

Amtsblatt der Europäischen Union

C 151



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

63. Jahrgang

6. Mai 2020

Inhalt

III Vorbereitende Rechtsakte

RAT

2020/C 151/01	Standpunkt (EU) Nr. 5/2020 des Europäischen Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern Vom Rat am 7. April 2020 angenommen	1
2020/C 151/02	Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 5/2020 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern	17

DE

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

RAT

STANDPUNKT (EU) Nr. 5/2020 DES EUROPÄISCHEN RATES IN ERSTER LESUNG

im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern

Vom Rat am 7. April 2020 angenommen

(2020/C 151/01)

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) Gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer und faire Geschäftsbedingungen für Verkehrsunternehmen sind von übertragender Bedeutung für die Schaffung eines sicheren, effizienten und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektors, um Nichtdiskriminierung zu gewährleisten und qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen. Um diesen Prozess zu erleichtern, ist es wesentlich, dass die Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr klar, verhältnismäßig, zweckdienlich, und in wirksamer und kohärenter Weise in der gesamten Union leicht anzuwenden, durchzusetzen und umzusetzen sind.
- (2) Bei der Überprüfung von Wirksamkeit und Effizienz der Umsetzung des derzeitigen Regelwerks an Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr und insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ wurden einige Mängel bei der Anwendung dieses Rechtsrahmens festgestellt. Unklare Vorschriften zur wöchentlichen Ruhezeiten, zur Unterbringung während der Ruhezeiten und zu Fahrunterbrechungen im Mehrfahrerbetrieb sowie fehlende Bestimmungen über die Rückkehr der Fahrer an ihren Wohnsitz haben zu unterschiedlichen Auslegungen und Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten geführt. Durch die von einigen Mitgliedstaaten kürzlich verabschiedeten einseitigen Maßnahmen sind die Rechtsunsicherheit und die Ungleichbehandlung von Fahrern und Unternehmen weiter erhöht worden. Hingegen tragen die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten wirksam zur Verbesserung der sozialen Bedingungen der Kraftfahrer sowie zur allgemeinen Straßenverkehrssicherheit bei. Es bedarf kontinuierlicher Anstrengungen, um deren Einhaltung sicherzustellen.

⁽¹⁾ ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 45.

⁽²⁾ ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

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

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

- (3) Zur Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr ist es wichtig, die Verkehrsunternehmen dazu anzuhalten, eine Sicherheitskultur zu entwickeln, die auf allen Ebenen befolgt wird. Insbesondere sollte es zur Vermeidung von Verstößen gegen die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten oder einer Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit nicht erlaubt sein, eine leistungsabhängige Entlohnung mit der Zeit, die für die Beförderung von Fahrgästen zu ihren Bestimmungsorten oder für die Lieferung von Gütern erforderlich ist, zu verknüpfen.
- (4) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat bestätigt, dass die uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung der Sozialvorschriften der Union vor allem auf unklare Vorschriften, auf eine ineffiziente und uneinheitliche Nutzung der Kontrollinstrumente und auf eine unzureichende Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zurückzuführen ist.
- (5) Um Klarheit und Einheitlichkeit zu verbessern, sollte die nichtgewerbliche Nutzung von Fahrzeugen vom Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen werden.
- (6) Klare, geeignete, verhältnismäßige und einheitlich durchgesetzte Vorschriften sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der politischen Ziele, die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern sowie insbesondere einen unverfälschten und fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr für alle Straßenverkehrsteilnehmer zu leisten.
- (7) Die bisherigen Anforderungen an Fahrtunterbrechungen haben sich als ungeeignet und unpraktisch für Fahrer, die sich beim Fahren abwechseln, erwiesen. Daher ist es angebracht, die Verpflichtung zur Aufzeichnung von Fahrtunterbrechungen dem besonderen Charakter der Beförderungen anzupassen, die von Fahrern durchgeführt werden, die sich beim Fahren abwechseln, ohne die Sicherheit der Fahrer oder die Straßenverkehrssicherheit zu gefährden.
- (8) Im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Heimatort abwesend. Die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit können diese Zeiträume unnötig verlängern. Daher ist es wünschenswert, die Bestimmungen über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit so anzupassen, dass es für die Fahrer einfacher ist, grenzüberschreitende Beförderungen in Übereinstimmung mit den Vorschriften durchzuführen und ihren Heimatort für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu erreichen und für alle verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten einen vollständigen Ausgleich zu erhalten. Angesichts der Unterschiede zwischen der Beförderung von Fahrgästen und von Gütern sollte diese Möglichkeit nicht für Fahrer gelten, wenn sie in der Personenbeförderung tätig sind.
- (9) Flexibilität bei der Planung der Ruhezeiten von Fahrern sollte für den Fahrer transparent und vorhersehbar sein und in keiner Weise die Sicherheit im Straßenverkehr dadurch gefährden, dass der Ermüdungsgrad der Fahrer erhöht wird, oder die Arbeitsbedingungen sich verschlechtern. Diese Flexibilität sollte daher die derzeitige Arbeitszeit des Fahrers oder die 14-tägige Höchstlenkzeit nicht ändern und sollte strengeren Vorschriften über den Ausgleich für reduzierte Ruhezeiten unterliegen.
- (10) Um zu gewährleisten, dass diese Flexibilität nicht missbraucht wird, ist es von wesentlicher Bedeutung, den zulässigen Umfang zu bestimmen und angemessene Kontrollen vorzusehen. Dieser Anwendungsbereich sollte daher auf diejenigen Fahrer beschränkt werden, die während des Bezugszeitraums ihre reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb der Mitgliedstaaten des Unternehmens und außerhalb des Wohnsitzmitgliedstaates des Fahrers verbringen. Das kann überprüft werden, indem die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers auf der Straße und auf dem Betriebsgelände des Verkehrsunternehmens eingesehen werden, da sie den Ort des Beginns und des Endes der Ruhezeit sowie Angaben zu den einzelnen Fahrern enthalten.
- (11) Um eine wirksame Durchsetzung zu gewährleisten, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen in der Lage sind, festzustellen, ob die Lenk- und Ruhezeiten des laufenden Tages und der vorausgehenden 56 Tage ordnungsgemäß eingehalten wurden.
- (12) Der rasche technologische Fortschritt führt derzeit zu einer schrittweisen Automatisierung der Fahrssysteme, sodass weniger oder keinerlei direkte Eingriffe durch den Fahrer erforderlich sind. Um diesen Veränderungen Rechnung zu tragen, müssen die geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten, möglicherweise angepasst werden, um die Sicherheit des Straßenverkehrs und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und gleichzeitig die Union in die Lage zu versetzen, eine Vorreiterrolle bei neuen innovativen Technologien und Verfahren zu übernehmen. Daher sollte die Kommission einen Bericht zur Bewertung des Einsatzes autonomer Fahrssysteme in den Mitgliedstaaten, einschließlich der Vorteile autonomer Fahrtechnologien, vorlegen. Diesem Bericht sollten gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge beifügt werden.

- (13) Zur Förderung des sozialen Fortschritts sollte angegeben werden, wo die wöchentlichen Ruhezeiten eingelegt werden können, um zu gewährleisten, dass Fahrern angemessene Bedingungen für die Ruhezeit zur Verfügung stehen. Von besonderer Bedeutung ist die Qualität der Unterbringung während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit, die der Fahrer nicht in der Kabine des Fahrzeugs, sondern in einer geeigneten Unterkunft auf Kosten des Verkehrsunternehmens als Arbeitgeber verbringen sollte. Damit für gute Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Fahrer gesorgt ist, sollte die Anforderung präzisiert werden, dass den Fahrern eine hochwertige und geschlechtergerechte Unterkunft bereitgestellt wird, wenn sie ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht am Heimatort einlegen.
- (14) Es muss ferner vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmen die Arbeit der Fahrer so planen, dass Zeiträume der Abwesenheit vom Wohnsitz nicht übermäßig lang sind und die Fahrer lange Ruhezeiten als Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Anspruch nehmen können. Die Rückkehr sollte so organisiert werden, dass es möglich ist, eine Betriebsstätte des Verkehrsunternehmens im Mitgliedstaat seiner Niederlassung oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen; den Fahrern sollte es freigestellt sein zu wählen, wo sie ihre Ruhezeit verbringen. Für den Nachweis, dass das Verkehrsunternehmen seinen Verpflichtungen zur Organisation der regelmäßigen Rückkehr nachkommt, sollte das Verkehrsunternehmen auf Fahrtenschreiberaufzeichnungen, Dienstpläne der Fahrer oder andere Unterlagen zurückgreifen können. Diese Belege sollten in den Geschäftsräumen des Verkehrsunternehmens verfügbar sein, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.
- (15) Regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten und längere Ruhezeiten dürfen nicht im Fahrzeug oder auf einer Parkfläche verbracht werden, sondern nur in einer geeigneten Unterkunft, die an einen Parkplatz angrenzen kann; daher ist es von größter Bedeutung, dass es den Fahrern ermöglicht wird, sichere und gesicherte Parkflächen zu finden, die ein angemessenes Sicherheitsniveau und geeignete Einrichtungen bieten. Die Kommission hat bereits untersucht, wie die Entwicklung hochwertiger Parkflächen, einschließlich der erforderlichen Mindestanforderungen, gefördert werden kann. Die Kommission sollte daher Normen für sichere und gesicherte Parkflächen erarbeiten. Diese Normen sollten zur Förderung hochwertiger Parkflächen beitragen. Die Normen können überarbeitet werden, um für einen besseren Zugang zu alternativen Kraftstoffen zu sorgen, im Einklang mit den Strategien zur Entwicklung dieser Infrastrukturen. Wichtig ist auch, dass Parkflächen frei von Eis und Schnee gehalten werden.
- (16) Sichere und gesicherte Parkflächen sollten Auditverfahren für eine Zertifizierung nach Unionsstandards unterliegen. Diese Auditverfahren sollten auch sicherstellen, dass die Parkflächen diesen Standards dauerhaft entsprechen. Die Kommission sollte daher mit der Ausarbeitung eines Zertifizierungsverfahrens für den Bau sicherer und gesicherter Parkflächen in der Union beauftragt werden.
- (17) Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und der Durchsetzung sollten alle Fahrer umfassend über die Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten und über die Gefahren von Übermüdung informiert sein. Leicht zugängliche Informationen über verfügbare Einrichtungen zur Verbringung der Ruhezeit sind in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Daher sollte die Kommission über eine benutzerfreundliche Internetseite Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen bereitstellen. Diese Informationen sollten auf dem neuesten Stand gehalten werden.
- (18) Um zu gewährleisten, dass Parkflächen dauerhaft verkehrssicher und geschützt sind, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Erarbeitung von Normen für das Dienstniveau auf sicheren und gesicherten Parkflächen und von Verfahren zur Zertifizierung der Sicherheit und Sicherung von Parkflächen zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Durchführung mit den Grundsätzen in Einklang steht, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽⁵⁾ 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.
- (19) Nach den mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁶⁾ erstellten überarbeiteten TEN-V-Leitlinien ist geplant, dass an Autobahnen etwa alle 100 km Parkflächen eingerichtet werden, um gewerblichen Straßennutzern Parkgelegenheiten mit geeignetem Sicherheits- und Sicherungsniveau zu bieten. Um den Bau angemessener Parkplatzinfrastrukturen zu beschleunigen und zu fördern, ist es wichtig, dass ausreichende Möglichkeiten für eine Kofinanzierung durch die Union gemäß den geltenden und künftigen Rechtsakten der Union über die Bedingungen für diese finanzielle Unterstützung zur Verfügung stehen.

⁽⁵⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁽⁶⁾ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

- (20) Viele Beförderungen im Straßenverkehr innerhalb der Union enthalten Streckenabschnitte, die mit Fähren oder auf der Schiene zurückgelegt werden. Für solche Beförderungen sollten deshalb klare und sachgemäße Bestimmungen über die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen festgelegt werden.
- (21) Die Fahrer werden gelegentlich mit unvorhersehbaren Umständen konfrontiert, die es unmöglich machen, einen gewünschten Bestimmungsort, an dem eine wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden kann, ohne Verstoß gegen die Unionsvorschriften zu erreichen. Es ist wünschenswert, dass den Fahrern die Bewältigung dieser Umstände erleichtert und ermöglicht wird, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen. Unter solchen außergewöhnlichen Umständen sind plötzliche, unvermeidbare und nicht vorhersehbare Umstände zu verstehen, unter denen es für eine kurze Zeit unerwartet unmöglich wird, alle Bestimmungen der Verordnung einzuhalten. Daher können solche Umstände nicht systematisch angeführt werden, um die Einhaltung dieser Verordnung zu umgehen. Für eine ordnungsgemäße Durchsetzung sollten die Fahrer die außergewöhnlichen Umstände dokumentieren, die zu einer Abweichung von diesen Bestimmungen führen. Zusätzlich sollte eine Sicherheitsbestimmung dafür sorgen, dass die Lenkzeit nicht übermäßig lang ist.
- (22) Um unterschiedliche Durchsetzungspraktiken abzubauen und zu vermeiden sowie Wirksamkeit und Effizienz der grenzüberschreitenden Durchsetzung weiter zu verbessern, müssen unbedingt klare Regeln für die regelmäßige Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt werden.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, damit einzelstaatliche Vorschriften über Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁷⁾ auf wirksame, angemessene und abschreckende Weise umgesetzt werden. Es ist wichtig sicherzustellen, dass Berufsangehörige leichten Zugang zu Informationen über die in jedem Mitgliedstaat geltenden Sanktionen haben. Die mit der Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁸⁾ errichtete Europäische Arbeitsbehörde könnte diesen Zugang erleichtern, indem sie die Informationen über die zentrale unionsweite Internetseite zur Verfügung stellt, die als einheitliches Zugangstor zu Informationsquellen und Dienstleistungen auf Unionebene und nationaler Ebene in allen Amtssprachen der Union gemäß der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁹⁾ dient.
- (24) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Klarstellung der Bestimmungen der Verordnung und die Festlegung gemeinsamer Konzepte für deren Anwendung und Durchsetzung übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁰⁾ ausgeübt werden.
- (25) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Durchführungsrechtsakten zur Festlegung genauer Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Verpflichtung zur Aufzeichnung und Speicherung der Daten zu sämtlichen Grenzüberschreitungen des Fahrzeugs und Tätigkeiten und mit genauen Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Vorschriften über Datenanforderungen und -funktionen sowie zum Einbau von Fahrtenschreibern übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.
- (26) Um die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften zu verbessern, sollten die derzeitigen intelligenten Fahrtenschreibersysteme in vollem Umfang genutzt werden und intelligente Fahrtenschreiber auch für leichte Nutzfahrzeuge über einem bestimmten Gewicht, die im internationalen gewerblichen Verkehr eingesetzt werden, verbindlich vorgeschrieben werden. Daher sollten die Funktionen des Fahrtenschreibers verbessert werden, um eine genauere Positionsbestimmung zu ermöglichen.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Oktober 2018 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors zu Informationen, Verfahren, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (27) Die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften, die rasche Entwicklung neuer Technologien, die Digitalisierung in der gesamten Wirtschaft der Union und die Notwendigkeit, für gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmen im internationalen Straßenverkehr zu sorgen, erfordern es, den Übergangszeitraum für den Einbau intelligenter Fahrtenschreiber in zugelassene Fahrzeuge zu verkürzen. Intelligente Fahrtenschreiber werden zu vereinfachten Kontrollen beitragen und somit die Arbeit der nationalen Behörden erleichtern.
- (28) Damit Fahrer, Verkehrsunternehmen und Kontrollbehörden möglichst bald die Vorzüge intelligenter Fahrtenschreiber, einschließlich der automatischen Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen, nutzen können, sollten bestehende Fahrzeugflotten innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach Inkrafttreten der detaillierten technischen Vorschriften mit solchen Geräten ausgerüstet werden. Ein solcher Zeitraum wird ausreichend Zeit zur Vorbereitung geben.
- (29) In Fahrzeugen, die nicht mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgerüstet sind, sollte die Überschreitung der Grenzen eines Mitgliedstaats auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze im Fahrtenschreiber eingetragen werden.
- (30) Die Aufzeichnung von Tätigkeiten im Fahrtenschreiber ist ein wichtiger Teil der Arbeit der Fahrer. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Fahrer angemessen darin geschult werden, wie die neuen Funktionen von Fahrtenschreibern, die auf den Markt gebracht werden, zu verwenden sind. Als Arbeitgeber sollten die Verkehrsunternehmen die Kosten dieser Schulungen tragen.
- (31) Die Vielfalt von verwendeten Fahrtenschreibern und sich rasch entwickelnde ausgefeilte Manipulationstechniken stellen für Kontrolleure, die die Einhaltung des einschlägigen Unionsrechts überwachen, eine Herausforderung dar. Das gilt insbesondere für durchgeführte Straßenkontrollen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass Kontrolleure geeignete Schulungen erhalten, um sicherzustellen, dass sie mit den neuesten technologischen Entwicklungen und Manipulationstechniken vertraut sind.
- (32) Um den Aufwand für Verkehrsunternehmen und Kontrollbehörden zu verringern, sollte ein Kontrolleur, wenn er die Plombierung eines Fahrtenschreibers zu Kontrollzwecken entfernt hat, in bestimmten gut dokumentierten Fällen befugt sein, eine neue Plombierung anzubringen.
- (33) Unter Berücksichtigung der kontinuierlichen technologischen Entwicklungen prüft die Kommission die Möglichkeit, neue technische Lösungen zu entwickeln, die bei gleichen oder geringeren Kosten den gleichen Nutzen und die gleiche Sicherheit bieten wie die intelligenten Fahrtenschreiber.
- (34) Es ist wichtig, dass in Drittländern niedergelassene Verkehrsunternehmen bei Beförderungen im Straßenverkehr im Gebiet der Union Vorschriften unterliegen, die den Rechtsvorschriften der Union gleichwertig sind. Die Kommission sollte die Anwendung dieses Grundsatzes auf Unionsebene bewerten und angemessene Lösungen vorschlagen, die im Rahmen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (Accord Européen sur les Transports Routiers, im Folgenden „AETR-Abkommen“) ausgehandelt werden sollten.
- (35) Die Güterbeförderung unterscheidet sich von der Personenbeförderung. Daher sollte die Kommission prüfen, ob geeignetere Vorschriften für die Personenbeförderung vorgeschlagen werden sollten, insbesondere für den Gelegenheitsverkehr im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾.
- (36) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Sicherheit im Straßenverkehr und die Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern in der Union durch die Harmonisierung der Regeln über Lenkzeiten, Pausen und Ruhezeiten im Straßentransport und durch die Harmonisierung der Regeln über die Verwendung und die Durchsetzung der Nutzung von Fahrtenschreibern zu verbessern, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen der Art der Ziele auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (37) Die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sollten daher entsprechend geändert werden —

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. In Artikel 2 Absatz 1 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„aa) ab dem 1. Juli 2026 bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen oder bei Kabotagebeförderungen mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt, oder“.

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe aa erhält folgende Fassung:

„aa) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die

i) zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, oder

ii) zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern,

ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens, und unter der Bedingung, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt und dass die Beförderung nicht gewerblich erfolgt;“;

b) Folgender Buchstabe wird eingefügt:

„ha) Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 2,5, aber nicht mehr als 3,5 Tonnen, die für die Güterbeförderung eingesetzt werden, wenn die Beförderung nicht als gewerbliche Beförderung, sondern durch das Unternehmen oder den Fahrer im Werkverkehr erfolgt und das Fahren nicht die Haupttätigkeit der Person darstellt, die das Fahrzeug führt;“.

3. In Artikel 4 wird folgender Buchstabe angefügt:

„r) ‚nichtgewerbliche Beförderung‘ jede Beförderung im Straßenverkehr, außer Beförderungen auf eigene oder fremde Rechnung die weder direkt noch indirekt entlohnt wird und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht.“.

4. Artikel 6 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er gemäß Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer iii der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 die Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in den Fahrtenschreiber einzugeben.“

(*) 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).“.

5. In Artikel 7 wird folgender Absatz angefügt:

„Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt.“

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

a) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

b) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

Abweichend von Unterabsatz 1 kann ein im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätiger Fahrer außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sofern der Fahrer in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindesten vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen.

Für die Zwecke dieses Absatzes gilt ein Fahrer als im grenzüberschreitenden Verkehr tätig, wenn der Fahrer die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung des Arbeitgebers und des Landes des Wohnsitzes des Fahrers beginnt.“

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(6b) Jede Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit ist durch eine gleichwertige Ruhepause auszugleichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche zu nehmen ist.

Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 Unterabsatz 3 nacheinander eingelegt, ist die nächste Ruhezeit — als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten — vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.“

c) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

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

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

d) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(8a) Verkehrsunternehmen planen die Arbeit der Fahrer so, dass jeder Fahrer in der Lage ist, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu der im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder zu seinem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu verbringen.

Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 eingelegt, muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so planen, dass dieser in der Lage ist, bereits vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, zurückzukehren.

Das Unternehmen dokumentiert, wie es diese Verpflichtung erfüllt, und es bewahrt die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen auf, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.“

e) Folgender Absatz wird angefügt:

„(9a) Die Kommission prüft spätestens am ... [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung], ob geeignetere Vorschriften für Fahrer erlassen werden können, die für Gelegenheitsdienste im Personenverkehr im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 eingesetzt werden, und teilt das Ergebnis dem Parlament und dem Rat mit.“

7. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 8a

(1) Die Kommission stellt sicher, dass Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr leichten Zugang zu Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen haben. Die Kommission veröffentlicht eine Liste aller zertifizierten Parkflächen, damit den Fahrern Folgendes in angemessener Form geboten wird:

- Erkennen und Verhindern von unberechtigtem Eindringen;
- Beleuchtung und Sichtverhältnisse;
- Kontaktstelle und Verfahren für Notfälle;
- Geschlechtergerechte sanitäre Einrichtungen;
- Möglichkeiten zum Kauf von Lebensmitteln und Getränken;
- Kommunikationsverbindungen;
- Stromversorgung.

Die Liste dieser Parkflächen wird auf einer einheitlichen amtlichen Internetseite veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.

(2) Die Kommission erlässt delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 23a, um Normen festzulegen, mit denen das Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau der in Absatz 1 genannten Flächen und die Verfahren für die Zertifizierung von Parkflächen detaillierter vorgegeben werden.

(3) An allen zertifizierten Parkflächen kann darauf hingewiesen werden, dass sie gemäß den Normen und Verfahren der Union zertifiziert sind.

Gemäß Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) sind die Mitgliedstaaten gehalten, die Schaffung von Parkflächen für gewerbliche Straßennutzer zu fördern.

(4) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2024 einen Bericht über die Verfügbarkeit geeigneter Ruheeinrichtungen für Fahrer und über die Verfügbarkeit gesicherter Parkeinrichtungen sowie über den Ausbau sicherer und gesicherter Parkflächen, die gemäß den delegierten Rechtsakten zertifiziert sind, vor. Dieser Bericht kann eine Liste mit Maßnahmen zur Erhöhung der Zahl und der Qualität sicherer und gesicherter Parkflächen enthalten.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).“

8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ein, so darf diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 nicht mehr als zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Gesamtdauer eine Stunde nicht überschreiten darf. Während dieser regelmäßigen täglichen Ruhezeit oder reduzierten wöchentlichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine, eine Schlafkoje oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

In Bezug auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten gilt diese Ausnahme für Fähr- oder Zugreisen nur, wenn

- a) die geplante Reisedauer 8 Stunden oder mehr beträgt und
- b) der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine auf der Fähre oder im Zug hat.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindet, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Schlafkabine, einer Koje oder einem Liegewagen hat.“

9. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 9a

Die Kommission erstellt bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht über die Nutzung autonomer Fahrsysteme in den Mitgliedstaaten und legt ihn dem Europäischen Parlament und dem Rat vor. In dem Bericht geht sie insbesondere auf die möglichen Auswirkungen dieser Systeme auf die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten ein. Diesem Bericht ist gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung beizufügen.“

10. Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Verkehrsunternehmen dürfen beschäftigten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Zahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke, der Schnelligkeit der Auslieferung und/oder der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden, und/oder zu Verstößen gegen diese Verordnung verleiten.“

11. In Artikel 12 werden folgende Absätze angefügt:

„Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer unter außergewöhnlichen Umständen auch von Artikel 6 Absätze 1 und 2 und von Artikel 8 Absatz 2 abweichen, indem er die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu einer Stunde überschreitet, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen.“

Unter den gleichen Bedingungen kann der Fahrer die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit um bis zu zwei Stunden überschreiten, sofern eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten eingelegt wurde, die der zusätzlichen Lenkzeit zur Erreichung der Betriebsstätte des Arbeitgebers oder des Wohnsitzes des Fahrers, um dort eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen, unmittelbar vorausgeht.

Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des Bestimmungsorts oder des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts, einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.

Jede Lenkzeitverlängerung wird durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.“

12. Artikel 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln oder vom Rest des Hoheitsgebiets isolierten Binnengebieten mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km² verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets nicht durch eine Brücke, eine Furt oder einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind und auch nicht an einen anderen Mitgliedstaat angrenzen;“;

b) Folgende Buchstaben werden eingefügt:

„q) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zur Beförderung von Baumaschinen für ein Bauunternehmen, die in einem Umkreis von höchstens 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt werden, vorausgesetzt dass das Lenken der Fahrzeuge für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;

r) Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden.“.

13. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten können in dringenden Fällen, die mit außergewöhnlichen Umständen einhergehen, eine vorübergehende Ausnahme für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, die hinreichend zu begründen und der Kommission sofort mitzuteilen ist. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen unverzüglich auf einer öffentlichen Internetseite.“

14. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Buchstabe a genannten Fahrzeuge unter nationale Vorschriften fallen, die einen angemessenen Schutz bei den erlaubten Lenkzeiten sowie den vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten bieten. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die für diese Fahrer geltenden einschlägigen nationalen Vorschriften mit.“

15. Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) alle in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für den Zeitraum des Tages der Kontrolle und der vorausgehenden 56 Tage enthalten; diese Angaben sind in regelmäßigen Abständen von höchstens einem Monat zu aktualisieren.“

16. Artikel 19 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen die vorliegende Verordnung und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Anwendung zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam und verhältnismäßig zum Schweregrad der Verstöße gemäß Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*), sowie abschreckend und nicht-diskriminierend sein. Kein Verstoß gegen die vorliegende Verordnung oder gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 darf mehrmals Gegenstand von Sanktionen oder Verfahren sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Maßnahmen und Regeln sowie das Verfahren und die Kriterien, die auf einzelstaatlicher Ebene zur Bewertung der Verhältnismäßigkeit herangezogen wurden mit. Die Mitgliedstaaten teilen etwaige spätere Änderungen daran, die Auswirkungen darauf haben, unverzüglich mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten über diese Regeln und Maßnahmen sowie über etwaige Änderungen. Die Kommission stellt sicher, dass diese Informationen in allen Amtssprachen der Union auf einer eigens hierfür eingerichteten öffentlichen Internetseite veröffentlicht werden, die detaillierte Informationen über die in den Mitgliedstaaten geltenden Sanktionen enthält.“

(*) 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).“

17. Artikel 22 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

b) in Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

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

c) folgende Absätze werden eingefügt:

„(3a) Für die Zwecke des Informationsaustauschs im Rahmen dieser Verordnung nutzen die Mitgliedstaaten die gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2006/22/EG benannten Stellen für die innergemeinschaftliche Verbindung.“

(3b) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich.“

18. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 23a

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

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8a wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] 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 8a 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 8a 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.“

19. In Artikel 24 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

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

(*) 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).“

20. Artikel 25 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) In den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Ansätze.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 24 Absatz 2a genannten Prüfverfahren erlassen.“

Artikel 2

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

1. Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung enthält die Pflichten zu und Vorschriften über Bauart, Einbau, Benutzung, Prüfung und Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 (*), (EG) Nr. 1072/2009 (**), (EG) Nr. 1073/2009 (***) des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinie 2002/15/EG (****) des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 92/6/EWG (***** und 92/106/EWG (*****)) des Rates und, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, der Richtlinien 96/71/EG (*****), 2014/67/EU (*****)) und (EU) 2020/... des Europäischen Parlaments und des Rates (*****))⁽¹⁾ zu überprüfen.“

(*) 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).

(**) 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).

(***) 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).

(****) 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).

(***** Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).

(***** 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).

(***** 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).

(***** 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).

(***** Richtlinie (EU) 2020/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG über die Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L ... vom ..., S. ...).“

2. Artikel 3 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Spätestens drei Jahre nach Ablauf des Jahres des Inkrafttretens der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften müssen folgende Kategorien von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Zulassung eingesetzt werden, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 dieser Verordnung ausgerüstet sein:

- a) Fahrzeuge, die mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind;
- b) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den bis zum 30. September 2011 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht;
- c) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den ab dem 1. Oktober 2011 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht; und
- d) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den ab dem 1. Oktober 2012 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht.

⁽¹⁾ Nummer der Richtlinie in Dokument ST 5112/20.

(4a) Spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften müssen Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Fahrtschreiber gemäß Anhang IC der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission (*) ausgerüstet sind und in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Zulassung eingesetzt werden, mit einem intelligenten Fahrtschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der vorliegenden Verordnung ausgerüstet sein.

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

3. In Artikel 4 Absatz 2 wird nach dem vierten Gedankenstrich folgender Gedankenstrich eingefügt:

„— ausreichend Speicherkapazität zur Speicherung aller gemäß dieser Verordnung erforderlichen Daten;“.

4. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Datenschutz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der vorliegenden Verordnung nur zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der vorliegenden Verordnung und der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006, (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009, der Richtlinien 92/6/EWG, 92/106 EWG und 2002/15/EG sowie, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, der Richtlinien 96/71/EG, 2014/67/EU und (EU) 2020/... (*) erfolgt.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit den in Absatz 1 genannten Rechtsakten der Union zusammenhängende Verwendung in Bezug auf Folgendes geschützt werden:

- a) Nutzung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für die Aufzeichnung von Standortdaten gemäß Artikel 8,
- b) Nutzung der Fernkommunikation zu Kontrollzwecken gemäß Artikel 9, Nutzung eines Fahrtschreibers mit einer harmonisierten Schnittstelle gemäß Artikel 10, elektronischer Austausch von Informationen über Fahrerkarten gemäß Artikel 31 und insbesondere grenzüberschreitender Austausch dieser Daten mit Drittländern, und
- c) Aufbewahrung von Aufzeichnungen durch Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 33.

(3) Der digitale Fahrtschreiber muss so konstruiert sein, dass er die Privatsphäre schützt. Es dürfen nur Daten verarbeitet werden, die für die in Absatz 1 genannten Zwecke erforderlich sind.

(4) Die Fahrzeugeigentümer, die Verkehrsunternehmen und jede sonstige betroffene Stelle halten, soweit anwendbar, die einschlägigen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten ein.“

5. Artikel 8 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Um die Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften zu erleichtern, wird der Standort des Fahrzeugs an folgenden Punkten oder am nächstgelegenen Ort, an dem das Satellitensignal verfügbar ist, automatisch aufgezeichnet:

- Standort zu Beginn der täglichen Arbeitszeit;
- jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze eines Mitgliedstaats überschreitet;
- bei jeder Be- oder Entladung des Fahrzeugs;
- nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und
- Standort am Ende der täglichen Arbeitszeit.

(*) Nummer der Richtlinie im Dokument ST 5112/20.

Um die Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kontrollbehörden zu erleichtern, zeichnet der intelligente Fahrtenschreiber gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ferner auf, ob das Fahrzeug für die Beförderung von Gütern oder Personen benutzt wurde.

Dazu müssen Fahrzeuge, die 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 erstmals zugelassen werden, mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, der an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems angebunden ist.

Die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich und gemäß Unterabsatz 2 gilt jedoch für Fahrzeuge, die mehr als zwei Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen wurden, unbeschadet der Pflicht zur späteren Nachrüstung bestimmter Fahrzeuge gemäß Artikel 3 Absatz 4.“

6. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Drei Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich stellen die Mitgliedstaaten ihre Kontrollbehörden in angemessenem Umfang mit den Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation aus, die für die Datenkommunikation gemäß dem vorliegenden Artikel benötigt werden; dabei sind ihre besonderen Durchsetzungsanforderungen und -strategien zu berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht es den Mitgliedstaaten frei, ihre Kontrollbehörden mit den Fernkommunikationsgeräten für die Früherkennung auszustatten.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Kommunikation mit dem Fahrtenschreiber gemäß Absatz 1 darf nur auf Veranlassung des Prüfgeräts der Kontrollbehörden aufgenommen werden. Sie muss gesichert erfolgen, um die Datenintegrität und die Authentifizierung des Kontrollgeräts und des Prüfgeräts sicherzustellen. Der Zugang zu den übertragenen Daten ist auf die Kontrollbehörden beschränkt, die ermächtigt sind, Verstöße gegen die in Artikel 7 Absatz 1 genannten Rechtsakte der Union und gegen die vorliegende Verordnung zu überprüfen, und auf Werkstätten, soweit ein Zugang für die Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers erforderlich ist.“

c) in Absatz 4 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

„— Überschreitung der maximalen Lenkzeit.“

7. In Artikel 10 wird folgender Absatz angefügt:

„Fahrtenschreiber von Fahrzeugen, die zwei Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich erstmals in einem Mitgliedstaat zugelassen werden, werden mit der in Absatz 1 genannten Schnittstelle ausgerüstet.“

8. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Um sicherzustellen, dass der intelligente Fahrtenschreiber den Grundsätzen und Anforderungen dieser Verordnung entspricht, erlässt die Kommission die für die einheitliche Anwendung der Artikel 8, 9 und 10 erforderlichen Einzelvorschriften, mit Ausnahme aller Bestimmungen, in denen die Aufzeichnung zusätzlicher Daten durch den Fahrtenschreiber vorgesehen würde.

Die Kommission erlässt bis zum ... [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] Durchführungsrechtsakte mit genauen Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Verpflichtung zur Aufzeichnung und Speicherung der Daten zu sämtlichen Grenzüberschreitungen des Fahrzeugs und Tätigkeiten gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2.

Die Kommission erlässt bis zum ... [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] Durchführungsrechtsakte mit genauen Vorschriften, die für die einheitliche Anwendung der Vorschriften über Datenanforderungen und -funktionen, einschließlich der Artikel 8, 9 und 10 dieser Verordnung, und über den Einbau von Fahrtenschreibern für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe aa der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erforderlich sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 42 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

b) In Absatz 2 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Die Einzelvorschriften nach den Absätzen 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels müssen:“

9. In Artikel 22 Absatz 5 erhalten die Unterabsätze 3 und 4 folgende Fassung:

„Die entfernte oder aufgebrochene Plombierung ist ohne unangemessene Verzögerung, spätestens jedoch innerhalb von sieben Tagen nach ihrem Entfernen oder Aufbrechen, von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt zu ersetzen. Wurden Plombierungen zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen, so können sie von einem Kontrolleur ohne unangemessene Verzögerung unter Verwendung einer entsprechenden Vorrichtung und eines eindeutigen besonderen Zeichens ersetzt werden.

Entfernt ein Kontrolleur eine Plombierung, so wird die Kontrollkarte ab dem Moment der Entfernung der Plombierung bis zum Ende der Kontrolle in den Fahrtenschreiber eingesetzt; das gilt auch im Fall der Anbringung einer neuen Plombierung. Der Kontrolleur stellt eine schriftliche Erklärung aus, die mindestens die folgenden Angaben enthält:

- Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- Name des Kontrolleurs;
- Kontrollbehörde und Mitgliedstaat;
- Nummer der Kontrollkarte;
- –Nummer der entfernten Plombierung;
- Datum und Uhrzeit der Entfernung der Plombierung;
- Nummer der neuen Plombierung, sofern der Kontrolleur eine neue Plombierung angebracht hat.

Vor der Ersetzung der Plombierung wird der Fahrtenschreiber von einer zugelassenen Werkstatt einer Prüfung und Kalibrierung unterzogen, es sei denn die Plombierung wurde zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen und durch einen Kontrolleur ersetzt.“

10. In Artikel 26 wird folgender Absatz eingefügt:

„(7a) Die zuständige Behörde des ausstellenden Mitgliedstaats kann verlangen, dass ein Fahrer die Fahrerkarte durch eine neue ersetzt, wenn das zur Einhaltung der einschlägigen technischen Spezifikationen erforderlich ist.“

11. Artikel 34 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist anderweitig zulässig oder sie ist erforderlich, um nach einer Grenzüberschreitung das Symbol des Landes einzutragen. Schaublätter oder Fahrerkarten dürfen nicht über den Zeitraum, für den sie bestimmt sind, hinaus verwendet werden.“

b) Absatz 5 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

i) Ziffer iv erhält folgende Fassung:

„iv) unter dem Zeichen : Fahrtunterbrechungen, Ruhezeiten, Jahresurlaub oder krankheitsbedingte Fehlzeiten,“;

ii) Folgende Ziffer wird angefügt:

„v) unter dem Zeichen für ‚Fähre/Zug‘: Zusätzlich zu dem Zeichen : die Ruhezeiten an Bord eines Fährschiffs oder Zuges gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.“;

c) In Absatz 6 wird folgender Buchstabe angefügt:

„f) das Symbol des Landes, in dem die tägliche Arbeitszeit beginnt bzw. endet. Der Fahrer trägt auch das Symbol des Landes ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so gibt er das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.“

d) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem die tägliche Arbeitszeit begann bzw. endete.

Ab dem ... [18 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie in Dokument St5112/20] gibt der Fahrer auch das Symbol des Landes ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so gibt er das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.

Die Mitgliedstaaten können den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die betreffenden Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.

Die Fahrer brauchen die Angaben nach Unterabsatz 1 nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 8 automatisch aufzeichnet.“

12. Artikel 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Ziffer i erhält folgende Fassung:

„i) die Schaublätter für den laufenden Tag und die vorausgehenden 56 Tage,“;

ii) Ziffer iii erhält folgende Fassung:

„iii) alle am laufenden Tag und an den vorausgehenden 56 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke.“;

b) Absatz 2 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) alle am laufenden Tag und an den vorausgehenden 56 Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke.“

Artikel 3

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

Artikel 1 Nummer 15 und Artikel 2 Nummer 12 gelten ab dem 31. Dezember 2024.

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

Geschehen zu ...,

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

...

...

Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 5/2020 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern

(2020/C 151/02)

I. EINLEITUNG

1. Am 31. Mai 2017 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern angenommen.
2. Dieser Vorschlag wurde als Teil des Mobilitätspakets I vorgelegt, und das Gesetzgebungsverfahren soll in Verbindung mit zwei anderen Legislativvorschlägen durchgeführt werden, dem Vorschlag über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und den Zugang zum Güterverkehrsmarkt und dem Vorschlag über Durchsetzungsbestimmungen für Sozialvorschriften und die Entsendung von Fahrern.
3. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat sich am 3. Dezember 2018 auf eine allgemeine Ausrichtung ⁽¹⁾ geeinigt.
4. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 4. April 2019 festgelegt.
5. Von Oktober bis Dezember 2019 haben das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission 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 ist die Harmonisierung der Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten im Straßenverkehr und die Einhaltung dieser Vorschriften unter Nutzung von Fahrtenschreibern, um in der Europäischen Union Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und gute Arbeitsbedingungen der Fahrer zu gewährleisten.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A) *Allgemeines*

10. 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 voll und ganz wider.

⁽¹⁾ Dok. ST 15084/18.

⁽²⁾ Dok. ST 15083/19.

⁽³⁾ Dok. ST 5424/20 + ADD 1-4.

B) Zentrale politische Fragen

11. Der Kompromiss, der sich im Standpunkt des Rates in erster Lesung widerspiegelt, enthält die folgenden Kernpunkte:

a) Erfassung leichter Nutzfahrzeuge

12. Die Kommission hat leichte Nutzfahrzeuge in ihrem ursprünglichen Vorschlag nicht in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aufgenommen, obwohl sich das Parlament dafür ausgesprochen hat. Der Text des Rates schließt derartige Fahrzeuge in den Geltungsbereich der Verordnung ein, wenn ihre zulässige Höchstmasse einschließlich etwaiger Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt und sie im grenzüberschreitenden gewerblichen Verkehr (Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Buchstabe ha der Verordnung (EG) Nr. 561/2006) verwendet werden. Folglich werden auch diese Fahrzeuge vom Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erfasst, sodass sie mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgestattet werden müssen.

13. Die Kommission wird eine Übergangsfrist (1. Juli 2026) nutzen, um innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung Durchführungsrechtsakte zu erlassen, in denen die Datenanforderungen, Funktionen und der Einbau von Fahrtenschreibern in leichten Nutzfahrzeugen genau festgelegt werden, sodass die Herstellung von Ausrüstung und die Ausstattung der Fahrzeuge innerhalb des verbleibenden Zeitraums veranlasst werden können.

14. Vor diesem Hintergrund wurden die Abänderungen 353/rev, 368, 373 und 375 nach entsprechender Umformulierung im Standpunkt des Rates gebilligt.

b) Festlegung der wöchentlichen Ruhezeit

15. Der Rat hat im Hinblick auf einen Kompromiss zu den wöchentlichen Ruhezeiten (Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006) die Vorschrift akzeptiert, nach der ein Fahrer zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden in jeweils zwei aufeinanderfolgenden Wochen einhalten muss.

16. Der Rat hat bei diesem Kompromiss jedoch im Einklang mit dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag auf einer gewissen Flexibilität für Fahrer im Ferngüterverkehr bestanden. Insbesondere kann ein im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätiger Fahrer außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sofern er in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten einlegt. Nachdem zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nacheinander eingelegt werden, ist in diesem Fall die nächste Ruhezeit – als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten – vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen. Während dieser verlängerten Ruhezeit profitiert der Fahrer von der „Rückkehr an den Wohnort“ (siehe Punkt 19). Vor diesem Hintergrund wurde die Abänderung 379 als Basis im Standpunkt des Rates übernommen; Abänderung 381 wurde nicht übernommen.

17. Um Kontrollen der Ruhezeiten auf der Straße über einen Zeitraum von 4 Wochen zu gewährleisten, wurde in den Bestimmungen der Zeitraum für die Vorlage von Belegen im Fahrzeug von 28 auf 56 Tage verlängert (Artikel 36 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014), siehe Abänderungen 365, 420-422.

c) Verbot des Schlafens in der Fahrerkabine

18. Im Standpunkt des Rates wird der ursprüngliche Kommissionsvorschlag im Hinblick auf das Verbot gebilligt, die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, in dem Fahrzeug zu verbringen (Artikel 8 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Der Rat hat Teile der Abänderung 382 des Parlaments über Einzelheiten zu den Voraussetzungen für die Unterkunft gebilligt. In diesem Zusammenhang wird präzisiert, dass alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs vom Arbeitgeber zu tragen sind; dieser Standpunkt wird vom Parlament in der Abänderung 383 geteilt.

d) Regelmäßige Rückkehr des Fahrers

19. Im Standpunkt des Rates, in dem der ursprüngliche Kommissionsvorschlag, nach dem Transportunternehmen die Arbeitszeit der Fahrer so planen müssen, dass die Fahrer regelmäßig zu ihrem Heimatort zurückkehren können, um eine lange Ruhezeit einzulegen (Artikel 8 Absatz 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), weiterentwickelt wird, wird diese Anforderung in Bezug auf Nachweise und Kontrollen gestärkt und wird die Klarheit bezüglich des Ortes, an den der Fahrer zurückkehrt, erhöht. Daher wird im Text des Rates vorgeschrieben, dass der Fahrer zu der im Mitgliedstaat der Niederlassung gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder zu seinem Wohnsitz zurückkehrt, wobei der Fahrer selbst entscheidet, wo er die Ruhezeiten einlegt, während der Arbeitgeber dafür verantwortlich ist, eine regelmäßige Rückkehr zu ermöglichen. Gemäß Abänderung 385 wurden vier Wochen

als Bezugszeitraum beschlossen. Aus Gründen der Einfachheit und wegen der ungleichen Verhandlungspositionen der Fahrer und ihrer Arbeitgeber hat der Rat die Elemente für zusätzliche Flexibilität, die das Parlament in den Abänderungen 355, 377 und 385 befürwortet hat, nicht übernommen.

e) **Mindestanforderungen an Parkplatzinfrastrukturen**

20. Während der Kommissionsvorschlag keine spezifischen Bestimmungen in Bezug auf Parkflächen enthielt, hat der Rat im Zuge der Beratungen mit dem Parlament und der Kommission einer Auflage für die Kommission zugestimmt, eine Liste aller zertifizierten Parkflächen mit angemessenen Infrastrukturen für Fahrer im Straßen-güter- und -personenverkehr auf einer amtlichen Internetseite zu veröffentlichen und regelmäßig zu aktualisieren (Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Gemäß dem Text des Rates hat die Kommission im Wege delegierter Rechtsakte das Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau sowie ein Zertifizierungsverfahren für diese Parkflächen festzulegen. Infolge dieses Kompromisses, der den zentralen Interessen des Parlaments in Abänderung 387 Rechnung trägt, wurden Anträge auf ausführlichere Bestimmungen in der Verordnung (Abänderung 400) nicht in den Text des Rates aufgenommen.

f) **Unterbrechung der wöchentlichen Ruhezeit auf Fährschiffen oder in der Eisenbahn**

21. Im Text des Rates wird die von der Kommission vorgeschlagene Abänderung der Vorschriften für Fahrer, die ein Fahrzeug begleiten, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, übernommen. Die tägliche oder reduzierte wöchentliche Ruhezeit des Fahrers darf nicht mehr als zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, deren Gesamtdauer eine Stunde nicht überschreiten darf (Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). In Bezug auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten weitet der Text des Rates diese Ausnahme auf Fahrten mit Fährschiffen oder Zugreisen mit einer Reisedauer von mindestens 8 Stunden aus, sofern der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine hat. Daher wurden die Abänderungen 364, 388 und 389 mit teilweise geändertem Wortlaut in den Standpunkt des Rates übernommen.

g) **Lenkzeiten unter außergewöhnlichen Umständen**

22. Der Text des Rates erweitert den Kommissionsvorschlag in Bezug auf außergewöhnliche Umstände, sodass Fahrer unter strengen Bedingungen und unter Wahrung der Sicherheit die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit überschreiten können, um die Betriebsstätte des Transportunternehmers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, und zwar um bis zu einer Stunde bzw. um bis zu zwei Stunden, sofern unmittelbar vor der zusätzlichen Lenkzeit eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten eingelegt wurde. Diese Ausnahme darf nur vor Beginn einer längeren Ruhezeit in Anspruch genommen werden, und ein voller Ausgleich ist erforderlich (Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Daher wurde die Abänderung 391 mit teilweise geändertem Wortlaut im Standpunkt des Rates gebilligt.
23. Darüber hinaus ist im Text des Rates vorgesehen, dass die Kommission unverzüglich Informationen über dringende Fälle, in denen Mitgliedstaaten unter außergewöhnlichen Umständen vorübergehende Ausnahmen von den Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten gewähren können, auf einer öffentlichen Internetseite veröffentlicht (Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Daher wurde die Abänderung 395 mit teilweise geändertem Wortlaut im Standpunkt des Rates gebilligt.

h) **Einführung intelligenter Fahrtenschreiber (2. Generation) in die Flotten**

24. In Bezug auf die Daten, die von intelligenten Fahrtenschreibern aufgezeichnet werden, wird im Text des Rates hinzugefügt, dass Fahrtenschreiber in der Lage sein müssen, die Position des Fahrzeugs jedes Mal aufzuzeichnen, wenn es die Grenze eines Mitgliedstaats überschreitet (wie bereits im Kommissionsvorschlag vorgesehen) oder wenn das Fahrzeug be- oder entladen wird, sowie aufzuzeichnen, ob es sich um eine Personenbeförderung oder um einen Gütertransport handelt (Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014). Daher wurden die Abänderungen 409 bis 411 im Wesentlichen im Standpunkt des Rates übernommen.
25. In Bezug auf die Einführung intelligenter Fahrtenschreiber haben sich sowohl das Parlament als auch der Rat dafür ausgesprochen, die Einführung intelligenter Fahrtenschreiber in der Fahrzeugflotte erheblich vorzuziehen (Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014). Der Kompromiss erfordert eine wesentliche Nachrüstung der Fahrzeuge (d. h. Fahrzeuge, die zuvor mit einem analogen oder digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet wurden) spätestens drei Jahre nach Ablauf des Jahres des Inkrafttretens der Einzelvorschriften für die neue Generation intelligenter Fahrtenschreiber und spätestens vier Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Einzelvorschriften, wenn das Fahrzeug bereits mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der ersten Generation ausgerüstet wurde (Fassung 1). Die Kommission hat für die Festlegung der Spezifikationen für die zweite Generation intelligenter Fahrtenschreiber 12 Monate Zeit (Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014). Fahrzeuge, die 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Spezifikationen neu zugelassen werden, müssen bereits mit der neuen Generation im Fahrzeug ausgerüstet sein (Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014). Daher wurden die Abänderungen 368, 369, 403-406, 412 und 415 mit teilweise geändertem Wortlaut in den Standpunkt des Rates übernommen, Abänderung 402 hingegen nicht.

26. Im Zusammenhang mit dieser Änderung hat sich der Rat darauf verständigt, dass die Mitgliedstaaten ihre Kontrollbehörden in angemessenem Umfang innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der bereits genannten Einzelvorschriften mit Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation ausstatten müssen (Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014). Die Abänderung 413/rev wurde daher teilweise übernommen.
27. In diesem Zusammenhang enthält der Text des Rates eine weitere Präzisierung des Vorschlags der Kommission betreffend die handschriftliche Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen, bis eine automatische Aufzeichnung durch intelligente Fahrtenschreiber sichergestellt ist (Artikel 34 Absatz 1, 6 und 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014), wobei Abänderung 417 berücksichtigt wird.
- i) Weitere Elemente des Standpunkts des Rates**
28. Die folgenden weiteren Elemente, die der Rat dem Kommissionsvorschlag hinzugefügt hat, sind in den endgültigen Text des Standpunkts des Rates eingeflossen:
- a) eine zusätzliche ausführliche Definition des Begriffs „nichtgewerbliche Beförderung“ (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006);
 - b) eine unverbindliche Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden (Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe r der Verordnung (EG) Nr. 561/2006);
 - c) ein Prüfverfahren für bestimmte Durchführungsrechtsakte (Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006);
 - d) die Anforderung, die Fahrtenschreiberdaten zu Überschreitungen der maximalen Lenkzeit an die Kontrollbehörden zu übermitteln, um eine mögliche Manipulation oder einen möglichen Missbrauch frühzeitig per Fernkommunikation zu erkennen (Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014);
 - e) die Anforderung an die Fahrtenschreiber der nächsten Generation, im Betriebsmodus die Datennutzung durch ein externes Gerät zu ermöglichen (Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014);
 - f) ein Verfahren zur Ersetzung von entfernten oder aufgebrochenen Plombierungen an Fahrtenschreibern, die von Kontrolleuren geöffnet wurden (Artikel 22 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014);
 - g) eine Ermächtigung der zuständigen Behörde, gegebenenfalls eine Ersetzung der Fahrerkarte zu verlangen, damit Übereinstimmung mit den neuen technischen Spezifikationen besteht (Artikel 26 Absatz 7a der Verordnung (EU) Nr. 165/2014).
29. Der Rat hat die folgenden weiteren Abänderungen des Parlaments am Kommissionsvorschlag vollständig oder grundsätzlich gebilligt:
- a) eine Ausweitung der Ausnahmeregelung auf fahrende Handwerker (Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), Abänderung 374;
 - b) die Notwendigkeit einer Bewertung durch die Kommission, ob möglicherweise Sondervorschriften über Ruhezeiten für Fahrer, die Gelegenheitsdienste im Personenverkehr erbringen (Artikel 8 Absatz 9a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006) erlassen werden, Abänderungen 354, 372 und 380;
 - c) Aufnahme von Belohnungen für die Geschwindigkeit der Auslieferung in das Verzeichnis der schädlichen Anreize (Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), Abänderung 390;
 - d) eine optionale Ausnahmeregelung für Baufahrzeuge, die in einem Umkreis von 100 km benutzt werden (Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe q der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), Abänderung 394;
 - e) ein Sonderbericht der Kommission über autonome Fahrsysteme und ihre Auswirkungen auf die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten (Artikel 9a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), Abänderung 397;
 - f) es wird zur Klärung hinzugefügt, dass Fahrtenschreiber und Fahrtenschreiberkarten über ausreichend Speicherkapazität zur Speicherung der erforderlichen Daten verfügen müssen (Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014), Abänderung 406;

- g) Weiterbildungen für Fahrer, wobei die Kosten vom Arbeitgeber zu tragen sind, und für Kontrollbehörden (Abänderungen 418 und 419, Erwägungsgründe 30 und 31);
- h) eine vollständigere Dokumentation der Ruhezeiten, Fahrtunterbrechungen, des Jahresurlaubs oder krankheitsbedingter Fehlzeiten und der Ruhezeiten an Bord eines Fährschiffs oder Zuges (Artikel 34 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014), Abänderung 416.

IV. FAZIT

- 30. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung entspricht voll und ganz dem in den Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament erzielten Kompromiss, der mit Hilfe 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 teilt 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 Europäischen Parlaments ohne Abänderungen anzunehmen.
 - 31. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung ein ausgewogenes Ergebnis darstellt und dass die geänderten Verordnungen nach ihrer Annahme die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessern und durch Harmonisierung, Klarstellung der Vorschriften und bessere Kontrollen zur Straßenverkehrssicherheit und zu gleichen Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrssektor beitragen werden.
-

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



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE