

ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-104

vom Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Bericht

Merja Kyllönen

A8-0206/2018

Durchsetzungsanforderungen und spezifische Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor

Vorschlag für eine Richtlinie (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie

Titel 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG
bezüglich der Durchsetzungsanforderungen
und zur Festlegung spezifischer Regeln im
Zusammenhang mit der
Richtlinie 96/71/EG und der
Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung
von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor
***und zur Änderung der Verordnung (EU)
Nr. 1024/2012 des Europäischen
Parlaments und des Rates über die
Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe
des Binnenmarkt-Informationssystems
(IMI-Verordnung)***

Änderungsantrag 2

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung -1 (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1) Angesichts der hohen Mobilität von Arbeitskräften im Straßenverkehrssektor sind sektorspezifische Regeln erforderlich, um ein Gleichgewicht zwischen der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienste anzubieten, dem freien Warenverkehr und dem sozialen Schutz der Kraftfahrer sicherzustellen. Ziel dieser Richtlinie ist es daher, für Rechtssicherheit und -klarheit zu sorgen, die Durchsetzung der Regeln zu harmonisieren und zu fördern sowie unrechtmäßige Praktiken zu bekämpfen und den Verwaltungsaufwand zu reduzieren.

Änderungsantrag 3

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Im Interesse der Sicherheit, der Effizienz und der sozialen Verantwortlichkeit im Straßenverkehrssektor müssen **sowohl** angemessene Arbeitsbedingungen und ein angemessener Sozialschutz für die Kraftfahrer **als auch** angemessene Geschäftsbedingungen und ein **fairer Wettbewerb** für die Unternehmen **sichergestellt** werden.

(1) Im Interesse der Sicherheit, der Effizienz und der sozialen Verantwortlichkeit im Straßenverkehrssektor müssen **der freie Warenverkehr und die Dienstleistungsfreiheit**, angemessene Arbeitsbedingungen und ein angemessener Sozialschutz für die Kraftfahrer **sichergestellt und** angemessene Geschäftsbedingungen und ein **angemessenes Wettbewerbsumfeld** für die Unternehmen **geschaffen werden. Dabei müssen insbesondere die Grundfreiheiten, der freie Warenverkehr und die Dienstleistungsfreiheit, wie sie durch die Verträge garantiert sind, gewahrt** werden.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die für den Straßenverkehr geltenden einzelstaatlichen Bestimmungen müssen verhältnismäßig und gerechtfertigt sein und dürfen die Wahrnehmung von in den Verträgen verankerten Grundfreiheiten wie des freien Dienstleistungsverkehrs nicht behindern oder weniger attraktiv machen, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Union erhalten bleibt oder erhöht wird und die Arbeitsbedingungen und der Sozialschutz der Kraftfahrer respektiert werden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Angesichts der naturgemäß hohen Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Fahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können und die Unternehmen sich nicht unverhältnismäßigen administrativen Hürden gegenübersehen, die ihre Freiheit zur grenzüberschreitenden Erbringung von Leistungen ungebührlich einschränken.

(2) Angesichts der naturgemäß hohen Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Fahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können und die Unternehmen, ***größtenteils KMU (90 %) mit weniger als zehn Arbeitnehmern***, sich nicht unverhältnismäßigen administrativen Hürden ***oder missbräuchlichen und diskriminierenden Kontrollen*** gegenübersehen, die ihre Freiheit zur grenzüberschreitenden Erbringung von Leistungen ungebührlich einschränken.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die für den Straßenverkehr geltenden einzelstaatlichen

Bestimmungen müssen verhältnismäßig und gerechtfertigt sein und dürfen die Wahrnehmung von in den Verträgen verankerten Grundfreiheiten wie des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs nicht behindern oder weniger attraktiv machen, sodass die Wettbewerbsfähigkeit der Union einschließlich der Kosten von Produkten und Dienstleistungen durch die Einhaltung der Arbeitsbedingungen und des Sozialschutzes für die Fahrer sowie durch die Achtung der besonderen Gegebenheiten der Branche – da Fahrer keine entsandten, sondern in hohem Maß mobile Arbeitnehmer sind – erhalten bleibt oder sogar erhöht wird.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ist es entscheidend, dass ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung des Sozialschutzes und der Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Erleichterung der Nutzung der Dienstleistungsfreiheit durch in- und ausländische Straßenverkehrsunternehmen auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs besteht.

Geänderter Text

(3) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ist es entscheidend, dass ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung des Sozialschutzes und der Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Erleichterung der Nutzung der Dienstleistungsfreiheit durch in- und ausländische Straßenverkehrsunternehmen auf der Grundlage eines **gerechten, verhältnismäßigen, diskriminierungsfreien** und fairen Wettbewerbs besteht. **Daher muss jegliche im Verkehrssektor angewandte innerstaatliche Rechtsvorschrift oder Strategie, die im innerstaatlichen Bereich gilt, der Entwicklung und Stärkung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums dienen und darf keineswegs zur Zersplitterung des Binnenmarkts beitragen.**

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Bei der Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der geltenden Sozialvorschriften der Union im Bereich des Straßenverkehrs traten einige Schlupflöcher und Mängel bei der Durchsetzung zutage. Ferner bestehen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf Auslegung, Umsetzung und Anwendung der Vorschriften, was **zu Rechtsunsicherheit und ungleicher Behandlung von Kraftfahrern und Unternehmen** führt; **dies** wiederum **ist** äußerst schädlich für die Arbeits-, Sozial- und Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor.

Geänderter Text

(4) Bei der Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der geltenden Sozialvorschriften der Union im Bereich des Straßenverkehrs traten einige Schlupflöcher und Mängel bei der Durchsetzung zutage **sowie unrechtmäßige Praktiken, wie z. B. der Rückgriff auf Briefkastenfirmen. Zusätzlich sollte das Augenmerk auf die Bekämpfung von nicht angemeldeter Erwerbstätigkeit im Verkehrssektor gerichtet werden.** Ferner bestehen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf Auslegung, Umsetzung und Anwendung der Vorschriften, was **einen hohen Verwaltungsaufwand für die Fahrer und die Unternehmen verursacht und zu Rechtsunsicherheit** führt, **was** wiederum äußerst schädlich für die Arbeits-, Sozial- und Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor **ist**.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Anwendung der Richtlinien 96/71/EG^{1a} und 2014/67/EU^{1b} des Europäischen Parlaments und des Rates sollten die Kontrollen und die Zusammenarbeit auf der Ebene der Union bei der Bekämpfung von Betrug im Zusammenhang mit der Entsendung von Kraftfahrern gestärkt werden, und es sollten strengere Kontrollen durchgeführt werden, damit die Sozialbeiträge für entsandte Kraftfahrer auch tatsächlich

entrichtet werden.

1a. Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.97, S. 1).

1b 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).

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Eine angemessene, wirksame und einheitliche Durchsetzung der **Arbeitszeitbestimmungen** ist entscheidend für den Schutz der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch Nichteinhaltung der Bestimmungen. Daher sollten die in der Richtlinie 2006/22/EG bereits niedergelegten Anforderungen für eine einheitliche Durchsetzung auch für die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen der Richtlinie **2002/15/EU** eingeführt werden.

Geänderter Text

(5) Eine angemessene, wirksame und einheitliche Durchsetzung der **Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen** ist entscheidend für **die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit**, den Schutz der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch Nichteinhaltung der Bestimmungen. Daher sollten die in der Richtlinie 2006/22/EG bereits niedergelegten Anforderungen für eine einheitliche Durchsetzung auch für die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen der Richtlinie **2002/15/EG** eingeführt werden. **Es sollte auch möglich sein, Kontrollen der Lenk- und Arbeitszeiten und Kontrollen der Einhaltung der Vorschriften für die Entsendung von**

Kraftfahrern ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand miteinander zu kombinieren. Die Kontrollen der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen sollten vorerst nur in den Räumlichkeiten von Verkehrsunternehmen stattfinden, solange noch keine Technologien verfügbar sind, mit denen diese Kontrollen auf der Straße durchgeführt werden können

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Aufgrund der besonderen Merkmale von Transportdienstleistungen und ihrer direkten Auswirkungen auf den freien Warenverkehr sollten Straßenkontrollen, auch im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr, auf ein Minimum reduziert werden. Kraftfahrer sollten nicht für zusätzliche Verwaltungsaufgaben ihres jeweiligen Unternehmens in die Verantwortung genommen werden. Die Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen sollte ausschließlich auf dem Betriebsgelände des Verkehrsunternehmens überprüft werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Um effizientere, schnellere und mehr Straßenkontrollen zu ermöglichen und zugleich den Verwaltungsaufwand für die Fahrer zu reduzieren, sollte die Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG im Rahmen von Kontrollen auf dem Betriebsgelände der jeweiligen

*Unternehmen und nicht durch
Straßenkontrollen überprüft werden.*

Änderungsantrag 13

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(6a) Um eine wirksame
Verwaltungszusammenarbeit und einen
effizienten Informationsaustausch zu
fördern, vernetzen die Mitgliedstaaten
ihre einzelstaatlichen elektronischen
Register (EER) über die Struktur des
europäischen Registers der
Kraftverkehrsunternehmen (ERRU),
wobei Artikel 16 Absatz 5 der
Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 als
Rechtsgrundlage herangezogen wird. Die
Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen
Maßnahmen, damit die einzelstaatlichen
elektronischen Register vernetzt werden,
sodass die zuständigen Behörden der
Mitgliedstaaten einschließlich der Prüfer,
die die Straßenkontrollen vornehmen,
über unmittelbaren Zugang in Echtzeit zu
den im ERRU enthaltenen Daten und
Informationen verfügen.*

Änderungsantrag 14

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 6 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(6b) Um eine bessere und einheitlichere
Anwendung der Mindestanforderungen
für die Umsetzung der Verordnung (EG)
Nr. 561/2006, der Verordnung EU)
Nr. 165/2014 und der
Richtlinie 2002/15/EG zu ermöglichen
und um dafür zu sorgen, dass
Kraftverkehrsunternehmer, die für die
Entsendung von Fahrern geltenden*

Anforderungen leichter erfüllen können, sollte die Kommission ein IMI-Modul bzw. mehrere solcher Module für die Übermittlung von Entsendeerkklärungen und elektronische Anträge entwickeln, mit denen die Prüfer, die die Straßenkontrollen vornehmen, über unmittelbaren Zugang in Echtzeit zu den im ERRU und im IMI enthaltenen Daten und Informationen verfügen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Um faire und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Arbeitnehmer und Unternehmen sicherzustellen, müssen bei der intelligenten Durchsetzung Fortschritte erzielt und die vollständige Einführung und Nutzung von Risikoeinstufungssystemen in vollem Umfang unterstützt werden. Zu diesem Zweck muss den Vollzugsbehörden Zugriff in Echtzeit auf die nationalen elektronischen Register (NER) erteilt und das europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) möglichst umfassend genutzt werden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern für Tätigkeiten im Kraftverkehr sollten ausgewogen und einfach sein und möglichst wenig Verwaltungsaufwand für Mitgliedstaaten und

Transportunternehmen verursachen. Sie sollten nicht zum Ziel haben, Unternehmen von Beförderungen außerhalb des Landes, in dem sie ansässig sind, abzuschrecken.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ auf den höchst mobilen Straßenverkehrssektor ergaben sich Schwierigkeiten. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu einem hohen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen der Union führte. Die Freiheit, grenzüberschreitend Straßenverkehrsdienste bereitzustellen, wurde *so* unangemessen eingeschränkt, was sich negativ auf die Arbeitsplatzsituation auswirkte.

Geänderter Text

(9) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ auf den höchst mobilen Straßenverkehrssektor ergaben sich Schwierigkeiten. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu ***Rechtsunsicherheit, Wettbewerbsverzerrungen im Transportsektor und*** einem hohen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen der Union führte. Die Freiheit, grenzüberschreitend Straßenverkehrsdienste bereitzustellen, wurde ***auf diese Weise*** unangemessen eingeschränkt, was sich negativ auf die Arbeitsplatzsituation ***und die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen*** auswirkte. ***Es bedarf der Harmonisierung der Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen, um zu vermeiden, dass die Kraftverkehrsunternehmen bei ihren Entsendungen unnötige oder willkürliche Verzögerungen hinnehmen müssen.***

¹⁵ Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom

¹⁵ Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom

16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.97, S. 1).

¹⁶ Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“) (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11).

16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.97, S. 1).

¹⁶ Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“) (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11).

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Der Austausch von Daten und Informationen und die Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe der Mitgliedstaaten zum Zweck der ordnungsgemäßen Einhaltung der Vorschriften erfolgen über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI), für das die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 als Rechtsgrundlage dient. Das IMI wird außerdem für die Übermittlung und Aktualisierung der Entsendeerkklärungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen und den zuständigen Behörden der Aufnahmemitgliedstaaten herangezogen. Zur Verwirklichung dieses letztgenannten Ziels muss innerhalb des IMI eine parallele und öffentliche Schnittstelle entwickelt werden, zu der die Kraftverkehrsunternehmen Zugang haben.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Alle an der Lieferkette für Güter beteiligten Akteure sollten ihren angemessenen Teil der Verantwortung für etwaige Verstöße gegen die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen tragen. Das sollte auch der Fall sein, wenn Akteure von den Verstößen wussten oder angesichts der maßgeblichen Umstände von ihnen gewusst haben müssten.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9c) Damit Kontrollmaßnahmen für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor im Sinne der Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU ordnungsgemäß angewendet werden, sollten die Kontrollen und die EU-weite Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Betrug im Zusammenhang mit der Entsendung von Kraftfahrern gestärkt werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9d) Auftragnehmer sollten dazu angehalten werden, ihrer sozialen Verantwortung nachzukommen, indem sie auf Kraftverkehrsunternehmen zurückgreifen, die die in dieser Richtlinie

festgelegten Bestimmungen einhalten. Damit Auftragnehmer diese Unternehmer leichter ermitteln können, sollte die Kommission die bestehenden Instrumente und bewährten Verfahren zur Förderung sozial verantwortlichen Handelns bei allen entlang der Lieferkette für Güter tätigen Akteuren prüfen und gegebenenfalls eine europäische Plattform vertrauenswürdiger Verkehrsunternehmen einzurichten.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Da es in Europa zu wenig Kraftfahrer gibt, sollten ihre Arbeitsbedingungen erheblich verbessert werden, um die Attraktivität dieses Berufes zu steigern.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11) Um die wirksame und verhältnismäßige Durchführung der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor sicherzustellen, sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, die die Besonderheit der hohen Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Sektor berücksichtigen und ein Gleichgewicht zwischen dem sozialen Schutz der Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienste anzubieten, herstellen.

(11) Um die wirksame und verhältnismäßige Durchführung der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor sicherzustellen, sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, die die Besonderheit der hohen Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Sektor berücksichtigen und ein Gleichgewicht zwischen dem sozialen Schutz der Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienste anzubieten, herstellen. ***Gemäß der vorliegenden Richtlinie sollten für den Straßenverkehrssektor die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der Richtlinie 96/71/EG und die***

Vorschriften über die entsprechende Umsetzung gemäß der Richtlinie 2014/67/EU gelten.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

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

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

¹⁹ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG)

Geänderter Text

(12) Die entsprechend ausgewogenen Vorschriften sollten auf einer ausreichenden Verbindung der Kraftfahrer mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren. **Diese ausreichende Verbindung besteht im Fall von Kabotagebeförderungen im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009**, da die gesamte Beförderung in einem Aufnahmemitgliedstaat stattfindet. **Daher sollten für die Kabotage die Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU gelten. Die Regelungen für die Entsendung von Arbeitnehmern sollten auch für die durch Kraftverkehr durchgeführten Beförderungsabschnitte im kombinierten Güterverkehr gemäß Richtlinie 92/106/EG gelten, sofern der durch Kraftverkehr durchgeführte Beförderungsabschnitt in demselben Mitgliedstaat durchgeführt wird.**

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

¹⁹ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG)

Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Die Richtlinie 96/71/EG sollte für Kabotagebeförderungen im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 gelten, da die gesamte Beförderung in einem Aufnahmemitgliedstaat stattfindet und ein direkter Wettbewerb mit lokalen Unternehmen besteht. Folglich sollte die Richtlinie 96/71/EG unabhängig von Häufigkeit und Dauer der von einem Fahrer durchgeführten Beförderungen für die Kabotage gelten.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12b) Da keine ausreichende Verbindung der Kraftfahrer mit dem Hoheitsgebiet eines Transitmitgliedstaats besteht, sollten Transitbeförderungen nicht als Entsendungssituationen betrachtet werden.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12c) Der Kraftverkehr ist eine äußerst mobile Branche, so dass für bestimmte Aspekte der Vergütung ein einheitliches

Vorgehen erforderlich ist. Kraftverkehrsunternehmen benötigen Rechtssicherheit hinsichtlich der Vorschriften und Anforderungen, die sie erfüllen müssen. Diese Vorschriften und Anforderungen sollten klar und verständlich formuliert und den Kraftverkehrsunternehmen leicht zugänglich sein, und sie sollten wirksame Kontrollen ermöglichen. Die Einführung neuer Regelungen darf keine zusätzliche unnötige Verwaltungsbelastung nach sich ziehen und die Interessen von KMU müssen in angemessener Weise berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Um die wirksame und effiziente Durchsetzung der sektorspezifischen Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern sicherzustellen und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen zu vermeiden, sollten im Straßenverkehrssektor spezifische Verwaltungs- und Kontrollanforderungen eingeführt werden, die Kontrollinstrumente wie den digitalen Fahrtenschreiber in vollem Umfang nutzen.

Geänderter Text

(13) Um die wirksame und effiziente Durchsetzung der sektorspezifischen Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern sicherzustellen und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen zu vermeiden, sollten im Straßenverkehrssektor spezifische Verwaltungs- und Kontrollanforderungen eingeführt werden, die Kontrollinstrumente wie den digitalen Fahrtenschreiber in vollem Umfang nutzen. ***Um die Komplexität der in dieser Richtlinie und in der Richtlinie 96/71/EG aufgestellten Verpflichtungen zu kontrollieren, erlegen die Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsunternehmen ausschließlich die in dieser Richtlinie aufgeführten Verwaltungsanforderungen auf, die an den Straßenverkehrssektor angepasst worden sind.***

Änderungsantrag 29

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Um den Verwaltungs- und Dokumentationsaufwand für den Fahrer so gering wie möglich zu halten, stellen die Verkehrsunternehmen auf Aufforderung der zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Unternehmens im Rahmen der gegenseitigen Amtshilfe und Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten gemäß Kapitel III der Richtlinie 96/71/EG sämtliche in dieser Richtlinie genannten notwendigen Dokumente zur Verfügung.

Änderungsantrag 30

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 13 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13b) Um die Einführung, Anwendung und Durchsetzung dieser Richtlinie zu vereinfachen, sollte das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 geschaffene Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) in den Mitgliedstaaten für einen besseren länderübergreifenden Informationsaustausch zwischen regionalen und lokalen Behörden genutzt werden. Ebenfalls könnte es vorteilhaft sein, die Funktionen des IMI um die Einreichung und Übermittlung einfacher Erklärungen zu erweitern.

Änderungsantrag 31

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 13 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13c) Um den Verwaltungsaufwand für Transportunternehmen zu reduzieren, bei denen es sich häufig um kleine und mittlere Betriebe handelt, wäre es angemessen, für die Transportunternehmen das Verfahren zum Senden von Erklärungen zur Entsendung durch standardisierte Formulare mit einigen vordefinierten Elementen, die in alle Amtssprachen der Union übersetzt sind, zu vereinfachen.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13d) Eine allgemeine Einführung und Anwendung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor könnte Auswirkungen auf die Struktur des Straßengüterverkehrs in der Union haben. Daher sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission diesen Vorgang genau überwachen.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13e) Bei der Durchsetzung sollte der Schwerpunkt auf Prüfungen auf dem Betriebsgelände der Unternehmen liegen. Straßenkontrollen sollten nicht ausgeschlossen werden, doch sollten sie auf eine nicht diskriminierende Weise durchgeführt und dabei ausschließlich Frachtbriefe oder deren elektronische Ausgabe, Vorregistrierungen und Bescheinigungen der Rückkehr in das Land der Niederlassung des Unternehmens oder des Wohnsitzes des

Fahrers überprüft werden. Bei Straßenkontrollen sollten in erster Linie die Fahrtschreiberdaten überprüft werden. Dies ist wichtig, um die Aktivität von Fahrer und Fahrzeug in einem rollierenden Zeitraum von vier Wochen sowie die geografische Verteilung dieser Aktivität festzustellen. Die Protokollierung des Ländercodes kann hilfreich sein.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13f) Die Auswirkungen der Anwendung und der Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor sollten von der Kommission regelmäßig untersucht werden. Parlament und Rat sollten über die Ergebnisse informiert werden, und es sollten Vorschläge unterbreitet werden, wie die Vorschriften weiter vereinfacht werden können und der Verwaltungsaufwand reduziert werden kann.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 g (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13g) In der Einsicht, dass eine gesonderte Behandlung des Verkehrssektors, in dem die Entsendung die Arbeit der Fahrer an sich ist, notwendig ist, muss die Anwendung der Richtlinie 96/71/EG auf den Straßenverkehrssektor gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des Rechtsakts zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG hinsichtlich der

Durchsetzungsanforderungen und besonderer Vorschriften in Bezug auf die Richtlinie 96/71/EG und die Richtlinie 2014/67/EU für im Straßenverkehrssektor entsandte Fahrer erfolgen.

Änderungsantrag 36

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 13 h (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13h) Zwecks Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an die Fortentwicklung bewährter Vorgehensweisen sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Anhänge zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden^{1*}. 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.

Änderungsantrag 37

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 14 a (neu)**

(14a) Bei dem Austausch von Informationen im Rahmen einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und der gegenseitigen Amtshilfe der Mitgliedstaaten werden die in der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} festgelegten Anforderungen an den Schutz personenbezogener Daten eingehalten.

^{1a} 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).

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14 b (neu)

(14b) Die Vorschriften zur Wahrung guter Sozialbedingungen auf dem europäischen Markt des Güterkraftverkehrs sollten von allen Partnern in der Versorgungskette respektiert werden. Um einen wirtschaftlich und sozial nachhaltigen europäischen Binnenmarkt zu schaffen, sollte eine Verantwortungskette eingerichtet werden, in der alle Akteure der Logistikkette vertreten sind. Wenn für Transparenz und klare Verantwortlichkeiten gesorgt und die soziale und wirtschaftliche Gleichheit gestärkt wird, steigt die Attraktivität des Berufsbilds Kraftfahrer, und es wird ein gesunder Wettbewerb gefördert.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe a

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie des Fahrpersonals und der Fahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG.

Geänderter Text

Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie – **bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände** – des Fahrpersonals und der Fahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG. **Die Mitgliedstaaten organisieren Straßenkontrollen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG, sobald die Technologie vorhanden ist, diese Kontrollen wirksam durchzuführen. Bis dahin werden diese Kontrollen ausschließlich auf dem Betriebsgelände der Verkehrsunternehmen durchgeführt.**

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe b

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 2 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie der Richtlinie 2002/15/EG fallenden Fahrzeugen arbeiten.

Geänderter Text

Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie der Richtlinie 2002/15/EG fallenden Fahrzeugen arbeiten. **Im Anschluss an Straßenkontrollen – und sofern der Fahrer eines oder mehrere der**

geforderten Dokumente nicht vorlegen kann – darf der Fahrer die Beförderung fortsetzen und ist der Kraftverkehrsunternehmer im Mitgliedstaat der Niederlassung verpflichtet, die angeforderten Dokumente über die zuständigen Behörden zu übermitteln.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe c

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 2 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 5

Derzeitiger Wortlaut

Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen bei in den Geltungsbereich der Verordnungen **(EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85** fallenden Fahrern und Fahrzeugen durch. Diese Kontrollen werden von den Vollzugsbehörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchgeführt.

Geänderter Text

(3a) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen **und Kontrollen auf dem Betriebsgelände** bei in den Geltungsbereich der Verordnungen **(EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014** fallenden Fahrern und Fahrzeugen durch. Diese Kontrollen werden von den Vollzugsbehörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchgeführt. **Die Zusammenfassung der Ergebnisse der abgestimmten Kontrollen werden im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 öffentlich zugänglich gemacht.**“;

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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 **und (EU) Nr. 165/2014** festgestellt wurden.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut

b) alle zwei Jahre die Übermittlung statistischer Erhebungen an die Kommission gemäß **Artikel 16 Absatz 2** der Verordnung (**EWG**) Nr. 3820/85;

Geänderter Text

(4a) Artikel 7 Absatz 1 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;

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe -a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 8 – Absatz 1 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut

(1) Die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Verordnung (**EWG**) Nr. 3820/85 oder Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (**EWG**) Nr. 3821/85 gegenseitig zu übermittelnden Informationen werden zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht:

Geänderter Text

-a) In Artikel 8 Absatz 1 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„(1) Die gemäß Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung (**EG**) Nr. 561/2006 oder Artikel 40 der Verordnung (**EU**) Nr. 165/2014 gegenseitig zu übermittelnden Informationen werden zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht:“

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe a

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 8 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) in Einzelfällen auf **begründetes** Ersuchen eines **Mitgliedstaats**,

Geänderter Text

b) in Einzelfällen auf **ausdrückliches** Ersuchen eines **Mitgliedstaat**, **sofern die benötigten Informationen nicht durch direkte Abfrage der in Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten einzelstaatlichen elektronischen Register verfügbar sind.**

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe b

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 8 – Absatz 1 a – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

(1a) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen in Fällen, die eine eingehende Prüfung oder Kontrollen auf dem Betriebsgelände der betroffenen Unternehmen erfordern, **binnen 25 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens**. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren. In dringenden Fällen oder solchen, die nur eine Einsichtnahme in Register, z. B. in ein Risikoeinstufungssystem, erfordern, sind die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln.

Geänderter Text

(1a) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen **binnen zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens**. In **hinreichend begründeten** Fällen, die eine eingehende Prüfung oder Kontrollen auf dem Betriebsgelände der betroffenen Unternehmen erfordern, **beträgt die Frist 20 Arbeitstage**. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren. In dringenden Fällen oder solchen, die nur eine Einsichtnahme in Register, z. B. in ein Risikoeinstufungssystem, erfordern, sind die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe b

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 8 – Absatz 1 a – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er dies dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von **10** Arbeitstagen mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist dies nicht möglich, kann der andere Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

Geänderter Text

Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er dies dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von **fünf** Arbeitstagen mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist dies nicht möglich, kann der andere Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe b

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 8 – Absatz 1 a – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der **betreffende** Mitgliedstaat dies dem ersuchenden Mitgliedstaat **innerhalb von 10** Arbeitstagen und **Angabe von Gründen mit**. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden.

Geänderter Text

Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der **ersuchte** Mitgliedstaat dies dem ersuchenden Mitgliedstaat **binnen fünf** Arbeitstagen **mit und erläutert und rechtfertigt gebührend die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit, die entsprechenden Informationen bereitzustellen**. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe b

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 8 – Absatz 1 a – Unterabsatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Erlangt die Kommission Kenntnis von fortdauernden Problemen hinsichtlich des Informationsaustauschs oder davon, dass ein Mitgliedstaat dauerhaft verweigert, Informationen zu übermitteln, kann sie alle erforderlichen Abhilfemaßnahmen ergreifen, etwa indem sie erforderlichenfalls die Angelegenheit untersucht und schließlich Sanktionen gegen den Mitgliedstaat verhängt.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe b a(neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 8 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten streben die Einrichtung von Systemen für den elektronischen Informationsaustausch an. Die Kommission legt nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren eine gemeinsame Verfahrensweise für den effizienten Informationsaustausch fest.

ba) Artikel 8 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

(2) Abweichend von Artikel 21 der Richtlinie 2014/67/EU erfolgt der Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 und 1a dieses Artikels durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI). Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten haben mithilfe des in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) unmittelbaren Zugang in Echtzeit zu den einzelstaatlichen elektronischen Registern.

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 – Buchstabe b b (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 8 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

bb) In Artikel 8 wird der folgende Absatz angefügt:

(2a) Die Kommission entwickelt eine für alle EU-Mitgliedstaaten gemeinsame elektronische Anwendung, mit der die Prüfer, die die Straßenkontrollen und die Kontrollen auf dem Betriebsgelände vornehmen, bis spätestens 2020 über unmittelbaren Zugang in Echtzeit zum ERRU und IMI verfügen. Diese Anwendung wird im Rahmen eines Pilotprojekts entwickelt.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe a

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 9 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zur Festlegung einer gemeinsamen Formel für die Risikoeinstufung von Unternehmen zu erlassen, die die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache berücksichtigt, ob das Straßenverkehrsunternehmen in seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 9 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Derzeitiger Wortlaut

(3) Eine erste Liste von Verstößen gegen die Verordnungen (**EWG**) Nr. 3820/85 und (**EWG**) Nr. 3821/85 ist in Anhang III enthalten.

Geänderter Text

ba) In Absatz 3 erhält der erste Unterabsatz folgende Fassung:

(3) Eine erste Liste von Verstößen gegen die Verordnungen (**EG**) Nr. 561/2006 und (**EU**) Nr. 165/2014 ist in Anhang III enthalten.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 9 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Kommission **kann gegebenenfalls nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren** im Hinblick auf die Erstellung von Leitlinien zur Gewichtung von Verstößen gegen die **Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3820/85 Initiativen ergreifen**, um Leitlinien über ein gemeinsames Spektrum von Verstößen aufzustellen, welche gemäß ihrer Schwere in Kategorien aufgeteilt sind.

Geänderter Text

Die Kommission **ist befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen gemäß Artikel 15a** im Hinblick auf die Erstellung von Leitlinien zur Gewichtung von Verstößen gegen die **Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 Anhang III abgeändert werden**, um Leitlinien über ein gemeinsames Spektrum von Verstößen aufzustellen, welche gemäß ihrer Schwere in Kategorien aufgeteilt sind.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 9 – Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

In die Kategorie der schwerwiegendsten

Geänderter Text

In die Kategorie der schwerwiegendsten

Verstöße sollten diejenigen aufgenommen werden, bei denen die Nichteinhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Verordnungen (*EWG*) Nr. 3820/85 und (*EWG*) Nr. 3821/85 das hohe Risiko in sich birgt, dass es zu Todesfällen oder schweren Körperverletzungen kommt.

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

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe c

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(4) Zur Erleichterung gezielter Straßenkontrollen sind die in dem jeweiligen nationalen Risikoeinstufungssystem erfassten Daten, **die in den nationalen Registern der Kraftverkehrsunternehmen und -tätigkeiten enthalten sind, zumindest über eine allen EU-Mitgliedstaaten gemeinsame elektronische Anwendung, über die sie direkten Zugriff in Echtzeit auf das ERRU haben,** zum Kontrollzeitpunkt allen zuständigen Kontrollbehörden des betreffenden Mitgliedstaates zugänglich.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe c

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 9 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Mitgliedstaaten machen die in ihren nationalen Risikoeinstufungssystemen erfassten Daten allen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten **unter Einhaltung der Fristen des Artikels 8 auf Ersuchen oder**

Geänderter Text

(5) Die Mitgliedstaaten machen die in ihren nationalen Risikoeinstufungssystemen erfassten Daten allen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten **mithilfe der in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009**

direkt zugänglich.

genannten interoperablen einzelstaatlichen elektronischen Register direkt zugänglich. In dieser Hinsicht wird der Informations- und Datenaustausch über Kraftverkehrsunternehmen, Verstöße und Risikoeinstufung über den Verbund, den das ERRU unter den einzelnen nationalen Registern der Mitgliedstaaten bildet, gebündelt und durchgeführt.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8
Richtlinie 2006/22/EG
Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Kommission **legt** eine gemeinsame Vorgehensweise für die Erfassung und Kontrolle der Zeiten für „andere Arbeiten“ gemäß der Definition des Artikels 4 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie der Zeiträume von mindestens einer Woche, in denen ein Fahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält, **mittels Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.**

Geänderter Text

(3) Die Kommission **ist befugt, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen** 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 **festzulegen, darunter die Art der Erfassung und besondere Fälle, in denen sie zu erfolgen hat, sowie die Erfassung und Kontrolle** der Zeiträume von mindestens einer Woche, in denen ein Fahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält **und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann.**

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)
Richtlinie 2006/22/EG
Artikel 12

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Artikel 12 erhält folgende Fassung:

(1) Die Kommission wird von dem **durch Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingesetzten Ausschuss unterstützt.**

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so **gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.**

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) **Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.**

„(1) Die Kommission wird von dem **Ausschuss gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 165/2014 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.“;**

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006L0022&rid=1>)

Änderungsantrag 61

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 b (neu)**
Richtlinie 2006/22/EG
Artikel 13 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut

b) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung (**EWG**) Nr. 3820/85 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden;

Geänderter Text

(8b) Artikel 13 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung (**EG**) Nr. 561/2006 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden;“;

Änderungsantrag 62

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 c (neu)**
Richtlinie 2006/22/EG
Artikel 14

Derzeitiger Wortlaut

Artikel 14

Geänderter Text

(8c) Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„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 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zu übermitteln sind, Angaben über Kontrollen an Fahrzeugen aus Drittstaaten auf.

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.“

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 d (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 15

Derzeitiger Wortlaut

Die zur Anpassung der Anhänge an die Fortentwicklung bewährter Verfahren notwendigen Änderungen werden nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Geänderter Text

(8d) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an die Fortentwicklung bewährter Verfahren anzupassen.“;

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 e (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 15a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8e) Es wird folgender Artikel eingefügt:

Artikel 15 a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter

Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von 5 Jahren ab [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

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

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

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der

gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Anhang I – Teil A – Punkt 1

Derzeitiger Wortlaut

1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß *Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85* 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;

Geänderter Text

-a) Teil A Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß *Artikel 36 Absatz 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;“;

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe -a a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Anhang I – Teil A – Nummer 2

Derzeitiger Wortlaut

2. während des in Artikel **15 Absatz 7** der Verordnung (**EWG**) Nr. **3821/85** 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 (wobei die Fahrzeugklassen N3 und M3 der Definition **des Anhangs II Teil A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger**^{1a} entsprechen);

ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/28/EG der Kommission (ABl. L 65 vom 7.3.2006, S. 27).

Geänderter Text

-aa) Teil A Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„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 (wobei die Fahrzeugklassen N3 und M3 der Definition **gemäß Richtlinie 2007/46/EG**^{1a} entsprechen).“;

^{1a} 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).

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe -a b (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Anhang I – Teil A – Nummer 4

Derzeitiger Wortlaut

4. das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts (Feststellung eines möglichen Missbrauchs des Geräts und/oder der Fahrerkarte und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Dokumente.

Geänderter Text

-ab) Teil A Nummer 4 erhält folgende Fassung:

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

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe a

Richtlinie 2006/22/EG

Anhang I – Teil A – Nummer 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

6. wöchentliche Arbeitszeiten im Sinne der Artikel 4 und 5 der Richtlinie 2002/15/EG, **vorausgesetzt, die Technologie ermöglicht die Durchführung wirksamer Kontrollen.**

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9 – Buchstabe b a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Anhang I – Teil B – Unterabsatz 2

Derzeitiger Wortlaut

Die Mitgliedstaaten können bei

Geänderter Text

ba) Teil B Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten können bei

Feststellung eines Verstoßes gegebenenfalls überprüfen, ob eine Mitverantwortung anderer Beteiligten 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 (*EWG*) Nr. 3820/85 und (*EWG*) Nr. 3821/85 ermöglichen.

Feststellung eines Verstoßes gegebenenfalls überprüfen, ob eine Mitverantwortung anderer Beteiligten 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.“

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten wenden **Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c der Richtlinie 96/71/EG** nicht auf Fahrer an, die im Straßenverkehrssektor von in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a jener Richtlinie genannten Unternehmen beschäftigt werden, grenzüberschreitende Beförderungen nach den Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009 **durchführen und bei denen die Dauer der Entsendung für die Durchführung dieser Beförderungen in ihr Hoheitsgebiet in einem Kalendermonat höchstens 3 Tage beträgt.**

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten wenden **die** Richtlinie 96/71/EG nicht auf Fahrer an, die im Straßenverkehrssektor von in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a jener Richtlinie genannten Unternehmen beschäftigt werden **und** grenzüberschreitende Beförderungen nach den Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009 **oder Versandvorgänge durchführen, bei denen Fahrer einen Mitgliedstaat im Transit durchfahren, ohne Frachtgut zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.**

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Beträgt die Dauer der Entsendung mehr als 3 Tage, wenden die Mitgliedstaaten während der gesamten Dauer der Entsendung in ihr Hoheitsgebiet während eines Kalendermonats (siehe erster

Geänderter Text

entfällt

*Unterabsatz) Artikel 3 Absatz 1
Unterabsatz 1 Buchstaben b und c der
Richtlinie 96/71/EG an.*

Änderungsantrag 72

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 3 – Einleitung**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 73

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(a) gilt eine tägliche Arbeitszeit von
weniger als sechs Stunden im
Hoheitsgebiet eines
Aufnahmemitgliedstaats als halber Tag;** *entfällt*

Änderungsantrag 74

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**b) gilt eine tägliche Arbeitszeit von
sechs Stunden oder mehr im
Hoheitsgebiet eines
Aufnahmemitgliedstaats als ganzer Tag;** *entfällt*

Änderungsantrag 75

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) gelten Ruhepausen, Ruhezeiten und Bereitschaftszeiten der Fahrer im Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats als Arbeitszeiten.

entfällt

Änderungsantrag 76

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Mitgliedstaaten wenden Richtlinie 96/71/EG auf Fahrer an, die im Straßenverkehrssektor von in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a jener Richtlinie genannten Unternehmen beschäftigt werden und die:

(a) Kabotagetransporte gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 durchführen;

(b) Transporte im Straßengüterverkehr gemäß Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG als Teil des kombinierten Verkehrs durchführen, sofern der Transport auf der Straße in demselben Mitgliedstaat erfolgt.

Änderungsantrag 77

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 2 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Die Mitgliedstaaten wenden Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a (über die Dauer der Entsendung) der Richtlinie 96/71/EG in der geänderten Fassung nicht auf Beförderungen an, die

in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

(4) **Die** Mitgliedstaaten können nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vorschreiben:

Geänderter Text

(4) **Abweichend von Artikel 9 der Richtlinie 2014/67/EU** können **die** Mitgliedstaaten nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vorschreiben:

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Straßenverkehrsunternehmen, spätestens zu Beginn der Entsendung eine **Entsendemeldung** in einer Amtssprache **des Aufnahmemitgliedstaats oder in englischer Sprache in elektronischer Form** an die zuständigen nationalen Behörden zu senden, **die** ausschließlich folgende Angaben enthält:

Geänderter Text

(a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Straßenverkehrsunternehmen, spätestens zu Beginn der Entsendung eine **Meldung sowie jegliche diesbezügliche Änderungen** in einer Amtssprache **der Europäischen Union in elektronischer Form über das durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI)** an die zuständigen nationalen Behörden zu senden, **wobei diese Meldung** ausschließlich folgende Angaben enthält:

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

i) die Identität des Straßenverkehrsunternehmens;

Geänderter Text

i) die Identität des Straßenverkehrsunternehmens, **durch Angabe seiner innergemeinschaftlichen Steuer-Identifikationsnummer;**

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

iii) **die erwartete Anzahl entsandter** Fahrer und **ihre Namen;**

Geänderter Text

iii) **Informationen über die entsandten Fahrer einschließlich der folgenden Angaben: die Identität, das Wohnsitzland, das Land, in dem die Sozialbeiträge entrichtet werden, die Sozialversicherungsnummer und die Nummer des Führerscheins;**

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a – Ziffer iv

Vorschlag der Kommission

iv) die voraussichtliche Dauer sowie das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;

Geänderter Text

iv) die **Aufnahmemitgliedstaaten, die** voraussichtliche Dauer sowie das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung **sowie die für den Beschäftigungsvertrag geltenden Rechtsvorschriften;**

Änderungsantrag 83
Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a – Ziffer iv a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iva) die Identität und die Kontaktdaten der Empfänger, sofern das Verkehrsunternehmen keinen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) verwendet;

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a – Ziffer vi a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

via) die Adressen der Belade- und Entladeorte, sofern das Verkehrsunternehmen keinen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) verwendet;

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) die Verpflichtung für **den** Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format **eine** Kopie der **Entsendemeldung** und den Nachweis der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat (z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten Belege) **mit sich zu führen** und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle

b) die Verpflichtung für **das Straßenverkehrsunternehmen, sicherzustellen, dass der** Fahrer **über eine** in Papierform oder in elektronischem Format **vorliegende** Kopie der **Meldung sowie** den Nachweis der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat (z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten

zugänglich **zu** machen;

Belege) **verfügt** und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich machen **kann**;

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

c) die Verpflichtung für **das Straßenverkehrsunternehmen, sicherzustellen, dass der** Fahrer **über** die Aufzeichnungen des Fahrtschreibers und insbesondere die Ländercodes der Mitgliedstaaten **verfügt**, durch die der Fahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen gefahren ist, **und dass er sie**, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle **vorlegen kann**;

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) während der Straßenkontrolle gemäß den Buchstaben b und c dieses Artikels ist der Fahrer dazu berechtigt, die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die die verlangten Dokumente übermitteln kann;

Änderungsantrag 88

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(f) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, nach dem Entsendezeitraum den Behörden des Aufnahmemitgliedstaats auf Anfrage innerhalb eines vertretbaren Zeitraums in Papierform oder in elektronischem Format Kopien der unter b **und c genannten Unterlagen sowie** Unterlagen **über die Entlohnung der entsandten Fahrer, die sich auf den Zeitraum der Entsendung beziehen, sowie deren Arbeitsverträge oder gleichwertige Unterlagen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG^{1a} des Rates, Zeiterfassungsbögen, die sich auf die Arbeit des Fahrers beziehen, und Zahlungsbelege** zu übermitteln. **Im Einklang mit den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie 2014/67/EU richtet die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats ein entsprechendes Ersuchen an die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats, der seinerseits diese Angaben vom Unternehmen anfordert. Zum Zweck der Übermittlung kann das Unternehmen das Binnenmarktinformationssystem nutzen.**

^{1a} 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).

Änderungsantrag 89

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

²⁰ Richtlinie 91/533/EWG des Rates vom 14. Oktober 1991 über die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen (ABl. L 288 vom 18.10.1991, S. 32).

Änderungsantrag 90

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(5a) Die Informationen aus den Meldungen werden im Datenspeicher des IMI für einen Zeitraum von 18 Monaten zu Kontrollzwecken gespeichert und allen zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 3 der

Geänderter Text

Richtlinie 2014/67/EU, Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und Artikel 7 der Richtlinie 2006/22/EG benannt wurden, unmittelbar und in Echtzeit zugänglich gemacht.

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Die Kommission nimmt Durchführungsrechtsakte an, in denen ein Standardformular in allen Amtssprachen der Union, das für die Übermittlung von Meldungen eingesetzt wird, sowie die Funktionen der Meldung im IMI-System und die Darlegungsweise der Angaben gemäß Absatz 4 Buchstabe a Ziffer i in der Meldung festgelegt werden und sichergestellt wird, dass die Angaben aus den Meldungen automatisch in die Sprache des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats übersetzt werden. Die Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 2a Absatz 2 erlassen.

Änderungsantrag 94

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5c) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass es bei der Durchführung der Kontrollmaßnahmen nicht zu unnötigen Verzögerungen kommt, die sich auf die Dauer und den Zeitpunkt der Entsendung auswirken könnten.

Änderungsantrag 95

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 2a

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 2b

Haftung

Die Mitgliedstaaten sehen Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer wegen Verstoßes gegen Artikel 2 dieser Richtlinie vor, wenn es ihnen bewusst ist oder ihnen angesichts der gegebenen Umstände bewusst sein müsste, dass im Rahmen der von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienste gegen die vorliegende Verordnung verstoßen wird.

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Richtlinie Sanktionen fest und treffen die zur Sicherstellung ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Änderungsantrag 97

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 2c

Überprüfungsklausel in Bezug auf die Europäische Plattform für vertrauenswürdige Unternehmen

***Die Kommission prüft die vorhandenen
Instrumente und bewährten Verfahren
zur Förderung von
sozialverantwortlichem Handeln aller an
der Lieferkette von Gütern Beteiligten
und legt gegebenenfalls einen
Legislativvorschlag für die Einrichtung
einer Europäischen Vertrauensplattform
binnen 2 Jahren ab Inkrafttreten dieser
Richtlinie vor.***

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 2d

„Intelligente“ Durchsetzung

***(1) Unbeschadet der Richtlinie
2014/67/EU und um die Verpflichtungen
gemäß Artikel 2 dieser Richtlinie auch
künftig durchzusetzen, stellen die
Mitgliedstaaten sicher, dass in ihrem
jeweiligen Hoheitsgebiet eine schlüssige
nationale Durchsetzungsstrategie
angewandt wird. Diese Strategie ist auf
die in Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG
des Europäischen Parlaments und des
Rates genannten Unternehmen mit hoher***

Risikoeinstufung ausgerichtet.

(2) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die in Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG vorgesehenen Kontrollen gegebenenfalls Kontrollen der Entsendung umfassen und dass es bei diesen Kontrollen nicht zu einer unterschiedlichen Behandlung der Betroffenen – insbesondere nicht zu Diskriminierung aufgrund des amtlichen Kennzeichens der für die Entsendung eingesetzten Fahrzeuge – kommt.

(3) Die Mitgliedstaaten kontrollieren gezielt Unternehmen, bei denen das Risiko eines Verstoßes gegen die für sie geltenden Bestimmungen des Artikels 2 dieser Richtlinie als erhöht eingestuft wurde. Hierzu behandeln die Mitgliedstaaten im Rahmen des nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates errichteten und nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates erweiterten Risikoeinstufungssystems diese Verstöße als eigenständiges Risiko.

(4) Für die Zwecke von Absatz 3 haben die Mitgliedstaaten Zugang zu einschlägigen Informationen und Daten, die von den in Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten intelligenten Fahrtenschreibern, Entsendemeldungen gemäß Artikel 2 Absatz 4 dieser Richtlinie oder in elektronischen Frachtpapieren, etwa elektronischen Frachtbriefen gemäß dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (e-CMR), aufgezeichnet, verarbeitet oder gespeichert sind.

(5) Die Kommission ist befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Merkmale der Daten, zu denen die Mitgliedstaaten Zugang haben, die Bedingungen für ihre Nutzung und die technischen Spezifikationen für die Übertragung der Daten und den Zugang

dazu festzulegen, wobei sie insbesondere Folgendes festlegt:

(a) in einer ausführlichen Liste die Informationen und Daten, zu denen die zuständigen nationalen Behörden Zugang haben, die mindestens den Zeitpunkt und Ort des Grenzübertritts, Lade- und Entladevorgänge, das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs und Angaben zum Fahrer umfassen;

(b) die Zugangsrechte der zuständigen Behörden, gegebenenfalls unterschieden nach Art der zuständigen Behörden, Art des Zugangs und Zweck der Datennutzung;

(c) die technischen Spezifikationen für die Übertragung der in Buchstabe a genannten Daten und den Zugang dazu, einschließlich – sofern relevant – der Höchstdauer der Datenspeicherung, gegebenenfalls unterschieden nach der Art der Daten.

(6) Der Zugang zu allen in diesem Artikel genannten personenbezogenen Daten und deren Speicherung sind nur so lange gestattet, wie es für den Zweck, für den sie erhoben wurden oder weiterverarbeitet werden, unbedingt erforderlich ist. Sobald die Daten nicht mehr für diese Zwecke benötigt werden, werden sie vernichtet.

(7) Die Mitgliedstaaten führen mindestens drei Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen in Bezug auf Entsendungen durch, die gemeinsam mit den gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG vorzunehmenden Kontrollen durchgeführt werden können. Diese Kontrollen werden gleichzeitig von den nationalen Behörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten, die für die Durchsetzung der Entsendevorschriften zuständig sind, in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten durchgeführt. Die Mitgliedstaaten tauschen nach der Durchführung der abgestimmten Straßenkontrollen Informationen über

Anzahl und Art der festgestellten Verstöße aus.

Die Zusammenfassung der Ergebnisse der abgestimmten Kontrollen wird im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 öffentlich zugänglich gemacht.

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 2e

*Änderung der Verordnung (EU)
Nr. 1024/2012*

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

„10. „Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates bezüglich der Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates: Artikel 8.

11. 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: Artikel 2 Absatz 5.“

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(1) Die Kommission bewertet die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere die Auswirkungen von Artikel 2 *Absatz 2 bis zum ...* [drei Jahre nach *Inkrafttreten* dieser Richtlinie] und erstattet dem Parlament und dem Rat über die Anwendung *dieses Artikels* Bericht. Ihrem Bericht fügt die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei.

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3a

Damit die Bestimmungen dieser Richtlinie erfüllt werden, erstellen die Kommission und die Mitgliedstaaten ein umfassendes und integriertes Programm zur Schulung und Anpassung an die neuen Vorschriften und Anforderungen, das sich an die Fahrer und alle weiteren an dem Verfahren beteiligten Akteure – Unternehmen, Verwaltungen, Prüfer usw. – richtet.

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am ... ***[zwei Jahre ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie]*** die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Verkehrssektor ist in Anbetracht seines anerkanntermaßen hohen Maßes an Mobilität von Maßnahmen ausgenommen, die sich aus dem Rechtsakt zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG ergeben, bis diese Richtlinie anwendbar wird.

Änderungsantrag 104

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bis zum Inkrafttreten der Durchsetzungsanforderungen dieser Richtlinie, mit denen verkehrsspezifische Regeln festgelegt werden, ist der Verkehrssektor aus dem Geltungsbereich der Maßnahmen des Rechtsakts zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG ausgenommen.