

Amtsblatt der Europäischen Union

C 149



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

63. Jahrgang

5. Mai 2020

Inhalt

III *Vorbereitende Rechtsakte*

Rat

2020/C 149/01	Standpunkt (EU) Nr. 4/2020 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012	
	Vom Rat angenommen am 7. April 2020	1
2020/C 149/02	Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 4/2020 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012	18

DE

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

RAT

STANDPUNKT (EU) Nr. 4/2020 DES RATES IN ERSTER LESUNG

im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

Vom Rat angenommen am 7. April 2020

(2020/C 149/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Interesse, einen sicheren, effizienten und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektor zu schaffen, müssen sowohl angemessene Arbeitsbedingungen und ein angemessener Sozialschutz für Kraftfahrer als auch angemessene Geschäftsbedingungen und ein fairer Wettbewerb für die Kraftverkehrsunternehmen (im Folgenden „Unternehmen“) sichergestellt werden. Angesichts des hohen Grades der Arbeitskräftemobilität im Straßenverkehrssektor sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, um für ein Gleichgewicht zwischen der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen, dem freien Warenverkehr, angemessenen Arbeitsbedingungen und dem Sozialschutz für Kraftfahrer zu sorgen.
- (2) Angesichts des naturgemäß hohen Grades der Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Kraftfahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können und die Unternehmen, bei denen es sich meist um kleine Unternehmen handelt, sich nicht unverhältnismäßigen administrativen Hürden oder diskriminierenden Kontrollen gegenübersehen, die ihre Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen unangemessen einschränken. Aus demselben Grund müssen nationale Vorschriften für den Straßenverkehr verhältnismäßig sowie gerechtfertigt sein und der Notwendigkeit Rechnung tragen, angemessene Arbeitsbedingungen und einen angemessenen Sozialschutz für Kraftfahrer zu gewährleisten und die Ausübung der Dienstleistungsfreiheit im Straßenverkehr auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs zwischen in- und ausländischen Unternehmen zu erleichtern.

⁽¹⁾ ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 45.

⁽²⁾ ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Stellungnahme des Rates nach erster Lesung vom 7. April 2020. Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom

- (3) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ist es entscheidend, dass ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung der Sozial- und Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Erleichterung der Ausübung der Dienstleistungsfreiheit durch in- und ausländische Unternehmen auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs besteht.
- (4) Bei der Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der geltenden Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehrssektor sind einige Schlupflöcher und Mängel bei der Durchsetzung, wie etwa in Bezug auf die Nutzung von Briefkastenfirmen, zutage getreten. Ferner bestehen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei Auslegung, Umsetzung und Anwendung dieser Bestimmungen, was einen hohen Verwaltungsaufwand für Kraftfahrer und Unternehmen verursacht. Das führt zu Rechtsunsicherheit, was wiederum nachteilig für die Sozial- und Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer sowie die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb für die Unternehmen in dem Sektor ist.
- (5) Um die ordnungsgemäße Anwendung der Richtlinien 96/71/EG ⁽⁴⁾ und 2014/67/EU ⁽⁵⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates zu gewährleisten, sollten die Kontrollen und die Zusammenarbeit auf Unionsebene zur Bekämpfung von Betrug im Zusammenhang mit der Entsendung von Kraftfahrern verstärkt werden.
- (6) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG an, dass die Durchführung dieser Richtlinie in dem hochgradig mobilen Straßenverkehrssektor bestimmte rechtliche Fragen und Schwierigkeiten aufwirft, die nach ihrer Auffassung am besten durch sektorspezifische Rechtsvorschriften für den Bereich des Straßenverkehrs behoben werden würden.
- (7) Um die wirksame und verhältnismäßige Durchführung der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor sicherzustellen, sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, die die Besonderheiten der hohen Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Sektor berücksichtigen und ein Gleichgewicht zwischen dem Sozialschutz für Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen herstellen. Die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der Richtlinie 96/71/EG und die Bestimmungen über die Durchsetzung dieser Vorschriften gemäß der Richtlinie 2014/67/EU gelten für den Straßenverkehrssektor und sollten den besonderen Vorschriften der vorliegenden Richtlinie unterliegen.
- (8) Angesichts der hohen Mobilität im Verkehrssektor werden Kraftfahrer in der Regel nicht für lange Zeiträume im Rahmen von Dienstleistungsverträgen in einen anderen Mitgliedstaat entsandt, wie das manchmal in anderen Sektoren der Fall ist. Es sollte daher klargestellt werden, unter welchen Umständen die Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG über die langfristige Entsendung nicht für solche Kraftfahrer gelten.
- (9) Ausgewogene sektorspezifische Vorschriften für die Entsendung sollten auf dem Vorliegen einer hinreichenden Verbindung zwischen dem Kraftfahrer und der erbrachten Dienstleistungen sowie mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren. Zur Erleichterung der Durchsetzung dieser Vorschriften sollte zwischen den verschiedenen Arten von Beförderungen in Abhängigkeit vom Grad der Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats unterschieden werden.
- (10) Wenn ein Kraftfahrer bilaterale Beförderungen von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist (im Folgenden „Niederlassungsmitgliedstaat“), in das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlands oder zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat durchführt, ist die Art des Dienstes eng mit dem Niederlassungsmitgliedstaat verbunden. Es ist möglich, dass ein Kraftfahrer während einer Fahrt mehrere bilaterale Beförderungen durchführt. Es wäre eine unverhältnismäßige Einschränkung der Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Straßenverkehrsdienstleistungen, wenn die Entsendevorschriften — und damit die im Aufnahmemitgliedstaat garantierten Beschäftigungsbedingungen — für solche bilateralen Beförderungen gelten würden.
- (11) Es sollte klargestellt werden, dass eine grenzüberschreitende Beförderung im Transit durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats keine Entsendung darstellt. Diese Beförderungen sind dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftfahrer den Mitgliedstaat durchfährt, ohne Fracht zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, und daher keine wesentliche Verbindung zwischen den Tätigkeiten des Kraftfahrers und dem im Transit durchfahrenen Mitgliedstaat besteht. Die Einstufung der Anwesenheit des Kraftfahrers in einem Mitgliedstaat als Transit wird daher nicht durch Halte, beispielsweise aus hygienischen Gründen, beeinträchtigt.

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

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

- (12) Wenn ein Kraftfahrer eine Beförderung im kombinierten Verkehr durchführt, gilt, dass die Art der erbrachten Dienstleistung auf der Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße eng mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung verbunden ist, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst eine bilaterale Beförderung darstellt. Wenn jedoch die Beförderung auf der Straße innerhalb des Aufnahmemitgliedstaats oder als nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wird, besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats, und daher sollten die Entsendevorschriften Anwendung finden.
- (13) Wenn ein Kraftfahrer andere Arten von Beförderungen, insbesondere Kabotagebeförderungen oder nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, durchführt, besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats. Die Verbindung ist im Fall von Kabotagebeförderungen im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 ⁽⁶⁾ und (EG) Nr. 1073/2009 ⁽⁷⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates gegeben, da die gesamte Beförderung in einem Aufnahmemitgliedstaat stattfindet und die Dienstleistung somit eng mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates verbunden ist. Eine nicht-bilaterale grenzüberschreitende Beförderung zeichnet sich dadurch aus, dass der Kraftfahrer eine grenzüberschreitende Beförderung außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats, des entsendenden Unternehmens durchführt. Die erbrachten Dienste weisen daher eher eine Verbindung mit dem jeweiligen Aufnahmemitgliedstaat als mit dem Niederlassungsmitgliedstaat auf. In diesen Fällen sind sektorspezifische Vorschriften nur für die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen erforderlich.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Richtlinie 2014/67/EU dafür sorgen, dass die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Schiedssprüchen festgelegt sind, die in ihrem Hoheitsgebiet für allgemein verbindlich erklärt wurden oder in anderer Weise gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 der Richtlinie 96/71/EG gelten, den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Kraftfahrern in zugänglicher und transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden. Das sollte gegebenenfalls die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen in Tarifverträgen einschließen, die allgemein für alle vergleichbaren Unternehmen in dem betreffenden geografischen Gebiet gelten. Die einschlägigen Informationen sollten sich insbesondere auf die Bestandteile der Vergütung beziehen, die durch solche Instrumente verbindlich vorgeschrieben sind. Gemäß der Richtlinie 2014/67/EU ist die Einbeziehung der Sozialpartner anzustreben.
- (15) Die Unternehmen der Union stehen in zunehmendem Maße im Wettbewerb mit Unternehmen aus Drittstaaten. Daher muss unbedingt sichergestellt werden, dass Unternehmen der Union nicht diskriminiert werden. Gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 96/71/EG darf Unternehmen mit Sitz in einem Nichtmitgliedstaat keine günstigere Behandlung zuteil werden als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat. Dieser Grundsatz sollte auch für die besonderen Entsendevorschriften der vorliegenden Richtlinie gelten. Er sollte insbesondere dann gelten, wenn Unternehmen aus Drittländern Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt gewähren.
- (16) Das multilaterale Kontingentsystem der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) ist eines der wichtigsten Instrumente zur Regelung des Zugangs von Unternehmen aus Drittländern zum Unionsmarkt und des Zugangs von Unternehmen aus der Union zu Drittlandsmärkten. Die Zahl der Genehmigungen, die jedem CEMT-Mitgliedstaat zugewiesen werden, wird jährlich festgelegt. Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Unternehmen aus der Union nicht zu diskriminieren, muss auch bei der Vereinbarung der Bedingungen für den Zugang zum Unionsmarkt im Rahmen der CEMT beachtet werden.
- (17) Die Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) liegt bei der Union im Rahmen ihrer ausschließlichen Außenkompetenz. Die Union sollte gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾ die Kontrollmechanismen, die zur Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften der Mitgliedstaaten und der Union durch Drittlandsunternehmen genutzt werden können, an die Kontrollmechanismen angleichen, die für Unternehmen aus der Union gelten.
- (18) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates auf den hochgradig mobilen Straßenverkehrssektor haben sich Schwierigkeiten ergeben. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu Rechtsunsicherheit und einem hohen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen der Union führte. Die Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Straßenverkehrsdienstleistungen wurde auf diese Weise unangemessen

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

eingeschränkt, was sich negativ auf die Beschäftigungssituation und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auswirkte. Die Verwaltungsanforderungen und die Kontrollmaßnahmen müssen daher harmonisiert werden. Damit würde auch vermieden, dass die Unternehmen unnötigen Verzögerungen hinnehmen müssen.

- (19) Um die wirksame und effiziente Durchsetzung der sektorspezifischen Regeln für die Entsendung von Arbeitnehmern sicherzustellen und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für nicht im Unionsgebiet ansässige Unternehmen zu vermeiden, sollten im Straßenverkehrssektor besondere Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen eingeführt werden, die die Vorteile von Kontrollinstrumenten wie des digitalen Fahrtenschreibers in vollem Umfang nutzen. Um die Einhaltung der in der vorliegenden Richtlinie und in der Richtlinie 96/71/EG festgelegten Pflichten zu überwachen und gleichzeitig die Komplexität dieser Aufgabe zu verringern, sollte den Mitgliedstaaten nur gestattet sein, Unternehmen die in dieser Richtlinie aufgeführten Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen aufzuerlegen, die an den Straßenverkehrssektor angepasst sind.
- (20) Die Verkehrsunternehmen benötigen Rechtssicherheit bei den Vorschriften und Anforderungen, die sie erfüllen müssen. Diese Vorschriften und Anforderungen sollten klar und verständlich formuliert und den Verkehrsunternehmen leicht zugänglich sein, und sie sollten die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglichen. Die Einführung neuer Regelungen darf keinen unnötigen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen, und die neuen Regelungen müssen den Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen in angemessener Weise Rechnung tragen.
- (21) Der Verwaltungsaufwand und die Pflicht zum Dokumentationsmanagement für die Kraftfahrer sollten angemessen sein. Bestimmte Dokumente sollten also im Fahrzeug zur Überprüfung bei Straßenkontrollen bereitliegen, andere Dokumente sollten hingegen von den Unternehmen und erforderlichenfalls von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Unternehmens, über die mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁹⁾ eingerichtete öffentliche Schnittstelle des Binnenmarktinformationssystems (im Folgenden „IMI“) bereitgestellt werden. Die zuständigen Behörden sollten den Rahmen der Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2014/67/EU nutzen.
- (22) Um die Kontrolle der Einhaltung der Entsendevorschriften nach dieser Richtlinie zu erleichtern, sollten Unternehmen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die sie Kraftfahrer entsenden, eine Entsendemeldung übermitteln.
- (23) Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern, muss das Verfahren für die Übermittlung und Aktualisierung der Entsendemeldungen vereinfacht werden. Daher sollte die Kommission eine mehrsprachige öffentliche Schnittstelle entwickeln, zu der die Unternehmen Zugang haben und über die sie Entsendeinformationen übermitteln und aktualisieren sowie erforderlichenfalls weitere relevante Dokumente an das IMI übermitteln können.
- (24) Da die Sozialpartner in einigen Mitgliedstaaten eine entscheidende Rolle bei der Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor spielen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, den nationalen Sozialpartnern die einschlägigen Informationen, die über das IMI ausgetauscht wurden, ausschließlich zu dem Zweck zur Verfügung zu stellen, die Einhaltung der Entsendevorschriften und gleichzeitig der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁰⁾ zu überprüfen. Die einschlägigen Informationen sollten den Sozialpartnern anders als über das IMI zur Verfügung gestellt werden.
- (25) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der Funktionen der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹¹⁾ ausgeübt werden.

⁽⁹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

⁽¹¹⁾ 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).

- (26) Eine angemessene, wirksame und kohärente Durchsetzung der Vorschriften zu Arbeits- und Ruhezeiten ist entscheidend für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, 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 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹²⁾ niedergelegten bestehenden Anforderungen an eine einheitliche Durchsetzung auf die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen der Richtlinie 2002/15/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹³⁾ ausgeweitet werden.
- (27) Angesichts der Datenreihen, die für die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften nach der Richtlinie 2002/15/EG erforderlich sind, hängt der Umfang der Straßenkontrollen von der Entwicklung und Einführung grundlegender Technologien ab, die es erlauben, einen ausreichend langen Zeitraum abzudecken. Straßenkontrollen sollten sich auf diejenigen Aspekte beschränken, die unter Verwendung eines Fahrtenschreibers und der zugehörigen Aufzeichnungsgeräte an Bord effizient kontrolliert werden können; umfassende Kontrollen sollten nur auf dem Betriebsgelände durchgeführt werden.
- (28) Straßenkontrollen sollten effizient und rasch durchgeführt werden, damit die Kontrollen so schnell wie möglich und mit möglichst geringer Verzögerung für den Kraftfahrer abgeschlossen werden können. Es sollte klar zwischen den Pflichten der Unternehmen und den Pflichten der Kraftfahrer unterschieden werden.
- (29) Die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten sollte durch konzertierte Kontrollen weiter gefördert werden, wobei sich die Mitgliedstaaten bemühen sollten, sie auch auf Kontrollen auf dem Betriebsgelände auszudehnen. Die Europäische Arbeitsbehörde, in deren Tätigkeitsbereich gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁴⁾ die Richtlinie 2006/22/EG fällt, könnte eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Durchführung konzertierter Kontrollen spielen und könnte auch Ausbildungsanstrengungen unterstützen.
- (30) Die Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor 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 zu schaffen, auch für den Austausch von Informationen über Verstöße und empfehlenswerte Durchsetzungspraktiken.
- (31) Zur Förderung einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und eines wirksamen Informationsaustauschs verpflichtet die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁵⁾ die Mitgliedstaaten, ihre nationalen elektronischen Register (NER) über das System des europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) zu vernetzen. Die Informationen, die bei Straßenkontrollen über dieses System zugänglich sind, sollten erweitert werden.
- (32) Die Kommission sollte ein oder mehrere neue Module für das IMI entwickeln, um die Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu verbessern, eine einheitlichere Anwendung der Sozialvorschriften im Verkehrssektor zu gewährleisten und die Einhaltung der Verwaltungsanforderungen durch die Unternehmen bei der Entsendung von Kraftfahrern zu erleichtern. Es ist wichtig, dass das IMI bei Straßenkontrollen die Durchführung einer Gültigkeitsprüfung von Entsendemeldungen ermöglicht.
- (33) Bei dem Austausch von Informationen im Rahmen einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und der gegenseitigen Amtshilfe zwischen Mitgliedstaaten sollten die in den Verordnungen (EU) 2016/679 und (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁶⁾ festgelegten Vorschriften für den Schutz personenbezogener Daten eingehalten werden. Der Informationsaustausch über das IMI sollte auch gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 erfolgen.

⁽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).

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABl. L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

- (34) Damit die Vorschriften wirksamer, effizienter und kohärenter durchgesetzt werden, sollten die Merkmale weiterentwickelt und der Einsatz der bestehenden nationalen Risikoeinstufungssysteme ausgeweitet werden. Ein Zugang zu den durch die Risikoeinstufungssysteme erfassten Daten würde den zuständigen Kontrollbehörden des betreffenden Mitgliedstaats eine gezieltere Kontrolle der gegen die Vorschriften verstoßenden Unternehmen ermöglichen. Eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Verkehrsunternehmens sollte zu einer faireren Behandlung der Unternehmen bei Kontrollen führen.
- (35) Infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon sollten die der Kommission mit der Richtlinie 2006/22/EG übertragenen Befugnisse an die Artikel 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) angepasst werden.
- (36) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2006/22/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um den Mindestprozentsatz der von den Mitgliedstaaten kontrollierten Tage, an denen Kraftfahrer arbeiten, auf 4 % anzuheben; um die Definitionen für die Kategorien der zu erhebenden statistischen Daten weiter zu präzisieren; um eine Stelle für die Förderung des aktiven Austauschs von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten zu benennen; um eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens festzulegen; um Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchführung zu erstellen; um ein gemeinsames Vorgehen bei der Aufzeichnung und Überprüfung von anderen Arbeiten und bei der Aufzeichnung und Überprüfung von mindestens einwöchigen Zeiträumen, während deren ein Kraftfahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann; um einen gemeinsamen Ansatz zur Durchführung der genannten Richtlinie zu fördern, um einen kohärenten Ansatz und eine harmonisierte Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 3820/85 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden zu fördern und um den Dialog zwischen dem Transportsektor und den Vollzugsbehörden zu fördern. Insbesondere sollte die Kommission bei dem Erlass von Rechtsakten zur Entwicklung einer gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens die Gleichbehandlung von Unternehmen gewährleisten, wenn sie die Kriterien der vorliegenden Richtlinie berücksichtigt. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.
- (37) Um die Fortentwicklung bewährter Vorgehensweisen dabei widerzuspiegeln, dass Kontrollen und Standardausrüstung den Durchsetzungseinheiten (enforcement units) zur Verfügung stehen und die Gewichtung der Schwere von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁷⁾ aufzustellen oder zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III der Richtlinie 2006/22/EG zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ⁽¹⁸⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (38) Die Richtlinie 2006/22/EG sollte daher entsprechend geändert werden.
- (39) Verkehrsunternehmen sind die Adressaten bestimmter besonderer Entsendevorschriften und tragen die Konsequenzen der von ihnen begangenen Verstöße. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen zu verhindern, die Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen mit Güterkraftverkehrsunternehmen schließen, sollten die Mitgliedstaaten auch klare und vorhersehbare Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer vorsehen, wenn diese wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass im Rahmen der von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen gegen besondere Entsendevorschriften verstoßen wurde.
- (40) Zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen und gleicher Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer und Unternehmen ist es notwendig, bei der intelligenten Durchsetzung Fortschritte zu erzielen und der vollständigen Einführung und Nutzung von Risikoeinstufungssystemen jede erdenkliche Unterstützung zukommen zu lassen.
- (41) Die Kommission sollte die Auswirkungen der Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern auf die Straßenverkehrsbranche bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Ergebnisse dieser Bewertung, gegebenenfalls zusammen mit einem Gesetzgebungsvorschlag, vorlegen.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (42) Da die Ziele dieser Richtlinie, angemessene Arbeitsbedingungen und einen angemessenen Sozialschutz für Kraftfahrer als auch angemessene Geschäftsbedingungen und einen fairen Wettbewerb für Unternehmen sicherzustellen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen dem Umfang und der Wirkungen dieser Richtlinie auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (43) Die nationalen Bestimmungen zur Umsetzung dieser Richtlinie sollten ab dem Tag 18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie gelten. Die Richtlinie (EU) 2018/957 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁹⁾ gilt gemäß ihrem Artikel 3 Absatz 3 ab dem ... [18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie] für den Straßenverkehrssektor —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Besondere Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern

- (1) Dieser Artikel legt besondere Regeln für bestimmte Aspekte der Richtlinie 96/71/EG, die die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor betreffen, sowie der Richtlinie 2014/67/EU, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung dieser Kraftfahrer betreffen, fest.
- (2) Diese besonderen Regeln gelten für Kraftfahrer, die bei in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind, die die länderübergreifende Maßnahme nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG treffen.
- (3) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Kraftfahrer nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn er bilaterale Beförderungen von Gütern durchführt.

Für die Zwecke dieser Richtlinie bedeutet eine bilaterale Beförderung von Gütern die Verbringung von Gütern auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags vom Niederlassungsmitgliedstaat im Sinne des Artikels 2 Nummer 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland oder von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Niederlassungsmitgliedstaat.

Ab dem ... [18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie], welcher dem Tag entspricht, ab dem Kraftfahrer die Daten über den Grenzübergang gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 manuell aufzeichnen müssen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahme für bilaterale Beförderungen von Gütern im Sinne der Unterabsätze 1 und 2 des vorliegenden Absatzes auch dann an, wenn der Kraftfahrer über eine bilaterale Beförderung hinaus in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, eine Tätigkeit der Be- und/oder Entladung vornimmt, sofern der Fahrer die Waren nicht in demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt.

Erfolgt im Anschluss an eine bilaterale Beförderung, die im Niederlassungsmitgliedstaat beginnt und während der keine zusätzliche Tätigkeit ausgeführt wird, eine bilaterale Beförderung in den Niederlassungsmitgliedstaat, so gilt die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 3 für höchstens zwei zusätzliche Be- und/oder Entladungen gemäß den Voraussetzungen des Unterabsatzes 1.

Die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß den Unterabsätzen 3 und 4 des vorliegenden Absatzes gilt nur bis zu dem Tag, ab dem Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen werden, gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgerüstet sein müssen, die die Anforderungen an die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 derselben Verordnung erfüllen. Ab diesem Tag gelten die Ausnahmeregelungen für zusätzliche Tätigkeiten gemäß den Unterabsätzen 3 und 4 des vorliegenden Absatzes nur noch für Kraftfahrer, die Fahrzeuge nutzen, die mit intelligenten Fahrtenschreibern gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der genannten Verordnung ausgestattet sind.

- (4) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EC, ist ein Kraftfahrer nicht als „entsandt“ im Sinne der Richtlinie 96/71/EG anzusehen, wenn er bilaterale Beförderungen von Fahrgästen ausführt.

⁽¹⁹⁾ Richtlinie (EU) 2018/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 16).

Für die Zwecke dieser Richtlinie ist eine bilaterale Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheits- oder Linienverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 dann gegeben, wenn ein Kraftfahrer eine der folgenden Tätigkeiten ausführt:

- a) Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland wieder absetzt;
- b) Fahrgäste in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittland aufnimmt und sie im Niederlassungsmitgliedstaat wieder absetzt; oder
- c) Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und wieder absetzt, um örtliche Ausflüge in einen anderen Mitgliedstaat oder in ein Drittland gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 durchzuführen.

Ab dem... [18 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie], was dem Zeitpunkt entspricht, ab dem Kraftfahrer gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Angaben zu Grenzübertritten manuell aufzeichnen müssen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahmeregelung auf bilaterale Beförderungen von Fahrgästen nach den Unterabsätzen 1 und 2 des vorliegenden Absatzes auch an, wenn der Kraftfahrer zusätzlich zu einer bilateralen Beförderung einmal Fahrgäste aufnimmt; und/oder einmal in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, Fahrgäste wieder absetzt, sofern Kraftfahrer keine Beförderung von Fahrgästen zwischen zwei Orten innerhalb des Durchfuhrmitgliedstaats anbietet. Dasselbe gilt für die Rückfahrt.

Die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes gilt nur bis zu dem Tag, ab dem Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen werden, mit einem den in Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Spezifikationen entsprechenden intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen, der die in Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 4 derselben Verordnung genannten Anforderungen an die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten erfüllt. Ab diesem Tag gilt die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten nach Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes nur noch für Kraftfahrer, die Fahrzeuge nutzen, die mit intelligenten Fahrtenschreibern im Sinne der Artikel 8, 9 und 10 der genannten Verordnung ausgestattet sind.

(5) Abweichend von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Kraftfahrer nicht als für die Zwecke der Richtlinie 96/71/EG entsandt, wenn der Kraftfahrer das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats im Transit durchfährt, ohne Güter zuzuladen oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.

(6) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Kraftfahrer nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn Kraftfahrer im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG⁽²⁰⁾ die Zu- oder Abfallstrecke auf der Straße zurücklegt, sofern die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst aus bilateralen Beförderungen im Sinne von Absatz 3 des vorliegenden Artikels besteht.

(7) Ein Kraftfahrer, der eine Kabotagebeförderung im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 durchführt, gilt als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG.

(8) Eine Entsendung gilt für die Zwecke des Artikels 3 Absatz 1a der Richtlinie 96/71/EG als beendet, wenn der Kraftfahrer den Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen einer grenzüberschreitenden Güter- oder Personenbeförderung verlässt. Dieser Entsendezeitraum darf nicht mit früheren Entsendezeiträumen im Zusammenhang mit solchen grenzüberschreitenden Beförderungen desselben Kraftfahrers oder eines anderen Kraftfahrers, den er ersetzt, kumuliert werden.

(9) Die Mitgliedstaaten sorgen entsprechend der Richtlinie 2014/67/EU dafür, dass die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Schiedssprüchen festgelegt sind, die in ihrem Hoheitsgebiet für allgemein verbindlich erklärt wurden oder in anderer Weise gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 der Richtlinie 96/71/EC gelten, den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Kraftfahrern in zugänglicher und transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden. Die einschlägigen Informationen beziehen sich insbesondere auf alle die Entlohnung ausmachenden Bestandteile der Vergütung, die durch solche Instrumente, gegebenenfalls auch durch Tarifverträge, die allgemein für alle vergleichbaren Unternehmen in dem betreffenden geografischen Gebiet gelten, verbindlich gemacht worden sind.

(10) Verkehrsunternehmen mit Sitz in einem Nicht-Mitgliedstaat werden nicht günstiger behandelt als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, auch wenn sie Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt oder Teilen davon gewähren.

⁽²⁰⁾ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

(11) Abweichend von Artikel 9 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2014/67/EU dürfen die Mitgliedstaaten nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung von Kraftfahrern vorschreiben:

- a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen, spätestens bei Beginn der Entsendung den zuständigen nationalen Behörden des Mitgliedstaats, in den der Kraftfahrer entsendet wird, unter Verwendung eines mehrsprachigen Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des — durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 geschaffenen — Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) eine Entsendemeldung zu übermitteln. Die Entsendemeldung enthält folgende Angaben:
 - i) die Identität des Unternehmens, zumindest in Form der Nummer der Gemeinschaftslizenz, sofern diese verfügbar ist;
 - ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person im Niederlassungsmitgliedstaat, der/die als Ansprechpartner für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienstleistungen erbracht werden, zur Verfügung steht und Dokumente oder Mitteilungen versendet und in Empfang nimmt;
 - iii) die Identität, die Wohnanschrift und die Führerscheinnummer des Kraftfahrers;
 - iv) den Beginn des Arbeitsvertrags des Kraftfahrers und das auf diesen Vertrag anwendbare Recht;
 - v) das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;
 - vi) die amtlichen Kennzeichen der Kraftfahrzeuge;
 - vii) ob es sich bei den Verkehrsdienstleistungen um Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage handelt;
- b) die Verpflichtung des Unternehmens, dafür zu sorgen, dass dem Kraftfahrer folgende Unterlagen in Papier- oder elektronischer Form zur Verfügung stehen, und die Verpflichtung des Kraftfahrers, die folgenden Unterlagen mit sich zu führen und nach Aufforderung bei der Straßenkontrolle zur Verfügung zu stellen:
 - i) eine Kopie der über das IMI übermittelten Entsendemeldung;
 - ii) Nachweise darüber, dass die Beförderungen im Aufnahmemitgliedstaat erfolgen, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege;
 - iii) die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers, insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen sich der Kraftfahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen aufgehalten hat, gemäß den Vorschriften über die Aufzeichnung und Aufbewahrung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014;
- c) die Verpflichtung des Unternehmens, nach dem Entsendezeitraum auf direkte Aufforderung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die die Entsendung erfolgte, über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle Kopien der Unterlagen nach Buchstabe b Ziffern ii und iii des vorliegenden Absatzes sowie Unterlagen über die Entlohnung des Kraftfahrers, im Entsendezeitraum, den Arbeitsvertrag oder gleichwertige Unterlagen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates ⁽²¹⁾, Zeiterfassungsbögen, die sich auf die Arbeit des Kraftfahrers beziehen, und Zahlungsbelege zu übermitteln.

Das Unternehmen sendet die Dokumentation über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle spätestens acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung. Legt das Unternehmen die angeforderten Unterlagen nicht innerhalb dieser Zeitspanne vor, so können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den die Entsendung erfolgte, über das IMI die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats gemäß den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie 2014/67/EU um Unterstützung ersuchen. Im Falle eines solchen Amtshilfeersuchens müssen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, auf die Entsendemeldung und andere sachdienliche Angaben, die das Unternehmen über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle übermittelt hat, zugreifen können.

Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats sorgen dafür, dass sie die angeforderten Unterlagen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den die Entsendung erfolgte, innerhalb von 25 Arbeitstagen nach dem Zeitpunkt des Amtshilfeersuchens über das IMI bereitstellen.

Um festzustellen, ob ein Kraftfahrer gemäß den Absätzen 3 und 4 des vorliegenden Artikels nicht als entsandt gilt, dürfen die Mitgliedstaaten als einzige Kontrollmaßnahme dem Kraftfahrer die Verpflichtung auferlegen, die Nachweise der maßgeblichen grenzüberschreitenden Beförderung, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege, sowie die in Buchstabe b Ziffer iii des vorliegenden Absatzes genannten Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers in Papierform oder in elektronischem Format mit sich zu führen und bei der Straßenkontrolle nach Aufforderung zur Verfügung zu stellen.

⁽²¹⁾ 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).

(12) Zu Kontrollzwecken hält das Unternehmen die Entsendemeldungen gemäß Absatz 11 Buchstabe a an der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle auf dem neuesten Stand.

(13) Die Informationen aus den Entsendemeldungen werden für einen Zeitraum von 24 Monaten im IMI-Speicher für Kontrollzwecke gespeichert.

Ein Mitgliedstaat kann der zuständigen Behörde gestatten, den nationalen Sozialpartnern die im IMI verfügbaren einschlägigen Informationen gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten anders als über das IMI zur Verfügung zu stellen, soweit das erforderlich ist, um die Einhaltung der Entsendevorschriften zu überprüfen, sofern

- a) sich die Informationen auf eine Entsendung in das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats beziehen;
- b) die Informationen ausschließlich zum Zweck der Durchsetzung der Entsendevorschriften genutzt werden; und
- c) die Datenverarbeitung gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 erfolgt.

(14) Bis zum ... [6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Funktionalitäten der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle fest. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 4 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(15) Die Mitgliedstaaten vermeiden bei der Durchführung der Kontrollmaßnahmen unnötige Verzögerungen, die sich auf die Dauer und den Zeitpunkt der Entsendung auswirken könnten.

(16) Vorbehaltlich der Bedingungen der Richtlinie 2014/67/EU und der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 arbeiten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten eng zusammen, leisten sich gegenseitig Amtshilfe und tauschen alle maßgeblichen Informationen aus.

Artikel 2

Änderung der Richtlinie 2006/22/EG

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 der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates“.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Gegenstand

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

(*) 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).

(**) Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

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

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Kraftfahrer, 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 Kraftfahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG. Straßenkontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG werden auf Aspekte beschränkt, die mithilfe des Fahrtenschreibers und des zugehörigen Kontrollgeräts effizient kontrolliert werden können. Eine umfassende Kontrolle der Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG darf nur auf dem Betriebsgelände erfolgen.“

b) Absatz 3 Unterabsätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Kraftfahrer von Fahrzeugen arbeiten, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 fallen. Der Kraftfahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, um vor Abschluss der Straßenkontrolle die Nachweise zu erbringen, die an Bord fehlen; das gilt unbeschadet der Verpflichtung des Kraftfahrers, die ordnungsgemäße Verwendung des Fahrtenschreibers sicherzustellen.“

Ab dem 1. Januar 2012 kann die Kommission diesen Mindestprozentsatz mittels eines Durchführungsrechtsakts auf 4 % anheben, sofern die nach Artikel 3 erhobenen statistischen Daten zeigen, dass im Durchschnitt mehr als 90 % aller kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die Kommission auch die Effizienz bestehender Kontrollmaßnahmen, insbesondere die Verfügbarkeit von Daten von digitalen Fahrtenschreibern auf dem Betriebsgelände der Unternehmen. Der Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

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

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

4. Artikel 3, Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission präzisiert, falls erforderlich, mittels Durchführungsrechtsakten die Definitionen für die in Absatz 1, Buchstaben a und b genannten Kategorien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Abgestimmte Kontrollen

Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen bei Kraftfahrern und Fahrzeugen durch, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 fallen. Darüber hinaus bemühen sich die Mitgliedstaaten, abgestimmte Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchzuführen.

Diese abgestimmten Kontrollen werden von den Vollzugsbehörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchgeführt.“

6. 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.“

7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) alle zwei Jahre die Übermittlung statistischer Erhebungen an die Kommission gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006;“

ii) der folgende Buchstabe wird angefügt:

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

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Austausch von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten wird in erster Linie, aber nicht ausschließlich, durch den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschuss und gegebenenfalls durch eine entsprechende, von der Kommission benannte Stelle gefördert. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Informationsaustausch

(1) Die gemäß Artikel 22 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gegenseitig bereitgestellten Informationen werden auch zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 dieser Richtlinie bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht:

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

b) in Einzelfällen auf begründetes Ersuchen eines Mitgliedstaats.

(2) Ein Mitgliedstaat stellt die von einem anderen Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen binnen 25 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens zur Verfügung. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren. In dringenden Fällen oder solchen, die nur eine einfache Einsichtnahme in Register, z. B. in Register eines Risikoeinstufungssystems, erfordern, sind die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zur Verfügung zu stellen.

Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er das dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von 10 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist der ersuchende Mitgliedstaat nicht in der Lage, das Ersuchen ausführlicher zu begründen, so kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftersuchen nachzukommen oder Kontrollen oder Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat das dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit und erläutert und rechtfertigt die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit in ordnungsgemäßer Weise. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung zu finden.

Bei anhaltenden Verzögerungen bei der Übermittlung von Informationen an den Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Arbeitnehmer entsandt ist, wird die Kommission unterrichtet und ergreift geeignete Maßnahmen.

(3) Der Informationsaustausch gemäß diesem Artikel erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI). Das gilt nicht für Informationen, die die Mitgliedstaaten durch direkte Abfrage nationaler elektronischer Register gemäß Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) austauschen.

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

(**) 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).“

9. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen anhand 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.

Bis zum ... [zehn Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens fest. Diese gemeinsame Formel berücksichtigt die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache, ob ein Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

b) Absatz 2 Satz 2 wird gestrichen.

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Eine erste Liste von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 mit der Gewichtung ihrer Schwere ist in Anhang III enthalten.

Zur Festlegung oder Aktualisierung der Gewichtung der Schwere von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um den regulatorischen Entwicklungen und Erwägungen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen.

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

d) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(4) Zur Erleichterung gezielter Straßenkontrollen müssen die in dem jeweiligen nationalen Risikoeinstufungssystem erfassten Daten zum Kontrollzeitpunkt allen zuständigen Kontrollbehörden des betreffenden Mitgliedstaats zugänglich sein.

(5) Die Mitgliedstaaten machen die in ihren nationalen Risikoeinstufungssystemen erfassten Daten den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten mithilfe der in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten interoperablen nationalen elektronischen Register gemäß Artikel 16 Absatz 2 der genannten Verordnung direkt zugänglich.“

10. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission erstellt mittels Durchführungsrechtsakten Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchsetzung. Die Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Leitlinien werden in einem Zweijahresbericht der Kommission veröffentlicht.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung

„(3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten 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 fest, einschließlich der Art der Erfassung und besonderer Fälle, in denen sie zu erfolgen hat, sowie für die Erfassung und Kontrolle der Zeiträume von mindestens einer Woche, in denen ein Kraftfahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Prüfverfahren erlassen.“

11. Die Artikel 12 bis 15 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 12

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

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

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

Artikel 13

Durchführungsmaßnahmen

Die Kommission erlässt auf Antrag eines Mitgliedstaats oder aus eigener Veranlassung Durchführungsmaßnahmen, mit denen insbesondere folgende Ziele verfolgt werden:

- a) Förderung eines gemeinsamen Ansatzes zur Durchführung dieser Richtlinie;
- b) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden;
- c) Förderung des Dialogs zwischen dem Transportsektor und den Vollzugsbehörden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 14

Verhandlungen mit Drittländern

Nach Inkrafttreten dieser Richtlinie nimmt die Union Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern zur Anwendung einer dieser Richtlinie inhaltlich gleichwertigen Regelung auf.

Bis zum Abschluss der Verhandlungen nehmen die Mitgliedstaaten in ihre Erhebungen, die der Kommission gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu übermitteln sind, Angaben über Kontrollen an Fahrzeugen aus Drittstaaten auf.

Artikel 15

Aktualisierung der Anhänge

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

(*) 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).“

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 15a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Änderungsrichtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (*) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat 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.“

13. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Teil A wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

- „1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten und/oder Ausdrücke;
2. während des in Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeitraums jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, d. h. jeder Zeitraum von mehr als einer Minute, während dessen die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Fahrzeugen der Klasse N₃ 90 km/h bzw. bei Fahrzeugen der Klasse M₃ 105 km/h überschritten hat (Fahrzeugklassen N₃ und M₃ entsprechend der Definition der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*));

(*) Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).“

ii) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

- „4. das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts (Feststellung eines möglichen Missbrauchs des Geräts und/oder der Kraftfahrerkarte und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Dokumente;“.

iii) Folgende Nummer wird angefügt:

- „6. verlängerte wöchentliche Höchstarbeitszeiten von 60 Stunden im Sinne des Artikels 4 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG; andere wöchentliche Arbeitszeiten im Sinne der Artikel 4 und 5 der Richtlinie 2002/15/EG nur, wenn die Technologie die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglicht.“

b) Teil B wird wie folgt geändert:

i) In Absatz 1 werden folgende Nummern angefügt:

- „4. Einhaltung durchschnittlicher wöchentlicher Höchstarbeitszeiten, Ruhepausen und Nacharbeit gemäß den Artikeln 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG;
5. die Einhaltung der Verpflichtungen der Unternehmen zur Bezahlung der Unterbringung der Kraftfahrer und die Organisation der Arbeit der Kraftfahrer gemäß Artikel 8 Absätze 8 und 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.“

ii) Absatz 2 erhält folgende Fassung

„Die Mitgliedstaaten können bei Feststellung eines Verstoßes gegebenenfalls überprüfen, ob eine Mitverantwortung anderer Beteiligter der Beförderungskette, wie etwa Verlader, Spediteure oder Unterauftragnehmer, vorliegt; dabei ist auch zu prüfen, ob die für das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen geschlossenen Verträge die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 ermöglichen.“

Artikel 3

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

Im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 werden die folgenden Nummern angefügt:

- „13. 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 der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG (*) des Rates: Artikel 8.
14. Richtlinie (EU) 2020/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (**): Artikel 1 Absatz 14.

(*) ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

(**) ABl. L ... vom ..., S.“

Artikel 4

Ausschussverfahren

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

Artikel 5

Strafen und Sanktionen

- (1) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer wegen Nichteinhaltung von gemäß Artikel 1 erlassenen nationalen Bestimmungen fest, wenn sie wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen zu Verstößen gegen diese Bestimmungen führten.
- (2) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen gemäß Artikel 1 erlassene nationale Bestimmungen zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein.

Artikel 6

Intelligente Durchsetzung

Unbeschadet der Richtlinie 2014/67/EU und zur weiteren Durchsetzung der Verpflichtungen gemäß Artikel 1 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie angewandt wird. Diese Strategie wird auf die in Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG genannten Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung ausgerichtet.

Artikel 7

Bewertung

- (1) Die Kommission bewertet die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere die Auswirkungen des Artikels 1 bis zum 31. Dezember 2025 und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung dieser Richtlinie Bericht. Ihrem Bericht fügt die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei. Der Bericht wird veröffentlicht.
- (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. Den Ergebnissen der Bewertung werden gegebenenfalls geeignete Vorschläge beigelegt.

*Artikel 8***Ausbildung**

Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Durchführung von Ausbildungsmaßnahmen für Vollzugsbehörden zusammen und bauen dabei auf bestehenden Durchsetzungssystemen auf.

Die Arbeitgeber sind dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass sich ihre Kraftfahrer über ihre Rechte und Pflichten nach dieser Richtlinie informieren.

*Artikel 9***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum ... [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem ... [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] 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 10***Inkrafttreten**

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

*Artikel 11***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

...

Im Namen des Rates
Der Präsident

...

RAT

Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 4/2020 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

(2020/C 149/02)

I. EINLEITUNG

1. Die Europäische Kommission hat am 31. Mai 2017 einen 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 angenommen.
2. Dieser Vorschlag wurde als Teil des Mobilitätspakets I vorgelegt, und das Gesetzgebungsverfahren soll in Verbindung mit zwei anderen Legislativvorschlägen durchgeführt werden: einem über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und den Zugang zum Güterverkehrsmarkt und einem in Bezug auf Lenkzeiten, Vorschriften für Ruhezeiten und Fahrtenschreiber.
3. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat sich am 3. Dezember 2018 auf eine allgemeine Ausrichtung geeinigt ⁽¹⁾.
4. Das Europäische Parlament hat am 4. April 2019 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.
5. Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission haben von Oktober bis Dezember 2019 Verhandlungen im Hinblick auf eine Einigung über den Vorschlag geführt. Am 11. Dezember 2019 haben sich die Verhandlungsführer auf einen Kompromisstext geeinigt, der am 20. Dezember 2019 vom Ausschuss der Ständigen Vertreter gebilligt wurde ⁽²⁾.
6. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments hat die politische Einigung am 21. Januar 2020 bestätigt, der Rat am 20. Februar 2020 ⁽³⁾.
7. Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Januar 2018 und des Ausschusses der Regionen vom 1. Februar 2018 berücksichtigt.
8. Angesichts dieser Einigung hat der Rat am 7. April 2020 im Wege des schriftlichen Verfahrens den Standpunkt des Rates in erster Lesung nach der rechtlichen und sprachlichen Überarbeitung des Textes gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nach Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegt.

II. ZIEL

9. Das allgemeine Ziel des Vorschlags besteht darin, einerseits angemessene Arbeitsbedingungen und einen angemessenen sozialen Schutz der Kraftfahrer zu gewährleisten und andererseits den Verwaltungsaufwand für die Betreiber zu präzisieren, zu harmonisieren und zu verringern, damit diese in einem Umfeld des fairen Wettbewerbs Dienstleistungen erbringen können.
10. Der Vorschlag trägt auch der bei der Überarbeitung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern durch die Richtlinie (EU) 2018/957 zum Ausdruck gebrachten Notwendigkeit Rechnung, sektorspezifische Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor festzulegen.

⁽¹⁾ Dok. ST 15084/18.

⁽²⁾ Dok. ST 15083/19.

⁽³⁾ Dok. ST 5424/20 + ADD 1-4.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A) **Allgemeines**

11. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags haben das Parlament und der Rat Verhandlungen geführt, um im Rahmen des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer Einigung zu gelangen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden Gesetzgebern erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.

B) **Zentrale politische Fragen**

12. Der im Standpunkt des Rates in erster Lesung zum Ausdruck gebrachte Kompromiss umfasst die folgenden Schlüsselemente:

a) **Ausnahmen von der Entsenderegelung für im internationalen Straßenverkehr beschäftigte Arbeitnehmer**

13. Zwei Schlüsselemente des Standpunkts des Rates betreffen die Einführung einer Ausnahme von den allgemeinen Entsendevorschriften aufgrund des hohen Mobilitätsgrades sowie den Anwendungsbereich dieser Ausnahme. Im Kommissionsvorschlag wurde die Dauer der Anwesenheit eines Kraftfahrers in einem anderen Mitgliedstaat als entscheidendes Kriterium genannt, während sowohl das Parlament als auch der Rat eine Unterscheidung nach der Art der durchgeführten Beförderung bevorzugten. In Bezug auf den Anwendungsbereich der Ausnahmeregelung wird in dem Kommissionsvorschlag eine Ausnahmeregelung befürwortet, die sich auf zwei Elemente der für entsandte Arbeitnehmer geltenden nationalen Vorschriften beschränkt ^(*), während das Parlament und der Rat eine vollständige Ausnahme von den materiell- und verfahrensrechtlichen Bestimmungen über die Entsendung bevorzugten.
14. Der Text des Rates (Artikel 1 Absätze 1 bis 7) entspricht weitgehend dem Standpunkt des Parlaments (Abänderungen 765, 787-789, 791, 792, 837 (teilweise), 838-842). Insbesondere akzeptierte der Rat die Beschränkung der Ausnahmeregelung auf den Fall, dass ein Dienstleistungsvertrag zwischen dem Arbeitgeber, der den Kraftfahrer entsendet, und einer im Aufnahmemitgliedstaat tätigen Partei besteht (Artikel 1 Absatz 2); daher gilt die Ausnahme nicht für Werkverkehrsbeförderungen, die nicht Gegenstand von Dienstleistungsverträgen sind.
15. Die Tätigkeiten, die von den Entsendevorschriften ausgenommen sind, umfassen insbesondere „bilaterale Beförderungen“ (Artikel 1 Absätze 3 und 4) — sowohl Güter- als auch Personenbeförderungen — und lassen sehr wenig Flexibilität für zusätzliche fahrtenbezogene Halte. Der hohe Mobilitätsgrad, der eine Ausnahme rechtfertigt, ist also dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrer zwischen dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen des Fahrers ansässig ist, und einem anderen Mitgliedstaat oder Drittland verkehrt. Zu Kontrollzwecken hängt die beschränkte Flexibilität in Bezug auf zusätzliche fahrtenbezogene Halte von den Aufzeichnungen im Fahrzeug, von Grenzüberschreitungen und in einem späteren Schritt auch von den Aufzeichnungen von Be- und Entladetätigkeiten ab.
16. Folglich gilt ein Kraftfahrer, der eine innerstaatliche Beförderung in einem anderen Mitgliedstaat (Kabotage) durchführt, als entsandt (Artikel 1 Absatz 7).
17. Zur Klarstellung wird in dem Kompromiss festgelegt, dass ein Kraftfahrer, der einen anderen Mitgliedstaat im Transit durchfährt, nicht als entsandt gilt. Bei Beförderungen im kombinierten Verkehr wird die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke der Fahrt entsprechend der ausgenommenen Tätigkeit gesondert analysiert (Artikel 1 Absätze 5 und 6).

b) **Transparenz der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen**

18. Der Rat akzeptierte die Forderung des Parlaments nach einer Sonderregelung für die Pflicht des Aufnahmemitgliedstaats, für Transparenz in Bezug auf die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu sorgen, einschließlich jener, die in bestimmten Tarifverträgen festgelegt sind (Artikel 1 Absatz 9). Daher werden die Abänderungen 794 und 837 (Nummer 2f) umformuliert im Text des Rates beibehalten.

^(*) Bezahlter Mindestjahresurlaub und Mindestlohn/Mindestvergütung.

c) Unternehmen aus Drittländern

19. Das Parlament und der Rat waren der Ansicht, dass eine Verschärfung der Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern aus der EU nicht zu einem Wettbewerbsvorteil für Unternehmen aus Drittländern, die Zugang zum EU-Kraftverkehrsmarkt haben, führen sollte. Der Rat akzeptierte die Aufnahme dieses Aspekts in die *Lex specialis* (Artikel 1 Absatz 10), unterstützt durch eine Reihe von Erwägungsgründen (15-17), in denen die verfügbaren Instrumente erläutert werden. Daher wurden die Abänderungen 829 und 837 (Nummer 2g) teilweise übernommen.

d) Verwaltungsanforderungen für die Entsendung, Kontrolle und Durchsetzung

20. In Bezug auf die geschlossene und im Vergleich zur Richtlinie 2014/67/EU gekürzte Liste der Verwaltungsanforderungen für die Entsendung von Kraftfahrern baut der Text des Rates auf dem Kommissionsvorschlag auf (Artikel 1 Absatz 11). Im Einklang mit dem Standpunkt des Parlaments und mit Unterstützung der Kommission werden die Verkehrsunternehmen in der Lage und verpflichtet sein, das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) der Kommission für die Übermittlung von Entsendemeldungen und angeforderten Informationen zu nutzen. Durch dieses harmonisierte Verfahren erübrigen sich eigenständige nationale Informationssysteme. Was die in der Entsendemeldung zu speichernden Informationen anbelangt, so baut der Text des Rates auf dem Kommissionsvorschlag auf, und es wurden einige vom Parlament geforderte Elemente hinzugefügt.
21. Bei den Kontrollbestimmungen wird die Struktur des Kommissionsvorschlags beibehalten, in dem zwischen Straßenkontrollen und Kontrollen nach der Entsendung unterschieden wird. Im Einklang mit dem Standpunkt des Parlaments hat der Rat die Idee zusätzlicher Unterlagen zum Arbeitsvertrag und zu Entgeltabrechnungen des Fahrers an Bord nicht weiterverfolgt. Diese Informationen können jedoch nach der Entsendung direkt vom Verkehrsunternehmen angefordert werden. Der Rat hat diese Kontrollphase nach der Entsendung, in die der Aufnahmemitgliedstaat den Niederlassungsmitgliedstaat einbeziehen kann, in seinem Text weiter ausgeführt, um auch die Abänderungen des Parlaments zu berücksichtigen. Insbesondere wird das IMI das zentrale Kommunikationsinstrument für die Verkehrsunternehmen darstellen, und die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, die Sozialpartner einzubeziehen.
22. Der Rat hat der Aufnahme einer Verpflichtung in die Richtlinie zugestimmt, wonach die Mitgliedstaaten Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften der *Lex specialis* festlegen und Sanktionen gegen Akteure der Logistikkette verhängen müssen, wenn ihnen diese Verstöße bekannt sind oder bekannt sein müssten (Artikel 5). Schließlich hat der Rat auch eine Bestimmung zur „intelligenten Durchsetzung“ akzeptiert, nach der die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Kontrolle der Entsendevorschriften in eine allgemeine Kontrollstrategie zu integrieren (Artikel 6).
23. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Abänderungen 838-847, 850, 853-855, 857, 862 und 864 teilweise — gekürzt oder umformuliert — übernommen wurden, die Abänderungen 848, 849 und 852 hingegen nicht.

e) Einbeziehung der Richtlinie 2002/15/EG in die Durchsetzungsstandards für Sozialvorschriften

24. Die Richtlinie 2002/15/EG ergänzt die Verordnung über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Verkehrssektor ⁽ⁱ⁾, indem sie beispielsweise die wöchentliche Gesamtarbeitszeit der Fahrer und die Nachtarbeit begrenzt.
25. Mit der Richtlinie 2006/22/EG wurden Unionsstandards für die Kontrolle und Durchsetzung von Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten sowie von Vorschriften über Fahrtenschreiber eingeführt. Die Richtlinie 2002/15/EG wurde jedoch von ihrem Anwendungsbereich ausgenommen. Im Standpunkt des Rates wird nun die Einbeziehung dieser Richtlinie in die Standards für die Kontrollen im Einklang mit dem Kommissionsvorschlag und dem Standpunkt des Parlaments akzeptiert.

⁽ⁱ⁾ 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).

26. Diese Einbeziehung betrifft mehrere Aspekte: die nationalen Kontrollsysteme, die Mindestanzahl der Kontrollen und die Berichterstattung über die Ergebnisse (Artikel 2 Absätze 1, 3, 3a und 4, Anhang I der geänderten Richtlinie), die Einleitung von Kontrollen auf dem Betriebsgelände bei schweren Verstößen (Artikel 6 Absatz 1 der geänderten Richtlinie), die nationalen Systeme für die Risikoeinstufung (Artikel 9 Absatz 1 der geänderten Richtlinie) und den Informationsaustausch (Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d und Artikel 8 der geänderten Richtlinie). Angesichts des weitreichenden Anwendungsbereichs der Arbeitszeitrichtlinie zieht der Rat in seinem Standpunkt einen risikobasierten Ansatz für gezielte Kontrollen einem quantitativen Mindestziel vor (Artikel 2 Absatz 3a der geänderten Richtlinie). Daher wurden die Abänderungen 806 und 835 umformuliert übernommen, die Abänderung 810 hingegen nicht.

f) Verwaltungszusammenarbeit bei der Durchsetzung

27. Die Vorschriften über die Verwaltungszusammenarbeit werden geändert, um sie besser von dem Informationsaustausch gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1071/2009 zu unterscheiden, der bereits über ein spezielles elektronisches System erfolgt. Für die übrigen Fälle ist in dem Text des Rates die Nutzung des IMI vorgesehen und sind Antwortfristen für die nationalen Behörden festgelegt. Daher wurden die Abänderungen 812-814 und 816-818 übernommen und teilweise umformuliert, die Abänderungen 815 und 819 hingegen nicht.

g) Überprüfte Durchsetzungsstandards für Sozialvorschriften

28. Das Risikoeinstufungssystem wird nicht nur auf nationale, unter die Arbeitszeitrichtlinie fallende Vorschriften ausgeweitet, sondern erfährt noch zwei weitere wichtige Änderungen (Artikel 9 der geänderten Richtlinie): Erstens wird die Kommission eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens festlegen, und zweitens werden die nationalen Informationen über die Risikoeinstufung den Kontrollbehörden in der gesamten EU zugänglich gemacht, auch im Zusammenhang mit der Durchführung von Straßenkontrollen. Daher wurden die Abänderungen 821, 824 und 825 als Kompromisslösung teilweise akzeptiert.
29. Der Rat akzeptiert, dass sich die Mitgliedstaaten bemühen, konzertierte Kontrollen auf Kontrollen auf dem Betriebsgelände des Unternehmens auszuweiten, wobei ein Kompromiss zu einem entsprechenden Antrag des Parlaments gefunden wurde (Artikel 5 der geänderten Richtlinie, Abänderung 809). Auch die künftige Rolle der Europäischen Arbeitsbehörde wird im Einklang mit dem Mandat, das dieser im Jahr 2019 neu eingerichteten Stelle erteilt wurde, hervorgehoben (Erwägungsgrund 29).
30. Mit dem Text des Rates wird dem Kommissionsvorschlag und teilweise der Abänderung 826 des Parlaments zugestimmt, eine gemeinsame Vorgehensweise für die Kontrolle „anderer Arbeiten“ zu entwickeln, die der Arbeitszeit von Kraftfahrern zugerechnet werden, während sie nicht fahren, und gleichzeitig die Anforderung zusätzlicher Bescheinigungen abzuschaffen (Artikel 11 Absatz 3 der geänderten Richtlinie).

h) Befugnisübertragungen an die Kommission

31. Auch bei der Wahl der Verfahren, durch die die Kommission zum Erlass von Rechtsakten ermächtigt wird, musste ein Kompromiss gefunden werden; dieser wurde für alle parallel verhandelten Dossiers gemeinsam erzielt. Der Text des Rates enthält zwei Befugnisübertragungen in Bezug auf delegierte Rechtsakte zur Aktualisierung der Anhänge der geänderten Richtlinie und drei Befugnisübertragungen in Bezug auf Durchführungsrechtsakte, nämlich zur Festlegung einer gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung, eines gemeinsamen Vorgehens bei der Aufzeichnung und Überprüfung von „anderen Arbeiten“ und der Funktionen des für Entsendemeldungen zu nutzenden IMI-Kommunikationsinstruments.

i) Umsetzung und erste Politikbewertung

32. Die beiden gesetzgebenden Organe haben ihre Standpunkte zur Umsetzungsfrist überarbeitet. Im Rahmen eines ehrgeizigen Ansatzes, der an die Verfügbarkeit des neuen IMI-Kommunikationsinstruments geknüpft ist, müssen die Mitgliedstaaten die Richtlinie innerhalb von 18 Monaten nach ihrem Inkrafttreten umsetzen (Artikel 9). Eine Evaluierung der Umsetzung der Richtlinie und insbesondere der Sonderbestimmungen für entsandte Kraftfahrer durch die Kommission ist für Ende 2025 vorgesehen (Artikel 7).

j) **Weitere Elemente des Standpunkts des Rates**

33. Die folgenden weiteren Elemente, die der Rat dem Kommissionsvorschlag hinzugefügt hat, sind in den endgültigen Text des Standpunkts des Rates eingeflossen:
- a) eine Klarstellung, dass unterbrochene Aufenthalte des Kraftfahrers in einem Aufnahmemitgliedstaat in Summe keine langfristige Entsendung ergeben (Artikel 1 Absatz 8);
 - b) eine Bestimmung über die Vorgehensweise bei Kontrollen, wenn ein Kraftfahrer nicht über eine Entsendemeldung verfügt, d. h., wenn der Kraftfahrer eine Ausnahmeregelung von den Entsendevorschriften in Anspruch nehmen könnte (Artikel 1 Absatz 11 letzter Unterabsatz).
34. Der Rat hat die folgenden weiteren Abänderungen des Parlaments am Kommissionsvorschlag vollständig oder grundsätzlich akzeptiert:
- a) Schutzmaßnahmen zur Gewährleistung effizienter Straßenkontrollen ohne ungebührliche Verzögerung für die Kraftfahrer in Artikel 2 Absatz 1 der geänderten Richtlinie und in Artikel 1 Absatz 15 (Abänderungen 807 und 859);
 - b) eine allgemeine Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit in Artikel 1 Absatz 16 (Abänderung 860) und eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten und der Arbeitgeber zur Aus- und Weiterbildung der Kontrollbehörden bzw. der Kraftfahrer in Artikel 8 (Abänderung 867);
 - c) redaktionelle Verbesserungen durch Aktualisierung veralteter Bezugnahmen (Abänderungen 811, 821-823, 827, 828, 832-834).

IV. **FAZIT**

35. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung entspricht voll und ganz dem in den Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament erzielten Kompromiss, der mithilfe der Kommission zustande gekommen ist. Dieser Kompromiss wird mit dem Schreiben der Vorsitzenden des TRAN-Ausschusses des Europäischen Parlaments an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter bestätigt (23. Januar 2020). In diesem Schreiben teilte die Vorsitzende mit, dass sie den Mitgliedern des TRAN-Ausschusses und anschließend dem Plenum empfehlen wird, den Standpunkt des Rates in erster Lesung vorbehaltlich der Überprüfung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen beider Organe in der zweiten Lesung des Parlaments ohne Abänderungen anzunehmen.
36. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung ein ausgewogenes Ergebnis darstellt, dass die Arbeitsbedingungen mit der Annahme der sektorspezifischen Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern verbessert werden, während die Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsdienstleistungen gewährleistet wird, und dass die Änderungen der Richtlinie über die Durchsetzungsanforderungen zu einer umfassenderen, wirksameren und besser koordinierten Kontrolle und Durchsetzung führen werden.
-

ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE