



A8-0206/2018

8.6.2018

**\*\*\*I**  
**BERICHT**

über den 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 (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatlerin: Merja Kyllönen

Verfasserin der Stellungnahme (\*):  
Martina Dlabajová, Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten

(\*): Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Anhörungsverfahren
- \*\*\* Zustimmungsverfahren
- \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts***

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform**

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes**

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	61
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN .....	65
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES.....	94
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS ...	95



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**zu dem 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  
(COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0278),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0170/2017),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Januar 2018<sup>1</sup>,
  - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus und die Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (A8-0206/2018),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

## 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*

(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.

##### *Geänderter Text*

(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 im Vertrag 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*

(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.

##### *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, ***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 im Vertrag 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-

##### *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,

und Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor.

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<sup>1a</sup> und 2014/67/EU<sup>1b</sup> 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.**

---

<sup>1a</sup> 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).

<sup>1b</sup> 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

## 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/EU 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 kontrolliert 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 im Rahmen von 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*

*Geänderter Text*

(9) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> auf den höchst mobilen Straßenverkehrssektor ergaben sich Schwierigkeiten. Die nationalen

(9) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> 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.

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.***

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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. 1034/2012 als Rechtsgrundlage dient. Das IMI wird außerdem für die Übermittlung und Aktualisierung der Entsendeerklärungen 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 die 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. 1072/2009<sup>18</sup> und Nr. 1073/2009<sup>19</sup> 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.**

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

#### *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 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 1992/106/EG gelten, sofern der durch Kraftverkehr durchgeführte Beförderungsabschnitt in demselben Mitgliedstaat durchgeführt wird.**

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

## **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 2014/67/EU 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 Fahrtenschreiberdaten 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/EU auf den Straßenverkehrssektor gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Änderung der Richtlinie 2006/22/EG hinsichtlich der Durchsetzungsanforderungen und besonderer Vorschriften in Bezug auf die Richtlinie 96/71/EU 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<sup>1\*</sup>. 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)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(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 festgelegten Anforderungen an den Schutz personenbezogener Daten eingehalten.*

## **Änderungsantrag 38**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(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*

*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 des Fahrpersonals und der Fahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG.

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)

#### *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 überprüften Arbeitstage sowie die Zahl und die Art der gemeldeten Verstöße mit dem Vermerk, ob es sich um Personenbeförderung oder Gütertransport handelte, enthalten.“

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 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr 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*

#### *Geänderter Text*

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

(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:

(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 b

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

#### *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

die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln.

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 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftersuchen 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 4

*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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**bb) In Artikel 8 wird der folgende Absatz 2a 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 erhalten der erste und zweite 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 Verstöße sollten diejenigen aufgenommen

#### *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.

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 (neu)

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 (neu)

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** direkt zugänglich.

#### *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 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.*

## Änderungsantrag 60

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8 a (neu)

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 12

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *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.*

#### *Geänderter Text*

*(8a) Artikel 12 erhält folgende Fassung:*

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

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.*

(<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 a (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*

*(8a) 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 b (neu)**

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 14

#### *Derzeitiger Wortlaut*

Artikel 14  
Verhandlungen mit Drittländern

#### *Geänderter Text*

*(8b) 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.

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 6 – Absatz 1 – Nummer 8 c (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*

**(8c) 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 6 – Absatz 1 – Nummer 8 d (neu)**

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 15a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(8d) Nach Artikel 11 wird folgender Artikel 15a 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 Ausdrucke;

*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 Ausdrucke;



## 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**<sup>1a</sup> 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**<sup>1a</sup> entsprechen).

---

<sup>1a</sup> **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 Beteiligter der Beförderungskette, wie etwa Verlader, Spediteure oder Unterauftragnehmer, vorliegt; dabei ist auch zu prüfen, ob die für das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen geschlossenen Verträge die Einhaltung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 ermöglichen.

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

## 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*

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

*Geänderter Text*

**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 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**

*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 – Einleitung

#### *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 Belege) **verfügt** und, sofern verlangt, bei



zugänglich **zu** machen;

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 Fahrtenschreibers **mit sich zu führen** und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle **zugänglich zu machen**, insbesondere die Ländercodes der Mitgliedstaaten, durch die der Fahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen gefahren ist;

#### *Geänderter Text*

c) die Verpflichtung für **das Straßenverkehrsunternehmen, sicherzustellen, dass der** Fahrer **über** die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers 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<sup>1a</sup> 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.**

---

<sup>1a</sup> 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*

***(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 Rates<sup>20</sup>, übersetzt in eine der Amtssprachen des Aufnahmemitgliedstaats oder ins Englische, mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen;***

---

<sup>20</sup> 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).

*Geänderter Text*

***entfällt***

---

<sup>20</sup> 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;***

## 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*

#### *Geänderter Text*

**(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 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 Verstößes 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 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr 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:*

*8. „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.*

*9. 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*

*Geänderter Text*

(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

(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

dem Rat über die Anwendung **dieser Richtlinie** Bericht. Ihrem Bericht fügt die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei.

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*

*Geänderter Text*

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.

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.***

## BEGRÜNDUNG

Eines der Hauptziele der Juncker-Kommission besteht darin, Europa durch die Stärkung seiner sozialen Dimension gerechter zu gestalten. Im Bereich der Verkehrspolitik und insbesondere in der Kraftverkehrsbranche wurde ein Schritt in diese Richtung vollzogen, als die Kommission am 31.5.2017 das erste seiner drei sogenannten Mobilitätspakete veröffentlichte.

Mehr als fünf Millionen Europäer sind in der europäischen Kraftverkehrsbranche beschäftigt; die von ihr verursachten jährlichen Treibhausgasemissionen betragen hingegen etwa ein Fünftel der Emissionen der gesamten Verkehrsbranche. Das erste Mobilitätspaket zielt darauf ab, die europäische Verkehrs- und Mobilitätsbranche beim Übergang zu einem saubereren Verkehrswesen sozialer, gerechter und wettbewerbsfähiger zu machen.

Mit den von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen der geltenden Vorschriften für den Kraftverkehr soll für Fairness, Effizienz und soziale Verantwortung in der Branche gesorgt werden. Zugleich soll einem übermäßigen Verwaltungsaufwand für die Betreiber beigesteuert werden, und es soll Wettbewerbsverzerrungen vorgebeugt werden.

