führen, auch Verstößen gegen die Richtlinie 2002/15/EG ein.

Artikel 7 – Innergemeinschaftliche Verbindung

In Artikel 7 Absatz 1 wird der Buchstabe d angefügt, der die benannten nationalen Behörden verpflichtet, Informationen über die Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2002/15/EG auszutauschen.

Artikel 8 – Informationsaustausch

Artikel 8 wird geändert, um die Verwaltungszusammenarbeit und die Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten auszuweiten. Artikel 8 Absatz 1 wird geändert, um festzulegen, dass der Informationsaustausch zwischen den benannten nationalen Behörden sich auch auf die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG und die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erstreckt. Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a wird eingefügt, um die Fristen festzulegen, innerhalb derer die Behörde eines Mitgliedstaats auf das Informationsersuchen eines anderen Mitgliedstaats reagieren muss.

Artikel 9 – Risikoeinstufungssystem

Artikel 9 wird geändert, um die Kohärenz und Wirksamkeit nationaler Risikoeinstufungssysteme zu verbessern. In Artikel 9 Absatz 1 wird ein zweiter Unterabsatz angefügt, der die Kommission verpflichtet, eine einheitliche Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen festzulegen. Dieser Unterabsatz enthält auch die Kriterien für die Festlegung einer solchen Formel, wie etwa die Nutzung eines intelligenten Fahrtenschreibers. Artikel 9 Absatz 2 wird geändert, um die Mitgliedstaaten aufzufordern, Vorschriften für die Durchführung zusätzlicher Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Kraftverkehrsunternehmen mit hoher Risikoeinstufung zu erörtern. In Artikel 9 wird Absatz 4 angefügt, in dem festgelegt wird, dass den Kontrollbehörden die im Risikoeinstufungssystem vorhandenen Daten zur Verfügung gestellt werden müssen. In Artikel 9 wird Absatz 5 angefügt, der die Mitgliedstaaten verpflichtet, anderen Mitgliedstaaten die in ihren nationalen Risikoeinstufungssystemen vorhandenen Daten auf Antrag zur Verfügung zu stellen.

Artikel 11 - Bewährte Verfahren

Artikel 11 Absatz 3 wird dahingehend geändert, dass die Kommission verpflichtet wird, eine gemeinsame Vorgehensweise für die Erfassung und Kontrolle der Zeiten für „andere Arbeiten“ festzulegen, in denen ein Fahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält und daher auch nicht die notwendigen Aufzeichnungen mit dem Fahrtenschreiber vornehmen konnte.

Anhang 1

In Teil A wird Nummer 6 angefügt, um den Umfang der Straßenkontrollen auf die Kontrollen der Einhaltung der wöchentlichen Arbeitszeitbegrenzungen auszuweiten. In Teil B wird Nummer 4 angefügt, um den Umfang der Kontrollen auf dem Betriebsgelände auf die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegten Bestimmungen für die wöchentliche Arbeitszeit, Pausen und Nachtarbeit auszuweiten.

Einzelvorschriften zur Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor, die Vorrang haben vor einigen Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU

Artikel 2 Absatz 1

In Artikel 2 Absatz 1 wird erläutert, welche Ziele mit den speziell für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor geltenden Vorschriften verfolgt werden, die Vorrang vor den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU haben.

Artikel 2 Absätze 2 und 3

In Artikel 2 Absatz 2 ist der Entsendezeitraum festgelegt, bei dessen Unterschreitung die Bestimmungen für den Mindestlohn und bezahlten Jahresurlaub des Aufnahmemitgliedstaats für grenzüberschreitende Beförderungen nicht gelten. Diese zeitliche Grenze gilt nicht für die Kabotage, bei der die gesamte Beförderung in einem Aufnahmemitgliedstaat stattfindet. Folglich sollten die Bestimmungen für den Mindestlohn und bezahlten Jahresurlaub des Aufnahmemitgliedstaats auf Kabotagefahrten, unabhängig von der Häufigkeit und der Dauer der vom Fahrer durchgeführten Beförderungen, Anwendung finden. In Absatz 3 wird weiter aufgeführt, nach welchem Verfahren die Entsendezeiten berechnet werden.

Artikel 2 Absatz 4

In Artikel 2 Absätze 4 und 5 sind die besonderen Verwaltungsanforderungen und Maßnahmen zur Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor festgelegt.

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**

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 Sozialausschusses¹²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹³,

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.
- (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.

¹² ABl. C vom , S. .

¹³ ABl. C vom , S. .

- (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.
- (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.
- (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. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ ausgeübt werden.
- (9) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ auf den höchst mobilen Straßenverkehrssektor ergaben sich Schwierigkeiten. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der

¹⁴ 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).

¹⁵ 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 21.1.97, S. 1).

¹⁶ 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).

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 2016¹⁷ 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) Die entsprechend ausgewogenen Vorschriften sollten auf einer ausreichenden Verbindung der Kraftfahrer mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren. Daher sollte eine zeitliche Grenze festgelegt werden, ab der die Mindestlohnsätze und der bezahlte Mindestjahresurlaub des Aufnahmemitgliedstaats für grenzüberschreitende Beförderungen gelten. Diese zeitliche Grenze sollte nicht für Kabotagebeförderungen nach den Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009¹⁸ und Nr. 1073/2009¹⁹ gelten, da die gesamte Beförderung in einem Aufnahmemitgliedstaat stattfindet. Folglich sollten die Mindestlohnsätze und der bezahlte Mindestjahresurlaub des Aufnahmemitgliedstaats für die Kabotage gelten, unabhängig von Häufigkeit und Dauer der von einem Fahrer durchgeführten Beförderungen.
- (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.
- (14) Die Richtlinie 2006/22/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

¹⁷ COM(2016) 128.

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

¹⁹ 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).

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 der Richtlinie 2002/15/EG** festgelegt.

* 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).

** 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 sowie der Richtlinie 2002/15/EG fallenden Fahrzeugen arbeiten.“;

(c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Angaben, die der Kommission nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 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 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 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) in Einzelfällen auf begründetes Ersuchen eines Mitgliedstaats.“;

(b) Folgender Absatz 1 a wird eingefügt:

„(1 a) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen in Fällen, die eine eingehende Prüfung oder Kontrollen auf dem Betriebsgelände der betroffenen Unternehmen erfordern, binnen 25 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 oder unmöglich, einem Auskunftersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der betreffende Mitgliedstaat dies dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von 10 Arbeitstagen und Angabe von Gründen mit. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden.“;

(7) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

(b) in Absatz 2 wird der zweite Satz gestrichen;

(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 Mitgliedstaates 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.“;

(9) Anhang I wird wie folgt geändert:

(a) in Teil A wird folgende Nummer 6 angefügt:

„(6) wöchentliche Arbeitszeiten im Sinne der Artikel 4 und 5 der Richtlinie 2002/15/EG.“;

(b) in Teil B wird folgende Nummer 4 angefügt:

„(4) Vorschriften der Artikel 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG bezüglich wöchentlicher Arbeitszeiten, Ruhepausen und Nacharbeit.“.

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.

(2) Die Mitgliedstaaten wenden Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c der Richtlinie 96/71/EG nicht auf Fahrer an, die im Straßenverkehrssektor von in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a jener Richtlinie genannten Unternehmen beschäftigt werden, grenzüberschreitende Beförderungen nach den Verordnungen (EG)

Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009 durchführen und bei denen die Dauer der Entsendung für die Durchführung dieser Beförderungen in ihr Hoheitsgebiet in einem Kalendermonat höchstens 3 Tage beträgt.

Beträgt die Dauer der Entsendung mehr als 3 Tage, wenden die Mitgliedstaaten während der gesamten Dauer der Entsendung in ihr Hoheitsgebiet während eines Kalendermonats (siehe erster Unterabsatz) Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c der Richtlinie 96/71/EG an.

(3) Für die Zwecke der Berechnung der in Absatz 2 genannten Entsendungsdauer

- (b) gilt eine tägliche Arbeitszeit von weniger als sechs Stunden im Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats als halber Tag;
 - (c) gilt eine tägliche Arbeitszeit von sechs Stunden oder mehr im Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats als ganzer Tag;
 - (d) gelten Ruhepausen, Ruhezeiten und Bereitschaftszeiten der Fahrer im Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats als Arbeitszeiten.
- (4) Die Mitgliedstaaten können nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vorschreiben:
- (e) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Straßenverkehrsunternehmen, spätestens zu Beginn der Entsendung eine Entsendemeldung in einer Amtssprache des Aufnahmemitgliedstaats oder in englischer Sprache in elektronischer Form an die zuständigen nationalen Behörden zu senden, die ausschließlich folgende Angaben enthält:
 - 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;
 - iv) die voraussichtliche Dauer sowie das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;
 - v) die amtlichen Kennzeichen der für die Entsendung eingesetzten Fahrzeuge;
 - vi) die Art der Verkehrsdienstleistungen (Güterbeförderung, Personenbeförderung, internationaler Verkehr, Kabotage);
 - (f) die Verpflichtung für den Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format eine Kopie der Entsendemeldung und den Nachweis der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat (z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

genannten Belege) mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen;

(g) die Verpflichtung für den Fahrer, die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen, insbesondere die Ländercodes der Mitgliedstaaten, durch die der Fahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen gefahren ist;

(h) die Verpflichtung für den Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format eine Kopie des Arbeitsvertrags oder ein gleichwertiges Dokument im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates²⁰, übersetzt in eine der Amtssprachen des Aufnahmemitgliedstaats oder ins Englische, mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen;

(i) die Verpflichtung für den Fahrer, sofern bei der Straßenkontrolle verlangt, Kopien der Entgeltsabrechnungen der letzten beiden Monate in Papierform oder in elektronischem Format zugänglich zu machen. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die diese Kopien übermitteln kann;

(j) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, nach dem Entsendezeitraum den Behörden des Aufnahmemitgliedstaats auf Anfrage innerhalb eines vertretbaren Zeitraums in Papierform oder in elektronischem Format Kopien der unter b, c und e genannten Unterlagen zu übermitteln.

(5) Für die Zwecke des Absatzes 4 Buchstabe a kann das Straßenverkehrsunternehmen eine Entsendemeldung für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten vorlegen.

Artikel 3

(1) Die Kommission bewertet die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere die Auswirkungen von Artikel 2 [3 Jahre nach der Umsetzung dieser Richtlinie] und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung dieser Richtlinie Bericht. Ihrem Bericht fügt die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei.

(2) Nach Vorlage des in Absatz 1 genannten Berichts bewertet die Kommission regelmäßig diese Richtlinie und legt die Bewertungsergebnisse dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.

(3) Gegebenenfalls sind den in den Absätzen 2 und 3 genannten Berichten entsprechende Vorschläge beizufügen.

²⁰ 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).

Artikel 4

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [...] [Die Umsetzungsfrist wird so kurz wie möglich sein und beträgt im Allgemeinen nicht mehr als zwei Jahre] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem [...] 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