Die Bewertung der für die Kraftverkehrsbranche geltenden sozialrechtlichen Bestimmungen hat gezeigt, dass der heutige Rechtsrahmen mehrere Unzulänglichkeiten und Probleme – insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der Rechtsvorschriften – aufweist. Ferner bestehen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bezüglich ihrer Auslegung, Anwendung und Durchsetzung. Dies hat nicht nur zu rechtlicher Unsicherheit, sondern auch zur Ungleichbehandlung der Fahrer und Kraftverkehrsunternehmen geführt.

Zu den wichtigsten sozialrechtlichen Bestimmungen für die Kraftverkehrsbranche zählen:

- die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben;
- die Richtlinie 2006/22/EG 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;
- die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 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;
- die Richtlinie 2014/67/EU 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“) und
- die Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen.

Standpunkt der Berichterstatterin

Die Berichterstatterin ist der Ansicht, dass die Initiativen des ersten Mobilitätspakets – der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG und zur Schaffung von besonderen Rechtsvorschriften (*lex specialis*) über die Entsendung von Arbeitnehmern für die Kraftverkehrsbranche (Änderungsvorschläge zu den Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU) – gemeinsam mit den Änderungsvorschlägen zu den Verordnungen 561/2006, 165/2014, 1071/2009 und 1072/2009 eine rechtliche Einheit bilden. Die Initiativen des ersten Mobilitätspakets, insbesondere die Vorschläge zur sozialen Dimension und zum Binnenmarkt, sollten in ihrer Gesamtheit behandelt werden.

Generell dankt die Berichterstatterin der Kommission dafür, dass sie anstelle von einzelnen Legislativvorschlägen einen umfassenden Vorschlag vorgelegt hat. Der Vorschlag der Kommission beinhaltet ausreichend Elemente zur Erreichung bedeutender sozialer

Verbesserungen im Interesse der Schaffung eines sozial gerechteren EU-Binnenmarkts, zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer, zur Förderung der Verkehrssicherheit und zur Vorbeugung von Sozialdumping. Auch die zahlreichen Vorschläge zur Lösung der mit dem Kraftverkehr verbundenen Umweltprobleme sind – sowohl mit Blick auf das erste als auch das zweite Mobilitätspaket – wichtig. Hinsichtlich des Klimaschutzes sind große Anstrengungen erforderlich, und die Vorschläge der Kommission sind hierbei förderlich.

Lex Specialis – besondere Rechtsvorschriften über die Entsendung von Kraftfahrern

Die Berichterstatterin weist darauf hin, dass die Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern zurzeit vollständig überarbeitet wird. Die Überarbeitung mag begründet sein, ihr Endergebnis muss jedoch bei der Ausarbeitung der besonderen Rechtsvorschriften für den Kraftverkehr berücksichtigt werden. Die Berichterstatterin hält zwar die parallele Prüfung der Vorschläge über die Entsendung von Arbeitnehmern und die Entsendung von Fahrern für möglich, nicht jedoch die Annahme einer endgültigen Stellungnahme, solange die endgültige Fassung der überarbeiteten Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern nicht vorliegt.

Die Berichterstatterin hält die Behandlung der Kraftfahrer und des Kraftverkehrs in einer eigenständigen Rechtsvorschrift neben der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern für begründet und begrüßenswert. Vor diesem Hintergrund dankt sie der Kommission für die den Kraftverkehr betreffenden Vorschläge und ihre separate Behandlung als Sonderthema, da sie der Ansicht ist, dass die Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern dem mobilen Charakter der Tätigkeit von Kraftfahrern nicht gerecht wird. Dies ist auch einer der Hauptgründe für die Schwierigkeiten, die bei der Umsetzung der geltenden Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern in der Kraftverkehrsbranche auftreten. Darüber hinaus haben die Probleme bei der Auslegung dazu geführt, dass die Kommission Verfahren gegen EU-Mitgliedstaaten eingeleitet hat. Diese Verfahren vor dem Gerichtshof der Europäischen Union sind noch nicht abgeschlossen, und nach Kenntnis der Berichterstatterin wird auf die Standpunkte des Rates und des Parlaments in der Angelegenheit gewartet. Die Unklarheiten haben dazu geführt, dass in der Kraftfahrerbranche ein ungesunder Wettbewerb entstanden ist, dass das Kraftfahrergewerbe von Sozialdumping betroffen ist und Disparitäten zwischen den einzelnen EU-Mitgliedstaaten aufweist. Gemäß dem Vorschlag sollte die lex specialis auf die Behebung dieser Missstände abstellen und die Kraftverkehrsbranche – das Rückgrat des Binnenmarkts der Union – sozial gerechter gestalten, damit die Vorschriften für alle Akteure der Branche klar und einfach umzusetzen und zu überwachen sind.

Die Kommission hat vorgeschlagen, dass im Fall der Weitervergabe von Aufträgen im internationalen Kraftverkehr an Nachunternehmer Flexibilität in Form von 3 Tagen/18 Stunden gewährt wird, bevor die Vorgaben der Richtlinie im Bereich des Jahresurlaubs und des Mindestlohns greifen. Vor diesem Hintergrund gibt es angesichts der laufenden Umsetzung, der Überwachung sowie des Verwaltungsaufwands, von dem Unternehmen betroffen sind, gute Gründe für die Prüfung von Alternativlösungen. Im Interesse der Klarheit sollte die lex specialis auch andere kraftverkehrsbezogene Situationen abdecken, für die die Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern unverzüglich – vom ersten Tag an – gilt.

Der Vorschlag der Kommission für eine geschlossene Liste ist mit Blick auf die Verwaltungsaufgaben und die Kontrollmaßnahmen zu begrüßen. Dadurch wird der willkürlichen Durchführung von Kontrollen vorgebeugt, und es herrschen klare Spielregeln für alle. Hinsichtlich der in der Entsendemeldung anzugebenden Informationen sollte im

Vorschlag der Kommission mindestens festgelegt werden, welche Angaben über den Auftraggeber des Transports zu machen sind. Die Kommission schlägt darüber hinaus eine Liste mit Informationen vor, die vom Fahrer bei Straßenkontrollen bereitzustellen sind. Die Liste sollte auch mit Blick auf den Verwaltungsaufwand überprüft werden, und es sollte möglich sein, diese Informationen auf elektronischem Wege zu übermitteln. Darüber hinaus sollte auch geprüft werden, ob die Pflicht zur Bereitstellung von Informationen bei dem Kraftverkehrsunternehmen statt beim Fahrer liegen sollte. Zudem sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Verantwortung des Auftraggebers als ein mögliches Element bei der Umsetzung zu berücksichtigen, wenn sie dies möchten.

Die administrativen Auflagen und Kontrollen sollten in ihrer Gesamtheit mit Blick auf die Verkehrsarten geprüft werden, für die die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern gelten. Die Anforderungen müssen hinsichtlich des Verwaltungsaufwands angemessen und mit Blick auf Straßenkontrollen wirksam sein, damit es nicht zu Verzögerungen des Verkehrs kommt. Es ist wichtig, dass die Möglichkeiten der Digitalisierung bei der Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten umfassend geprüft werden und Möglichkeiten zur Umsetzung des Konzepts der einzigen Anlaufstellen auf der Grundlage der vorhandenen Systeme für den Informationsaustausch, unter anderem des IMI, ausgelotet werden.

Es ist insbesondere wichtig, dass die Sanktionen, die bei Verstößen gegen die Vorschriften über die Entsendung angewandt werden, ausreichend sind. Vor diesem Hintergrund sind die vorhandenen Möglichkeiten und die Angemessenheit des Systems zur Einstufung der Zuverlässigkeit, des Risikoeinstufungssystems und der Durchführungsrichtlinie 2014/67/EU zu bewerten.

Darüber hinaus ist es erforderlich, dass im weiteren Verlauf auch die Lage der Fahrer und Unternehmen in/aus Drittländern untersucht wird. Die EU-Vorschriften über die Entsendung von Fahrern dürfen nicht dazu führen, dass sich das Problem des Sozialdumpings, von dem Fahrer betroffen sind, in Drittländer verlagert. Es ist nach wie vor wichtig, mögliche Ausnahmen sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr zu bewerten.

#### Vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 2006/22/EG

Der Vorschlag der Kommission ist, insbesondere mit Blick auf die Effizienzsteigerung beim grenzüberschreitenden Informationsaustausch zwischen den Behörden, begrüßenswert. Es ist wichtig, dass beim weiteren Vorgehen die Möglichkeiten, die der Digitalisierung im Zusammenhang mit der weiteren Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen den Behörden innewohnen, bewertet werden.

Der Vorschlag der Kommission, den Umfang der Straßenkontrollen auf die Kontrollen der Einhaltung der Arbeitszeitbegrenzungen auszuweiten, ist bedenklich. Was die praktische Umsetzung der Kontrollen der Arbeitszeit und die dafür zuständigen Behörden betrifft, bestehen in den Mitgliedstaaten Unterschiede. Dies sollte bei der weiteren Arbeit an dem Vorschlag berücksichtigt werden. Wenn Kontrollen der Einhaltung der Arbeitszeitbegrenzungen in den Umfang der Straßenkontrollen aufgenommen werden, muss ein System eingerichtet werden, mit dem die Arbeitszeit – als Teil des Einsatzes intelligenter Fahrtenschreiber – in Echtzeit überwacht werden kann, ohne dass es erforderlich ist, Formulare an Bord des Fahrzeugs mitzuführen.

Der Vorschlag der Kommission über die Festlegung einer einheitlichen Formel für das Risikoeinstufungssystem ist zu begrüßen.

Angesichts der vorgenannten Fakten ist die Beschleunigung der Einführung von intelligenten Fahrtenschreibern wichtig. Die Möglichkeiten, die intelligente Fahrtenschreiber im Zusammenhang mit der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über die Entsendung von Fahrern insgesamt bieten, müssen im Rahmen des weiteren Verfahrens näher untersucht werden.

#### Fazit

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Frage der Zuständigkeit zwischen den Ausschüssen TRAN und EMPL erst am 15.11.2017 geklärt wurde, was eine Verzögerung des Arbeitsbeginns zur Folge hatte. In Anbetracht der Komplexität der Rechtsvorschriften und der laufenden Überarbeitung der Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern wird die Berichtstatterin den Bericht noch um weitere konkrete Änderungsvorschläge ergänzen.



4.5.2018

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN**

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu dem 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 (COM(2017)0278 - C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Martina Dlabajová

(\*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

Im Straßenverkehr bedarf es branchenspezifischer Bestimmungen, damit der Binnenmarkt gestärkt und wettbewerbsfähiger wird. Diese Bestimmungen sollten unkompliziert, einheitlich, eindeutig und leicht durchsetzbar sein, damit Beförderungsleistungen erleichtert und gleichzeitig die in der Branche beschäftigten Arbeitnehmer geschützt werden. Unklare oder schwierig durchzusetzende Bestimmungen führen eher dazu, dass die Mitgliedstaaten die gemeinsamen Bestimmungen unterschiedlich auslegen und weniger wirksam durchsetzen, sodass die Gefahr einer Fragmentierung des Binnenmarkts besteht. Außerdem bringen unklare und nicht wirksam durchgesetzte Bestimmungen keinen besseren Arbeitnehmerschutz mit sich.

Die Kommission kommt in ihrer Folgenabschätzung zu dem Schluss, dass die geltenden Entsendebestimmungen und Verwaltungsanforderungen dem höchst mobilen Charakter der Tätigkeit von Kraftfahrern nicht gerecht werden. Dies verursacht einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand für die Unternehmen und schränkt die Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen in einem nicht zu rechtfertigendem Maße ein.

Mit diesem Entwurf einer Stellungnahme sollen die Entsendebestimmungen für den Straßenverkehrssektor noch weiter vereinfacht und der Verwaltungsaufwand für Unternehmen und ihre Fahrer gesenkt werden. Die Verfasserin schlägt ausdrücklich vor, Transitbeförderungen und grenzüberschreitende Beförderungen aus dem Geltungsbereich der Entsenderichtlinie auszunehmen. Dieser Vorschlag ist aus mehreren Gründen gerechtfertigt. Zuerst sind die in dieser Branche beschäftigten Arbeitnehmer höchst mobil; an einem einzigen Tag sind sie unter Umständen in mehreren Ländern tätig. Zweitens stehen

Unternehmen, die in einem bestimmten Land Transitbeförderungen oder grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, nicht im Wettbewerb mit den Güterverkehrsunternehmen dieses Landes.

Außerdem ist die Lage der Arbeitnehmer in diesen Fällen nicht mit der Situation von entsandten Arbeitnehmern in anderen Branchen zu vergleichen, die sich häufig über einen längeren Zeitraum in einem bestimmten Aufnahmemitgliedstaat aufhalten. Die Anwendung und Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG auf Transitbeförderungen und grenzüberschreitende Beförderungen würde einen erheblichen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen, da im Laufe einer einzigen Fahrt täglich andere nationale Rechtsvorschriften gelten könnten. Nach Auffassung der Verfasserin würde dies ungerechtfertigte Hindernisse für eine der Grundfreiheiten der EU – den freien Dienstleistungsverkehr – nach sich ziehen.

Die Verfasserin ist sich bewusst, dass die Probleme im Zusammenhang mit den sogenannten „Autobahnomaden“ (Arbeitnehmer, die über mehrere Monate nicht in ihr Heimatland zurückkehren und in dieser langen Zeitspanne unter Umständen faktisch in ihren Lastkraftwagen leben und schlafen) angegangen werden müssen. Ihrer Auffassung nach ist der vorliegende Vorschlag aber nicht das geeignete Instrument, um dieses Problem in Angriff zu nehmen. Es sollte stattdessen im Wege des Rechtsakts auf der Grundlage des Vorschlags COM(2017)0277 der Kommission zu den maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten bewältigt werden. In diesem Vorschlag ist die Anforderung vorgesehen, dass der Fahrer und das Fahrzeug an den Beschäftigungsort zurückkehren.

In dieser Stellungnahme wird vorgeschlagen, bestimmte Bestandteile der Entsenderichtlinie 96/71/EG und der Durchsetzungsrichtlinie 2014/67/EU auf Kabotagetransporte anzuwenden. In diesen Fällen stehen ausländische und lokale Unternehmen in einem direkten Wettbewerb miteinander, weshalb vergleichbare Bestimmungen über die Entlohnung der Arbeitnehmer gelten sollten. Diese beiden Richtlinien sollten jedoch ausschließlich in dem in dieser Lex specialis festgelegten Umfang für Kabotage gelten, da diese Branche durch eine besonders hohe Mobilität gekennzeichnet ist und der Verwaltungsaufwand gesenkt werden muss.

Die Verfasserin schlägt deshalb vor, von der von der Kommission vorgeschlagenen Methode, für die Zwecke der Ermittlung einer Entsendesituation tägliche Arbeitszeiten zu berechnen, Abstand zu nehmen. Sie ist der Auffassung, dass diese Methode in der Praxis kaum durchzusetzen wäre und insbesondere in den Fällen, in denen sie gemeinsam mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr angewendet wird, einen unnötigen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen würde.

Schlussendlich wird in dieser Stellungnahme nahegelegt, dass diese Lex specialis das geeignete Instrument ist, um das Datum der Anwendung und des Inkrafttretens der spezifischen Bestimmungen für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor festzulegen. Wenn diese Termine durch die allgemeine Entsenderichtlinie festgelegt würden, bestünde die Gefahr, dass die neuen Bestimmungen lange vor anderen Branchen für den Straßenverkehrssektor gelten würden (in Anbetracht der allgemeinen Herangehensweise des Rates, der den Mitgliedstaaten eine Zeitspanne von drei Jahren für die Anpassung ihrer Rechtsvorschriften und von vier Jahren, bis die Maßnahmen wirksam werden müssen, einräumt). Außerdem schlägt die Verfasserin vor, den Verkehrssektor so lange aus dem Geltungsbereich der Richtlinie 96/71/EG auszunehmen, bis diese branchenspezifischen Rechtsvorschriften erlassen wurden.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Richtlinie

##### Erwägung 1

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(1) **Die Freizügigkeit der Arbeitnehmer, die Niederlassungs- und die Dienstleistungsfreiheit sind Grundprinzipien des Binnenmarkts. Sie sind im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) verankert und unerlässlich für das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts. Im** Interesse der Sicherheit, der Effizienz und der sozialen Verantwortlichkeit im Straßenverkehrssektor müssen **ein Gleichgewicht zwischen dem freien Verkehr von Straßenverkehrsdienstleistungen und angemessenen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und** Sozialschutz für die Kraftfahrer **und ein von Wettbewerb geprägtes und faires Geschäftsumfeld** für die Unternehmen sichergestellt werden.

### Änderungsantrag 2

#### Vorschlag für eine Richtlinie

##### Erwägung 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1a) **Der Präsident der Kommission kündigte in seiner Rede zur Lage der Union am 13. September 2017 die Gründung einer Europäischen Arbeitsbehörde an.**

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

##### *Vorschlag der Kommission*

(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**.

##### *Geänderter Text*

(2) Angesichts der naturgemäß hohen Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Fahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können, **stets gleichwertige Wettbewerbsbedingungen gelten und** die Freiheit zur Erbringung von Leistungen **gewahrt wird**.

### Änderungsantrag 4

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2 a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**(2a) Die für den Straßenverkehr geltenden einzelstaatlichen Bestimmungen sollten verhältnismäßig und gerechtfertigt sein und die Wahrnehmung von im AEUV verankerten Grundfreiheiten wie des freien Dienstleistungsverkehrs nicht behindern oder weniger attraktiv machen, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Union erhalten bleibt oder gesteigert wird und gleichzeitig angemessene Arbeitsbedingungen und der Sozialschutz der Kraftfahrer gewahrt werden.**

### Änderungsantrag 5

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2 a (neu)

**(2a) Der Straßenverkehrssektor ist von einem starken Wettbewerb und von besonderen Verzerrungen geprägt, die durch missbräuchliche Methoden von Unternehmen ausgelöst werden, die den günstigsten Gerichtsstand wählen, um Lohnkosten und Sozialversicherungsbeiträge oder andere Sozial- und Arbeitsstandards zu senken oder ganz zu umgehen, was in der Vergangenheit zu einem Wettlauf nach unten geführt hat. Ein funktionierender Binnenmarkt muss auf gleichwertigen Wettbewerbsbedingungen beruhen. Deshalb bedarf es zusätzlicher Maßnahmen, damit missbräuchliche Praktiken von Kraftverkehrsunternehmen, die den günstigsten Gerichtsstand wählen, unterbunden werden, wozu auch horizontale Maßnahmen im Gesellschaftsrecht der Union gehören, mit denen „Regime-Shopping“ und der Regulierungsarbitrage durch Kraftverkehrsunternehmer ein Ende gesetzt wird.**

## **Änderungsantrag 6**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3**

**(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.

**(3) Für die Schaffung eines reibungslos funktionierenden Straßenverkehrssektors im Binnenmarkt** ist es entscheidend, dass ein Gleichgewicht zwischen der Erleichterung der **Wahrnehmung** der Dienstleistungsfreiheit durch in- und ausländische Straßenverkehrsunternehmen auf der Grundlage eines **diskriminierungsfreien** Wettbewerbs, **dem Abbau unnötigen Verwaltungsaufwands und der**

*Verbesserung des Sozialschutzes und der Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer* besteht.

## Änderungsantrag 7

### 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; dies wiederum ist äußerst schädlich für die Arbeits-, Sozial- und Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor.

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(4a) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Anwendung der Richtlinien 96/71/EG<sup>1a</sup> und 2014/67/EU<sup>1b</sup> 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 9**

### **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 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.  
***Die in der Richtlinie 2002/15/EU***

*vorgesehenen Kontrollen sollten – sofern sie als Straßenkontrollen durchgeführt werden – auf die wöchentliche und tägliche Arbeitszeit, Pausen, Ruhezeiten und Nachtarbeit beschränkt sein. Die Einhaltung der sonstigen Verpflichtungen gemäß der Richtlinie 2002/15/EG sollte auf dem Betriebsgelände des Unternehmens kontrolliert werden.*

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Die Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr *hat* sich als unzureichend erwiesen; die grenzüberschreitende Durchsetzung ist daher erschwert, ineffizient und uneinheitlich. Aus diesem Grund ist ein Rahmen für effektive Kommunikation und Amtshilfe, auch für den Austausch von Informationen über Verstöße und empfehlenswerte Durchsetzungspraktiken, zu schaffen.

#### *Geänderter Text*

(6) Die Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten *und die Unterstützung durch die Union* bei der Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr *haben* sich als unzureichend erwiesen; die grenzüberschreitende Durchsetzung ist daher erschwert, ineffizient und uneinheitlich. Aus diesem Grund ist ein Rahmen für effektive Kommunikation und Amtshilfe, auch für den Austausch von Informationen über Verstöße und empfehlenswerte Durchsetzungspraktiken, zu schaffen.

## Änderungsantrag 11

### 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 Rates<sup>15</sup> für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> auf den höchst mobilen Straßenverkehrssektor ergaben sich Schwierigkeiten. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und

#### *Geänderter Text*

(9) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> 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.*

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu einem hohen Verwaltungsaufwand für *die* Unternehmen der Union führte *und der Fairness im Wettbewerb zwischen den Unternehmen der Branche abträglich war.*

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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 12

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9a) Die Nichteinhaltung der Bestimmungen über die Niederlassung eines Kraftverkehrsunternehmens, das grenzüberschreitende Beförderungen durchführt, löst Verzerrungen im Binnenmarkt aus und ist der Fairness im Wettbewerb zwischen den Unternehmen abträglich. Deshalb sollten die Bedingungen für die Niederlassung von Kraftverkehrsunternehmen, die***

***grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, strenger und einfacher zu kontrollieren sein, sodass insbesondere gegen die Gründung von Briefkastenfirmen vorgegangen wird.***

## **Änderungsantrag 13**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10**

#### *Vorschlag der Kommission*

(10) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016<sup>17</sup> zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG an, dass die Durchführung dieser Richtlinie in dem höchst mobilen Straßenverkehrssektor bestimmte rechtliche Fragen und Schwierigkeiten aufwirft, die nach ihrer Auffassung durch sektorspezifische Rechtsvorschriften behoben werden sollten.

---

<sup>17</sup> COM(2016)0128.

#### *Geänderter Text*

(10) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016<sup>17</sup> zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG an, dass die Durchführung dieser Richtlinie in dem höchst mobilen Straßenverkehrssektor bestimmte rechtliche Fragen und Schwierigkeiten aufwirft, die nach ihrer Auffassung durch sektorspezifische Rechtsvorschriften behoben werden sollten. ***In Anbetracht der Tatsache, dass der Verkehrssektor eine der anfälligsten Branchen ist, müssen die Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG über den Mindestschutz jedoch für alle Arbeitnehmer gelten.***

---

<sup>17</sup> COM(2016)0128.

## **Änderungsantrag 14**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(11) Um die wirksame und verhältnismäßige Durchführung der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor sicherzustellen, sind sektorspezifische Vorschriften, **die besser durchgesetzt werden müssen**, 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.

## Änderungsantrag 16

### 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. 1072/2009<sup>18</sup> und Nr. 1073/2009<sup>19</sup> **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

#### *Geänderter Text*

(12) Kabotagebeförderungen nach den Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009<sup>18</sup> und Nr. 1073/2009<sup>19</sup> **sind unter die Richtlinie 96/71/EG fallende Dienstleistungen**, da die Beförderung **gänzlich** in einem **anderen Mitgliedstaat** stattfindet. Folglich sollten die **Mindestvergütungssätze** und der bezahlte Mindestjahresurlaub des Aufnahmemitgliedstaats für die Kabotage gelten, unabhängig von Häufigkeit und Dauer der von einem Fahrer durchgeführten Beförderungen.

Dauer der von einem Fahrer durchgeführten Beförderungen.

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12a) Transitbeförderungen sollten aufgrund ihrer besonderen Merkmale und aufgrund der Tatsache, dass es keinen hinreichenden Bezug zwischen dem Kraftfahrer und dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats gibt, aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.***

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(13) Um die ***wirksame und effiziente Durchsetzung der sektorspezifischen Vorschriften für die Entsendung von***

(13) Um ***eindeutige sektorspezifische Bestimmungen über die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der***

**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.

**Richtlinien 96/71/EG [in der durch COD 2016/0070 geänderten Fassung] und 2014/67/EU zu erlangen, deren wirksame und effiziente Durchsetzung** sicherzustellen und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen zu vermeiden, sollten im Straßenverkehrssektor **einheitliche, von der Kommission ausgearbeitete Formulare sowie reduzierte** spezifische Verwaltungs- und Kontrollanforderungen eingeführt werden, die Kontrollinstrumente wie **das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI), das GNSS-Portal (globales Satellitennavigationssystem)** für den **Straßenverkehr und den intelligenten** Fahrtenschreiber in vollem Umfang nutzen.

## Änderungsantrag 19

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(13a) Die Methoden, bei denen Mutterunternehmen in einem Mitgliedstaat der größte Teil des Gewinns zugeteilt wird und Tochter-Verkehrsunternehmen in anderen Mitgliedstaaten nur begrenzte Ressourcen zur Verfügung stehen, obgleich sie den größten Umsatz mit den Beförderungen erwirtschaften, können zu Ungleichheiten und einer unverhältnismäßigen Gewinnverlagerung zwischen den Mitgliedstaaten führen und sollten unterbunden werden. Als abträgliche soziale Konsequenz dieser Methoden beziehen die Kraftfahrer in den Mitgliedstaaten, in denen die Tochter-Verkehrsunternehmen niedergelassen sind, ein niedrigeres Einkommen. Im Interesse der Bekämpfung eines etwaigen unfairen Wettbewerbs im Kraftverkehrssektor sollten diese Methoden sorgfältig analysiert werden, damit sie unterbunden werden können.**

## Änderungsantrag 20

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(13b) Im Interesse der uneingeschränkten Einhaltung der Sozialvorschriften und bis zur Einrichtung der Europäischen Arbeitsbehörde sollten die zuständigen Kontrollbehörden auf alle über das IMI und das GNSS-Portal übermittelten Daten zugreifen können und diese überprüfen.**

## Änderungsantrag 21

### 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*

*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 des Fahrpersonals und der Fahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG.“;

„Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge **jeder Beförderungsart** 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.“;

## Änderungsantrag 22

### 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 **Bestimmungen der** Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder **der** Richtlinie 2002/15/EG festgestellt wurden, **die die höchstzulässige wöchentliche und tägliche Arbeitszeit oder die Anforderungen mit Blick auf Pausen, Ruhezeiten und Nachtarbeit betreffen.**

### **Änderungsantrag 23**

#### **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 Mitgliedstaats.

### **Änderungsantrag 24**

#### **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*

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

*Geänderter Text*

Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung von Unternehmen fest, die die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen **und** 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.“;

festgestellt wurden, berücksichtigt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.;

## **Änderungsantrag 25**

### **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 zum Kontrollzeitpunkt allen zuständigen Kontrollbehörden *der Mitgliedstaaten* zugänglich.

## **Änderungsantrag 26**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe c a (neu)**

Richtlinie 2006/22/EG

Artikel 9 – Absatz 5 a

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*ca) Folgender Absatz wird angefügt:*  
*„(5a) Der intelligente Fahrtenschreiber, der den Aufenthaltsort der Kraftfahrer über einen Zeitraum von 56 Tagen angibt, ist bis zum 2. Januar 2020 in allen Fahrzeugen, die für grenzüberschreitende Beförderungen und für Kabotagebeförderungen eingesetzt werden, zu installieren.*



## Änderungsantrag 27

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

*Vorschlag der Kommission*

(1) Dieser Artikel enthält spezifische Vorschriften bezüglich **bestimmter Aspekte** der Richtlinie 96/71/EG, die die Entsendung von Fahrern im Straßenverkehrssektor betreffen, sowie der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung dieser Fahrer betreffen.

*Geänderter Text*

(1) Dieser Artikel enthält spezifische Vorschriften bezüglich **der Durchsetzung** der Richtlinie 96/71/EG, die die Entsendung von Fahrern im Straßenverkehrssektor betreffen, sowie der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung dieser Fahrer betreffen.

## Änderungsantrag 28

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(1a) Der intelligente Fahrtenschreiber, der den Aufenthaltsort der Kraftfahrer über einen Zeitraum von 56 Tagen angibt, ist bis zum 2. Januar 2020 in allen Fahrzeugen, die für grenzüberschreitende Beförderungen und für Kabotagebeförderungen eingesetzt werden, zu installieren.**

## Änderungsantrag 29

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(1b) Die Transitbeförderung ist aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie und der Richtlinie 96/71/EG ausgenommen.**

## Änderungsantrag 30

### 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 Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c der Richtlinie 96/71/EG auf Fahrer an, die im Straßenverkehrssektor von in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a jener Richtlinie genannten Unternehmen beschäftigt werden, **wenn sie** grenzüberschreitende Beförderungen **oder Kabotagebeförderungen** nach den Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 durchführen.

## Änderungsantrag 31

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**Die Mitgliedstaaten wenden die Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU während der gesamten Dauer der Entsendung in ihr Hoheitsgebiet auf Kraftfahrer im Straßenverkehrssektor an, die von Unternehmen im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben a, b und c beschäftigt werden, wenn sie Zu- oder Ablauftransporte im kombinierten Verkehr gemäß Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG durchführen.**

## Änderungsantrag 32

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 3 b (neu)

**(3b) Für die Zwecke von Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c der Richtlinie 96/71/EG finden im Falle von Beförderungen am selben Tag in mehreren Mitgliedstaaten die arbeitsrechtlichen Vorschriften Anwendung, die für den entsandten Kraftfahrer am günstigsten sind.**

### Änderungsantrag 33

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4

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

(4) Die Mitgliedstaaten **verpflichten** das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Straßenverkehrsunternehmen, spätestens zu Beginn der Entsendung **für jeden entsandten Kraftfahrer über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) eine einfache Erklärung** in einer **von der Kommission entwickelten und unverzüglich in allen Amtssprachen der Union zur Verfügung gestellten standardisierten, elektronischen** Form an die zuständigen nationalen Behörden zu senden, die folgende Angaben enthält:

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

i) die Identität des Straßenverkehrsunternehmens;

i) die Identität des Straßenverkehrsunternehmens **und – bei einer Tochtergesellschaft – die Anschrift des Hauptsitzes**;

ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person/anderer Personen im Niederlassungsmitgliedstaat, der/die als Ansprechpartner(in) für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienste erbracht werden, zur Verfügung steht/stehen und Unterlagen bzw. Mitteilungen versendet/versenden und in Empfang nimmt/nehmen;

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

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

v) die amtlichen Kennzeichen der für die Entsendung eingesetzten Fahrzeuge;

vi) die Art der Verkehrsdienstleistungen (Güterbeförderung, Personenbeförderung, internationaler Verkehr, Kabotage);

(f) die Verpflichtung für **den Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format eine Kopie der Entsendemeldung und den** Nachweis der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat (z. B. **einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder**

ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person/anderer Personen im Niederlassungsmitgliedstaat, der/die als Ansprechpartner(in) für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienste erbracht werden, zur Verfügung steht/stehen und Unterlagen bzw. Mitteilungen versendet/versenden und in Empfang nimmt/nehmen;

iii) **Informationen über die entsandten Fahrer mit folgenden Details: Identität, Wohnsitzstaat, das für ihren Beschäftigungsvertrag geltende Arbeitsrecht, das Land, in dem ihre Sozialbeiträge entrichtet werden, und ihre Sozialversicherungskennung;**

iv) das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung **für jeden Fahrer, unbeschadet einer etwaigen Verlängerung, wenn diese aufgrund unvorhersehbarer Umstände erforderlich ist;**

v) die amtlichen Kennzeichen der für die Entsendung eingesetzten Fahrzeuge;

vi) die Art der Verkehrsdienstleistungen (Güterbeförderung, Personenbeförderung, internationaler Verkehr, Kabotage).

**Die einfache Erklärung gemäß Unterabsatz 1 kann einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten umfassen und wird vom Straßenverkehrsunternehmer ohne ungebührliche Verzögerung elektronisch an die aktuelle tatsächliche Situation angepasst.**

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

**(a) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, dem Fahrer die folgenden Dokumente – in Papierform oder in elektronischem Format – für Straßenkontrollen zu überlassen:**

**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 zugänglich zu machen;**

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

**(h) eine Kopie des Arbeitsvertrags *oder ein gleichwertiges Dokument im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates*<sup>20</sup>, übersetzt in eine der Amtssprachen des Aufnahmemitgliedstaats oder *ins Englische*;**

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

**i) eine Kopie der einfachen Erklärung gemäß Absatz 4;**

**ii) einen Nachweis der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat *gemäß* Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates;**

**iii) den elektronischen Frachtbrief (*e-CMR*);**

**iv) eine Kopie des Arbeitsvertrags in einer Amtssprache des Aufnahmemitgliedstaats oder *in englischer Sprache*;**

**v) Kopien der Entgeltabrechnungen der letzten beiden Monate;**

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

***kontaktieren, die diese Kopien übermitteln kann;***

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

(c) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, nach dem Entsendezeitraum den Behörden des Aufnahmemitgliedstaats auf Anfrage ***unverzüglich*** in Papierform oder in elektronischem Format Kopien der unter ***den Buchstaben a und b*** genannten Unterlagen ***sowie Kopien der einschlägigen Entgeltabrechnungen*** zu übermitteln.

---

<sup>20</sup> ***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 34**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4b) Die Mitgliedstaaten können weitere Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vorschreiben, falls sich angesichts einer Sachlage oder neuer Entwicklungen abzeichnet, dass die bestehenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen nicht ausreichend oder effizient genug sind, um die wirksame Überwachung der Einhaltung der Pflichten, die aus der Richtlinie 96/71/EG, [der Richtlinie 2014/67/EU] und dieser Richtlinie erwachsen, zu gewährleisten, sofern diese gerechtfertigt und verhältnismäßig sind.***

## **Änderungsantrag 35**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4c) Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission und unterrichten die Dienstleister über alle in Absatz 4a genannten Maßnahmen, die sie anwenden oder eingeführt haben. Die Kommission bringt den anderen Mitgliedstaaten diese Maßnahmen zur Kenntnis. Die Informationen für die Dienstleister werden auf der einzigen offiziellen nationalen Website nach Artikel 5 der Richtlinie 2014/67/EU allgemein zugänglich gemacht. Die Kommission beobachtet die Anwendung der in Absatz 4c genannten Maßnahmen, sie bewertet, ob diese mit dem Unionsrecht vereinbar sind, und sie ergreift gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen im Einklang mit ihren Befugnissen gemäß dem AEUV. Die Kommission erstattet dem Rat regelmäßig Bericht über die Maßnahmen, die ihr von den Mitgliedstaaten mitgeteilt werden, und gegebenenfalls über den Stand ihrer Analyse oder Beurteilung.***

## **Änderungsantrag 36**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4d) Die in Artikel 2 Absatz 4a Buchstaben a, b und c genannten Nachweise müssen im Fahrzeug mitgeführt und den Kontrollberechtigten des entsandten Kraftfahrers***

*aufnehmenden Mitgliedstaats bei der Straßenkontrolle vorgelegt werden.*

## **Änderungsantrag 37**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(4e) Um bewerten zu können, ob die Bestimmungen der Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU eingehalten werden, prüfen die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats bei den Straßenkontrollen Folgendes:*

*(a) die Fahrtenschreiberdaten des laufenden Tages und der vorangegangenen 56 Tage;*

*(b) die elektronischen Frachtbriefe des laufenden Tages und der vorangegangenen 56 Tage;*

*(c) die in Absatz 4a Buchstaben a, b und c angegebenen Unterlagen.*

*Die für die Straßenkontrollen zuständigen Behörden übermitteln alle im vorstehenden Absatz genannten Informationen an die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, der für die Prüfung der Einhaltung der Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU verantwortlich ist.*

*Um die Umsetzung dieser Richtlinie zu erleichtern, arbeiten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten im Rahmen der in der Richtlinie 2014/67/EU und der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 festgelegten Bedingungen zusammen, leisten sich gegenseitig Amtshilfe und tauschen alle maßgeblichen Informationen aus.*

*Um die Effizienz der grenzüberschreitenden Durchsetzung und der gezielten Kontrollen zu steigern, gewähren die Mitgliedstaaten allen einschlägigen berechtigten*



***Inspektionsbehörden Zugang in Echtzeit zum IMI, zu den aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingerichteten einzelstaatlichen elektronischen Registern, zu den einfachen Erklärungen gemäß Absatz 4 dieses Artikels sowie zu allen anderen maßgeblichen Datenbanken.***

#### *Begründung*

*Posting of workers cannot entirely be checked at the roadside, as the roadside control authorities do not have the primary competence and knowledge to evaluate posting situations. However, roadside checks can play a key role in the enforcement of posting of workers rules in road transport, if adequately combined with company checks by labour and transport authorities. Thus roadside checks are meant to collect the data relevant to posting and transmit it to the competent authorities of the Member State where the check takes place, which will engage an exchange of information with its counterparts from across the EU. This is an effective combination of momentary and cross-border controls to deal with mobile nature of the sector.*

#### **Änderungsantrag 38**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 4 f (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4f) Eine Unionsliste der Güterkraftverkehrsunternehmen, die die einschlägigen gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllen, wird öffentlich zugänglich gemacht, damit größtmögliche Transparenz sichergestellt ist. Diese Unionsliste basiert auf gemeinsamen Kriterien, die auf Unionsebene ausgearbeitet wurden und jährlich von der Europäischen Arbeitsbehörde überprüft werden. Güterkraftverkehrsunternehmen, die auf der Unionsliste aufgeführt sind, unterliegen einem Betriebsverbot. Die Betriebsverbote der Unionsliste gelten auf den Hoheitsgebieten aller Mitgliedstaaten. In Ausnahmefällen können Mitgliedstaaten einseitige Maßnahmen ergreifen. In Notfällen und bei Vorliegen eines unvorhergesehenen Sicherheitsproblems können die***

***Mitgliedstaaten unverzüglich ein Betriebsverbot für ihr jeweiliges Hoheitsgebiet aussprechen.***

## **Änderungsantrag 39**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

#### *Begründung*

*Eine Entsendemeldung für eine Gruppe von Fahrern und alle Arten von Beförderungen für einen Zeitraum von sechs Monaten hat keinerlei Mehrwert für die Durchsetzung, da sie nur sehr allgemeine Angaben enthält, auf deren Grundlage die Durchsetzungsstellen die Authentizität der Entsendung nicht beurteilen können. Demgegenüber stellt eine Entsendemeldung pro Fahrer und Entsendesituation einen authentischen und rechtlich verbindlichen Zusammenhang zwischen einer Beförderung einerseits und dem Fahrer und dem Fahrzeug, die daran beteiligt waren, andererseits her. Nur so kann potenzieller Missbrauch verhindert werden.*

## **Änderungsantrag 40**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten im Rahmen der in der Richtlinie 2014/67/EU und der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 festgelegten Bedingungen eng zusammen, leisten sich gegenseitig Amtshilfe und tauschen alle maßgeblichen Informationen aus.***

## **Änderungsantrag 41**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

## Artikel 2 – Absatz 5 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5c) Um die Effizienz der grenzüberschreitenden Durchsetzung und der gezielten Kontrollen zu steigern, gewähren die Mitgliedstaaten allen einschlägigen Behörden Zugang in Echtzeit zum IMI, zu den aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingerichteten einzelstaatlichen elektronischen Registern, zu den einfachen Erklärungen gemäß Absatz 4 dieses Artikels sowie zu allen anderen maßgeblichen Datenbanken.**

## Änderungsantrag 42

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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.

Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen **bis zum ... [zwei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie]** die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

## Änderungsantrag 43

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Bis zu dem in Unterabsatz 2 angegebenen Datum sind die Richtlinien 2003/88/EG, 96/71/EG und 2014/67/EU weiterhin uneingeschränkt gültig.**

## VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Durchsetzungsanforderungen und spezifische Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor	
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD)	
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.6.2017	
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 15.6.2017	
<b>Assoziierte Ausschüsse - Datum der Bekanntgabe im Plenum</b>	14.12.2017	
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Martina Dlabajová 21.9.2017	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	23.1.2018	26.2.2018
<b>Datum der Annahme</b>	25.4.2018	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 30 –: 23 0: 2	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdřová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	Dominique Bilde, Maria Grapini, Christel Schaldemose, Marco Valli	

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

30	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea, Rosa D'Amato, Marco Valli
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Michael Detjen, Elena Gentile, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Evelyn Regner, Christel Schaldemose, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

23	-
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
PPE	Ádám Kósa, Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Michaela Šojdrová
S&D	Vilija Blinkevičiūtė, Maria Grapini, Georgi Pirinski

2	0
PPE	Heinz K. Becker, Romana Tomc

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

## VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Durchsetzungsanforderungen und spezifische Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor		
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD)		
<b>Datum der Übermittlung an das EP</b>	31.5.2017		
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.6.2017		
<b>Mitberatende Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 15.6.2017		
<b>Assoziierte Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 14.12.2017		
<b>Berichterstatter</b> Datum der Benennung	Merja Kyllönen 10.7.2017		
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	23.1.2018	20.3.2018	15.5.2018
<b>Datum der Annahme</b>	4.6.2018		
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: –: 0:	27 21 0	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Bas Eickhout, Michael Gahler, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Marek Plura, Franck Proust, Dario Tamburrano		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	Frank Engel, José Manuel Fernandes, Lampros Fountoulis, Barbara Kappel, Andrey Novakov, Marco Valli		
<b>Datum der Einreichung</b>	8.6.2018		

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

27	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Pavel Telička
ECR	Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Frank Engel, José Manuel Fernandes, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Marek Plura, Claudia Schmidt, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Inés Ayala Sender, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Janusz Zemke, Claudia Țapardel

21	-
ALDE	Dominique Riquet
EFDD	Daniela Aiuto, Dario Tamburrano, Marco Valli
ENF	Marie-Christine Arnautu, Barbara Kappel
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Franck Proust, Massimiliano Salini
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Marita Ulvskog
Verts/ALE	Michael Cramer, Bas Eickhout, Keith Taylor

0	0

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung