



EP-PE_TC1-COD(2017)0121

4.4.2019

*****I**

STANDPUNKT DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

festgelegt in erster Lesung am 4. April 2019 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie (EU) .../... 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 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“)
(EP-PE_TC1-COD(2017)0121)

PE607.218v01-00

STANDPUNKT DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

festgelegt in erster Lesung am 4. April 2019

im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie (EU) .../... 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 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“) [Abänd. 764]

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,³

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 45.

² ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

³ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019.

(-1) *Angesichts der hohen Arbeitskräftemobilität im Straßenverkehrssektor sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, um für ein Gleichgewicht zwischen der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienste anzubieten, dem freien Warenverkehr und dem Sozialschutz der Kraftfahrer zu sorgen. Ziel dieser Richtlinie ist es daher, für Rechtssicherheit und Rechtsklarheit zu sorgen, zur Vereinheitlichung und Förderung der Durchsetzung sowie zur Bekämpfung unrechtmäßiger Praktiken beizutragen und den Verwaltungsaufwand zu reduzieren. [Abänd. 765]*

(1) Im Interesse der Sicherheit, der Effizienz und der sozialen Verantwortlichkeit im Straßenverkehrssektor müssen sowohl *der freie Warenverkehr und die Dienstleistungsfreiheit*, angemessene Arbeitsbedingungen und ein angemessener Sozialschutz für die Kraftfahrer ~~als auch~~ *sichergestellt und* angemessene Geschäftsbedingungen *Geschäfts-* und ein ~~fairer Wettbewerb~~ *Wettbewerbsbedingungen* für die Unternehmen ~~sichergestellt~~ *geschaffen* werden, wobei insbesondere die *Grundfreiheiten, der freie Warenverkehr und die Dienstleistungsfreiheit, wie sie durch die Verträge garantiert sind, zu wahren sind.* [Abänd. 766]

- (1a) *Die für den Straßenverkehr geltenden einzelstaatlichen Bestimmungen müssen verhältnismäßig und gerechtfertigt sein und dürfen die Wahrnehmung von im Vertrag verankerten Grundfreiheiten wie dem freien Dienstleistungsverkehr nicht behindern oder weniger attraktiv machen, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Union erhalten bleibt bzw. gesteigert wird und die Arbeitsbedingungen und der Sozialschutz der Kraftfahrer geachtet werden. [Abänd. 767]*
- (2) Angesichts der naturgemäß hohen Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Fahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können und *sich* die Unternehmen, *bei denen es sich größtenteils (90 %) um KMU mit weniger als zehn Arbeitnehmern handelt*, nicht unverhältnismäßigen administrativen Hürden *oder missbräuchlichen und diskriminierenden Kontrollen* gegenübersehen, die ihre Freiheit zur grenzüberschreitenden Erbringung von Leistungen ungebührlich einschränken. [Abänd. 768]
- (2a) *Die für den Straßenverkehr geltenden einzelstaatlichen Bestimmungen müssen verhältnismäßig und gerechtfertigt sein und dürfen die Wahrnehmung von im Vertrag verankerten Grundfreiheiten wie dem freien Warenverkehr und dem freien Dienstleistungsverkehr nicht behindern oder weniger attraktiv machen, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Union – auch hinsichtlich der Kosten von Waren und Dienstleistungen – erhalten bleibt oder sogar gesteigert wird, indem die Arbeitsbedingungen und der Sozialschutz der Kraftfahrer sowie die Besonderheiten des Sektors geachtet werden, da es sich bei Kraftfahrern um in hohem Maße mobile Arbeitnehmer und nicht um entsandte Arbeitnehmer handelt. [Abänd. 769]*

- (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, **von Verhältnismäßigkeit gekennzeichneten und diskriminierungsfreien** Wettbewerbs besteht. **Daher müssen alle im Verkehrssektor angewandten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften oder Strategien, die auf nationaler Ebene gelten, der Entwicklung und Stärkung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums dienen und dürfen keinesfalls zur Zersplitterung des Binnenmarkts beitragen.** [Abänd. 770]
- (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 **sowie unrechtmäßige Praktiken wie die Nutzung von Briefkastenfirmen** zutage. **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 ~~zu Rechtsunsicherheit~~ **einen hohen Verwaltungsaufwand für die Kraftfahrer** und ~~ungleicher Behandlung von Kraftfahrern und die Unternehmen führt; dies wiederum ist verursacht.~~ **Dies führt zu Rechtsunsicherheit, was wiederum** äußerst schädlich für die Arbeits-, Sozial- und Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor **ist.** [Abänd. 771]

- (4a) *Im Interesse einer ordnungsgemäßen Anwendung der Richtlinien 96/71/EG¹ und 2014/67/EU² des Europäischen Parlaments und des Rates sollten die Kontrollen und die Zusammenarbeit auf Unionsebene 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. [Abänd. 772]*
- (5) Eine angemessene, wirksame und einheitliche Durchsetzung der ~~Arbeitszeitbestimmungen~~ *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 auf dem Betriebsgelände von Verkehrsunternehmen stattfinden, solange noch keine Technologien verfügbar sind, mit denen diese Kontrollen wirksam auf der Straße durchgeführt werden können. [Abänd. 773]*

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

² *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).*

- (5a) *Aufgrund der besonderen Merkmale von Transportdienstleistungen und ihrer direkten Auswirkungen auf den freien Warenverkehr sollten Straßenkontrollen, insbesondere 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. [Abänd. 774]***
- (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. [Abänd. 775]***
- (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.**

- (6a) Um eine wirksame Verwaltungszusammenarbeit und einen effizienten Informationsaustausch zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten ihre einzelstaatlichen elektronischen Register (EER) über das System des europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) vernetzen, wobei Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ als Rechtsgrundlage herangezogen wird. Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen treffen, damit die einzelstaatlichen elektronischen Register vernetzt werden, sodass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einschließlich der Prüfer, die die Straßenkontrollen vornehmen, unmittelbar und in Echtzeit Zugang zu den im ERRU enthaltenen Daten und Informationen haben.**
[Abänd. 776]
- (6b) Damit die Mindestanforderungen für die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG besser und einheitlicher angewandt werden und damit 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 eine elektronische Anwendung entwickeln, mit denen die Prüfer, die die Straßenkontrollen vornehmen, unmittelbar und in Echtzeit Zugang zum ERRU und zum IMI haben.**
[Abänd. 777]

¹ **Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).**

- (7) Damit die Vorschriften noch wirksamer, effizienter und einheitlicher durchgesetzt werden, sollten die Merkmale und der Einsatz der bestehenden nationalen Risikoeinstufungssysteme weiterentwickelt werden. Ein Zugang zu den durch die Risikoeinstufungssysteme erfassten Daten würde eine gezieltere Kontrolle der gegen die Vorschriften verstoßenden Unternehmen ermöglichen, und eine einheitliche Formel für die Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen dürfte zu einer faireren Behandlung der Unternehmen bei Kontrollen führen.
- (7a) *Im Interesse eines fairen Wettbewerbs und gleicher Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer und Unternehmen müssen bei der intelligenten Durchsetzung Fortschritte erzielt und die vollständige Einführung und Nutzung von Risikoeinstufungssystemen nach Möglichkeit unterstützt werden. Zu diesem Zweck muss den Vollzugsbehörden Echtzeit-Zugriff auf die einzelstaatlichen elektronischen Register (EER) gewährt werden, und das europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) muss möglichst umfassend genutzt werden.***
[Abänd. 778]
- (8) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Richtlinie 2006/22/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ausgeübt werden.

¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

(8a) Die für Tätigkeiten im Kraftverkehr geltenden Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern sollten ausgewogen und einfach sein und möglichst wenig Verwaltungsaufwand für Mitgliedstaaten und Verkehrsunternehmen verursachen. Sie sollten nicht darauf ausgerichtet sein, Unternehmen von Beförderungen außerhalb des Landes, in dem sie niedergelassen sind, abzuschrecken.

[Abänd. 779]

(9) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates² auf den höchst mobilen Straßenverkehrssektor ergaben sich Schwierigkeiten. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu **Rechtsunsicherheit, Wettbewerbsverzerrungen im Verkehrssektor und** einem hohen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen der Union führte. Die Freiheit, grenzüberschreitend Straßenverkehrsdienste bereitzustellen, wurde ~~so unangemessen~~ **auf diese Weise ungebührlich** eingeschränkt, was sich negativ auf die Arbeitsplatzsituation **und die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen** auswirkte. **Die Verwaltungsanforderungen und die Kontrollmaßnahmen müssen harmonisiert werden, damit die Verkehrsunternehmen keine unnötigen oder willkürlichen Verzögerungen hinnehmen müssen.** [Abänd. 780]

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

² 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).

- (9a) *Der Austausch von Daten und Informationen und die Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe der Mitgliedstaaten zum Zweck der uneingeschränkten Einhaltung der Vorschriften sollten über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) erfolgen, für das die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ als Rechtsgrundlage dient. Das IMI sollte außerdem für die Übermittlung und Aktualisierung der Entsendeerklärungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen und den zuständigen Behörden der Aufnahmemitgliedstaaten herangezogen werden. Zur Verwirklichung dieses letztgenannten Ziels muss innerhalb des IMI eine parallele öffentliche Schnittstelle entwickelt werden, zu der die Kraftverkehrsunternehmen Zugang haben. [Abänd. 781]***
- (9b) *Alle an der Lieferkette für Güter beteiligten Akteure sollten den ihnen zukommenden Teil der Verantwortung für Verstöße gegen die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen tragen. Dies sollte der Fall sein, wenn die Akteure von den Verstößen wussten oder angesichts der maßgeblichen Umstände von ihnen gewusst haben müssten. [Abänd. 782]***

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

- (9c) *Damit die Kontrollmaßnahmen für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor im Sinne der Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU ordnungsgemäß angewandt werden, sollten die Kontrollen und die unionsweite Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Betrug im Zusammenhang mit der Entsendung von Kraftfahrern gestärkt werden. [Abänd. 783]***
- (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 Unternehmen leichter ermitteln können, sollte die Kommission die bestehenden Instrumente und bewährten Verfahren zur Förderung sozial verantwortlichen Handelns bei allen Beteiligten entlang der Lieferkette für Güter prüfen und gegebenenfalls eine europäische Plattform vertrauenswürdiger Verkehrsunternehmen einrichten. [Abänd. 784]***
- (9e) *Werden die Bestimmungen über die Niederlassung eines Kraftverkehrsunternehmens, das grenzüberschreitende Beförderungen durchführt, nicht eingehalten, so entstehen Verzerrungen im Binnenmarkt, und es wird zu unlauterem Wettbewerb zwischen den Unternehmen beigetragen. Deshalb sollten die Bedingungen für die Niederlassung von Kraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, strenger und einfacher zu überwachen sein, wobei insbesondere gegen die Gründung von Briefkastenfirmen vorgegangen werden sollte. [Abänd. 785]***

- (10) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016¹ 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.
- (10a) *Da es in Europa an Kraftfahrern mangelt, sollten die Arbeitsbedingungen erheblich verbessert werden, um die Attraktivität dieses Berufs zu steigern.***
[Abänd. 786]
- (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. ***Die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der Richtlinie 96/71/EG und die Bestimmungen über die Durchsetzung dieser Vorschriften gemäß der Richtlinie 2014/67/EU sollten für den Straßenverkehrssektor im Einklang mit der vorliegenden Richtlinie angewendet werden.*** [Abänd. 787]

¹ COM(2016)0128.

- (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 *ausreichende Verbindung ist im Fall von Kabotagebeförderungen im Sinne der* Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009¹ und (EG) Nr. 1073/2009² des Europäischen Parlaments und des Rates *gelten gegeben*, 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. *Daher sollten die Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU für Kabotage gelten.* [Abänd. 788]~~
- (12a) *Im Fall grenzüberschreitender Beförderungen besteht bei bilateralen grenzüberschreitenden Beförderungen die Hauptverbindung eines Fahrers zu dem Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmens, da er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Ein Fahrer kann während einer Fahrt mehrere bilaterale Beförderungen durchführen. Andererseits besteht eine hinreichende Verbindung zu dem Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats, wenn ein Fahrer andere Arten von Beförderungen, insbesondere nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, in diesem Mitgliedstaat durchführt.* [Abänd. 789]

¹ 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).

² 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).

- (12b) *Damit die Verkehrsressourcen effizient genutzt werden, den betrieblichen Gegebenheiten Rechnung getragen wird und die Anzahl der Leerfahrten verringert wird, was ein wichtiges Element bei der Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris im Hinblick auf die Verringerung der CO₂-Emissionen ist, sollte eine begrenzte Anzahl zusätzlicher Beförderungstätigkeiten zulässig sein, ohne dass die Entsendevorschriften greifen. Diese Tätigkeiten umfassen Beförderungen, die während einer bilateralen Beförderung oder im Anschluss an eine bilaterale Beförderung aus dem Niederlassungsmitgliedstaat und vor der Rückfahrt in den Niederlassungsmitgliedstaat erbracht werden. [Abänd. 790]*
- (12c) *Führt der Fahrer eine Beförderung im kombinierten Verkehr durch, ist die Art des erbrachten Dienstes auf der Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße eng mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung verbunden, sofern die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst eine bilaterale Beförderung darstellt. Andererseits besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats, wenn die Beförderung auf der Teilstrecke innerhalb des Aufnahmemitgliedstaats oder als nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wird, weshalb in einem solchen Fall die Entsendevorschriften Anwendung finden sollten. [Abänd. 791]*

- (12d) *Transitbeförderungen sollten nicht als Entsendungen betrachtet werden, da kein hinreichender Bezug zwischen den Kraftfahrern und dem Hoheitsgebiet eines Transitmitgliedstaats besteht. Ferner sollte klargestellt werden, dass der Ausstieg von Fahrgästen aus dem Bus während eines Halts aus hygienischen Gründen nichts an dem Charakter der Beförderung ändert. [Abänd. 792]***
- (12e) *Der Kraftverkehr ist eine überaus mobile Branche, weshalb in Bezug auf bestimmte Vergütungsaspekte einheitlich vorgegangen werden muss. Die 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 keinen unnötigen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen, und die neuen Regelungen müssen den Interessen von KMU in angemessener Weise Rechnung tragen. [Abänd. 793]***

(12f) Soweit nach nationalem Recht und nationalen Traditionen und Gepflogenheiten einschließlich der Wahrung der Autonomie der Sozialpartner die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 jener Richtlinie in Tarifverträgen festgelegt sind, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass diese Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Kraftfahrern im Einklang mit der Richtlinie 2014/67/EU in zugänglicher und transparenter Art und Weise zur Verfügung gestellt werden, wobei sie sich um die diesbezügliche Einbeziehung der Sozialpartner bemühen sollten. Die einschlägigen Informationen sollten insbesondere die unterschiedlichen Lohnsätze und deren wesentliche Bestandteile, einschließlich der in lokal oder regional geltenden Tarifverträgen vorgesehenen Bestandteile der Entlohnung, die Methode zur Berechnung des fälligen Lohns und – soweit zutreffend – die Kriterien für die Einstufung in die unterschiedlichen Lohnkategorien umfassen. Gemäß der Richtlinie (EU) 2018/957 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG sollten Verkehrsunternehmen nicht für Verstöße in Bezug auf die Bestandteile der Entlohnung, die Methode zur Berechnung des fälligen Lohns und – soweit zutreffend – die Kriterien für die Einstufung in die unterschiedlichen Lohnkategorien sanktioniert werden, wenn diese nicht öffentlich zugänglich waren. [Abänd. 794]

- (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 niedergelegten Verpflichtungen so gering wie möglich zu halten, sollten die Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsunternehmen ausschließlich die in dieser Richtlinie aufgeführten Verwaltungsanforderungen, die auf den Straßenverkehr zugeschnitten sind, auferlegen können.*** [Abänd. 795]
- (13a) ***Um den Verwaltungs- und Dokumentationsaufwand für die Kraftfahrer so gering wie möglich zu halten, stellen die Verkehrsunternehmen auf Ersuchen 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.*** [Abänd. 796]

- (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. [Abänd. 797]*
- (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. [Abänd. 798]*
- (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 die Auswirkungen dieses Vorgangs genau überwachen. [Abänd. 799]*

- (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, da dies wichtig ist, 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. [Abänd. 800]*
- (13f) Die Auswirkungen der Anwendung und der Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor sollten regelmäßig von der Kommission 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. [Abänd. 801]*

- (13g) *Da der Verkehrssektor, in dem die Fortbewegung wesentlich für die Arbeit der Kraftfahrer ist, einer besonderen Behandlung bedarf, muss die Anwendung der Richtlinie 96/71/EG auf den Straßenverkehrssektor zeitgleich mit dem Inkrafttreten der Änderung der Richtlinie 2006/22/EG hinsichtlich der Durchsetzungsanforderungen und besonderer Vorschriften in Bezug auf die Richtlinie 96/71/EG und die Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor erfolgen. [Abänd. 802]***
- (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, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung^{l*} niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung 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 Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind. [Abänd. 803]***

- (-14a) Bei dem Austausch von Informationen im Rahmen einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und der gegenseitigen Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten sollten die in der Verordnung (EU) 2016/679 festgelegten Anforderungen an den Schutz personenbezogener Daten eingehalten werden. [Abänd. 804]*
- (-14b) Die Vorschriften zur Sicherstellung guter Sozialbedingungen auf dem europäischen Markt des Güterkraftverkehrs sollten von allen Partnern in der Versorgungskette eingehalten werden. Um einen wirtschaftlich und sozial nachhaltigen europäischen Binnenmarkt zu schaffen, sollte eine Verantwortungskette eingerichtet und durchgeführt 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. [Abänd. 805]*
- (14) Die Richtlinie 2006/22/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2006/22/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

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

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

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

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

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

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der 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 führen erst dann Straßenkontrollen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG durch, wenn die Technik, die die wirksame Durchführung dieser Kontrollen ermöglicht, vorhanden ist. Bis dahin werden diese Kontrollen ausschließlich auf dem Betriebsgelände der Verkehrsunternehmen durchgeführt.**“;

[Abänd. 806]

b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie der Richtlinie 2002/15/EG fallenden Fahrzeugen arbeiten. ***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 von den zuständigen Behörden angeforderten Dokumente zu übermitteln.***“; [Abänd. 807]

c. Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

3a. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Abgestimmte Kontrollen

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 und (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 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.“; [Abänd. 809]

4. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei der Planung von Kontrollen auf dem Betriebsgelände werden die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten und Unternehmenstypen berücksichtigt. Sie werden auch durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 ~~oder~~ **und** (EU) Nr. 165/2014 ~~oder die Richtlinie 2002/15/EG~~ festgestellt wurden.“; **[Abänd. 810]**

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;“;
[Abänd. 811]

5. in Artikel 7 Absatz 1 wird der folgende Buchstabe angefügt:

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

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

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

„(1) Die gemäß Artikel ~~17~~ **22** Absatz ~~3~~ **2** der Verordnung (~~EWG EG~~) Nr. ~~3820/85~~ **561/2006** oder Artikel ~~19~~ Absatz ~~3~~ **40** der Verordnung (~~EWG EU~~) Nr. ~~3821/85~~ **165/2014** gegenseitig zu übermittelnden Informationen werden zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz ~~2~~ bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht.“; **[Abänd. 812]**

a) Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) in Einzelfällen auf ~~begründetes~~ **ausdrückliches** Ersuchen eines Mitgliedstaats, **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.**“; **[Abänd. 813]**

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen ~~in~~ ***binnen zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens. In hinreichend begründeten*** Fällen, die eine eingehende Prüfung oder Kontrollen auf dem Betriebsgelände der betroffenen Unternehmen erfordern, ~~binnen 25 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens~~ ***beträgt die Frist 20 Arbeitstage***. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren. In dringenden Fällen oder solchen, die nur eine Einsichtnahme in Register, z. B. in ein Risikoeinstufungssystem, erfordern, sind die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln. [Abänd. 814]

Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er dies dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von ~~10~~ ***fünf*** Arbeitstagen mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist dies nicht möglich, kann der andere Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen. [Abänd. 815]

Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der betreffende *ersuchte* Mitgliedstaat dies dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von ~~10~~ **fünf** Arbeitstagen *mit* und ~~Angabe von~~ *Gründen mit-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. [Abänd. 816]

Erlangt die Kommission Kenntnis davon, dass es beim Informationsaustausch beständige Probleme gibt oder dass ein Mitgliedstaat die Übermittlung von Informationen dauerhaft verweigert, kann sie alle erforderlichen Abhilfemaßnahmen ergreifen, etwa indem sie erforderlichenfalls die Angelegenheit untersucht und schließlich Sanktionen gegen den Mitgliedstaat verhängt.“;
[Abänd. 817]

ba) 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 den Absätzen 1 und 1a dieses Artikels über 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 in den einzelstaatlichen elektronischen Registern enthaltenen Daten.“; [Abänd. 818]

bb) In Artikel 8 wird folgender Absatz angefügt:

„(2a) Die Kommission entwickelt eine für alle EU-Mitgliedstaaten gemeinsame elektronische Anwendung, mit der die Prüfer, die die Straßenkontrollen und die Kontrollen auf dem Betriebsgelände vornehmen, bis spätestens 2020 über unmittelbaren Zugang in Echtzeit zum ERRU und zum IMI verfügen. Diese Anwendung wird im Rahmen eines Pilotprojekts entwickelt.“; [Abänd. 819]

7. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder gegen die nationalen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG. ~~Die~~ *Der* Kommission ~~legt mittels Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame~~ *wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zur Festlegung einer gemeinsamen* Formel für die Risikoeinstufung von Unternehmen ~~fest-~~ *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 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.~~“; [Abänd. 820]

b) in Absatz 2 wird der zweite Satz gestrichen;

ba) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält 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.“;
[Abänd. 821]

bb) Absatz 3 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird im Hinblick auf die Erstellung von Leitlinien zur Gewichtung von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang III zu erlassen, um Leitlinien über ein gemeinsames Spektrum von Verstößen aufzustellen, welche gemäß ihrer Schwere in Kategorien aufgeteilt sind.“; [Abänd. 822]

bc) Absatz 3 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„In die Kategorie der schwerwiegendsten Verstöße sollten diejenigen aufgenommen werden, bei denen die Nichteinhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (~~EWG-EG~~) Nr. ~~3820/85~~ 561/2006 und (~~EWG EU~~) Nr. ~~3821/85~~ 165/2014 das hohe Risiko in sich birgt, dass es zu Todesfällen oder schweren Körperverletzungen kommt.“; [Abänd. 823]

c) die folgenden Absätze werden angefügt:

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

[Abänd. 824]

(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~~ **mithilfe der in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten interoperablen nationalen elektronischen Register** direkt zugänglich. **In dieser Hinsicht wird der Informations- und Datenaustausch über Verstöße und über die Risikoeinstufung der Kraftverkehrsunternehmen mithilfe der Vernetzung, die durch das ERRU zwischen den verschiedenen einzelstaatlichen Registern der Mitgliedstaaten hergestellt wird, gebündelt und durchgeführt.**“;

[Abänd. 825]

8. Artikel 11 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Kommission ~~legt~~ **ist gemäß Artikel 15a befugt, 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, **einschließlich der Art der Erfassung und besonderer Fälle, in denen sie zu erfolgen hat, festgelegt wird,** sowie **für die Erfassung und Kontrolle** 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~~ **und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann.**“; [Abänd. 826]

8a. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Ausschussverfahren

(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 diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“; [Abänd. 827]

8b. Artikel 13 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden;“; [Abänd. 828]

8c. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Verhandlungen mit Drittländern

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

Bis zum Abschluss der Verhandlungen nehmen die Mitgliedstaaten in ihre Erhebungen, die der Kommission gemäß Artikel 16 17 der Verordnung (EG) Nr.-561/2006 zu übermitteln sind, Angaben über Kontrollen an Fahrzeugen aus Drittstaaten auf.“; [Abänd. 829]

8d. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Aktualisierung der Anhänge

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um notwendige Anpassungen an die Fortentwicklung bewährter Verfahren vorzunehmen.“; [Abänd. 830]

8e. Der folgende Artikel wird eingefügt:

„Artikel 15a

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 fünf Jahren ab dem [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. Er berührt nicht die Gültigkeit von bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakten.*
- (4) *Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.*
- (5) *Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.*

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist 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.“; [Abänd. 831]

9. Anhang I wird wie folgt geändert:

-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 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten und/oder Ausdrücke;“; [Abänd. 832]

-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 der Richtlinie 2007/46/EG* entsprechen); [Abänd. 833]

*** 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).“;**

-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.“;
[Abänd. 834]

a) in Teil A wird folgende Nummer 6 angefügt:

„6. wöchentliche Arbeitszeiten im Sinne der Artikel 4 und 5 der Richtlinie 2002/15/EG, vorausgesetzt, die Technologie ermöglicht die Durchführung wirksamer Kontrollen.“; [Abänd. 835]

- b) in Teil B wird folgende Nummer 4 angefügt:
- „4. Vorschriften der Artikel 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG bezüglich wöchentlicher Arbeitszeiten, Ruhepausen und Nachtarbeit.“;

ba) Teil B Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

[Abänd. 836]

Artikel 2

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

- (1a) ***Diese spezifischen Vorschriften gelten für Fahrer, die bei in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen angestellt sind, die eine der in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG genannten länderübergreifenden Maßnahmen treffen.***
- (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. Ein Fahrer gilt nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn er bilaterale Beförderungen durchführt.~~
- Für die Zwecke dieser Richtlinie ist eine bilaterale Beförderung von Waren die Verbringung von Waren auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags vom Niederlassungsmitgliedstaat im Sinne von Artikel 2 Nummer 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland oder von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Niederlassungsmitgliedstaat.***

(2a) Ab dem Zeitpunkt, ab dem Fahrer Angaben zu Grenzübertritten gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 manuell aufzeichnen müssen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahmeregelung nach Artikel 2 für die Beförderungen von Waren an, wenn

- der Fahrer eine bilaterale Beförderung durchführt und darüber hinaus in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, eine Be- und/oder Entladung vornimmt, sofern der Fahrer die Waren nicht in ein und demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt.**

Erfolgt im Anschluss an eine bilaterale Beförderung, die im Niederlassungsmitgliedstaat beginnt und während der keine zusätzliche Tätigkeit ausgeführt wird, eine bilaterale Beförderung in den Niederlassungsmitgliedstaat, so gilt die Ausnahme für bis zu zwei zusätzliche Be- und/oder Entladungen gemäß den oben dargelegten Voraussetzungen.

Diese Ausnahmeregelung gilt nur bis zu dem Datum, zu dem Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen werden, mit einem den in Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Spezifikationen entsprechenden intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen, der die in Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 derselben Verordnung genannten Anforderungen bezüglich der Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten erfüllt. Ab diesem Datum gilt die in Unterabsatz 1 genannte Ausnahmeregelung nur noch für Fahrer, die Fahrzeuge nutzen, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber, der die Anforderungen gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 dieser Verordnung erfüllt, ausgestattet sind.

(2b) Ein Fahrer, der gelegentlich oder regelmäßig im Bereich des grenzüberschreitenden Personenverkehrs im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 tätig ist, gilt nicht als entsandt für die Zwecke der Richtlinie 96/71/EG, wenn er

- Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland wieder absetzt, oder*
- Fahrgäste in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittland aufnimmt und sie im Niederlassungsmitgliedstaat wieder absetzt, oder*
- Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat für örtliche Ausflüge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 aufnimmt und wieder absetzt.*

- (2c) Ein Fahrer, der eine Kabotagebeförderung im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und 1073/2009 durchführt, gilt als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG.**
- (2d) Ungeachtet von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Fahrer nicht als in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats entsandt, den der Fahrer im Transit durchquert, ohne Fracht zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.**
- (2e) Legt der Fahrer im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße zurück, so gilt er nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst aus bilateralen Beförderungen im Sinne von Absatz 2 besteht.**

(2f) Die Mitgliedstaaten sorgen im Einklang mit der Richtlinie 2014/67/EU dafür, dass die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 jener Richtlinie in Tarifverträgen festgelegt sind, Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und entsandten Fahrern in einer zugänglichen und transparenten Art und Weise zur Verfügung gestellt werden. Die einschlägigen Informationen umfassen insbesondere die unterschiedlichen Lohnsätze und deren wesentliche Bestandteile, einschließlich der in lokal oder regional geltenden Tarifverträgen vorgesehenen Bestandteile der Entlohnung, die Methode zur Berechnung des fälligen Lohns und – soweit zutreffend – die Kriterien für die Einstufung in die unterschiedlichen Lohnkategorien. Gemäß der Richtlinie (EU) 2018/957 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG werden Verkehrsunternehmen nicht für Verstöße in Bezug auf die Bestandteile der Entlohnung, die Methode zur Berechnung des fälligen Lohns und – soweit zutreffend – die Kriterien für die Einstufung in die unterschiedlichen Lohnkategorien sanktioniert, wenn diese nicht öffentlich zugänglich waren.

(2g) Straßenverkehrsunternehmen mit Sitz in Drittstaaten darf keine günstigere Behandlung zuteilwerden als Unternehmen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben.

Im Rahmen ihrer bilateralen Abkommen mit Drittstaaten setzen die Mitgliedstaaten, wenn sie den in diesen Drittstaaten niedergelassenen Straßenverkehrsunternehmen den Zugang zum EU-Markt gewähren, Maßnahmen um, die den in der Richtlinie 96/71/EG und der vorliegenden Richtlinie [XX/XX] (lex specialis) vorgesehenen Maßnahmen gleichwertig sind. Die Mitgliedstaaten bemühen sich außerdem, derlei gleichwertige Maßnahmen auch im Rahmen multilateraler Abkommen mit Drittstaaten umzusetzen. Die Mitgliedstaaten teilen die einschlägigen Bestimmungen ihrer bilateralen und multilateralen Abkommen mit Drittstaaten der Kommission mit.

Damit eine angemessene Kontrolle dieser gleichwertigen Maßnahmen betreffend die Entsendung von Fahrern durch in Drittstaaten niedergelassene Unternehmen stattfindet, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die überarbeiteten Vorschriften in der Verordnung (EU) XXX/XXX in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern [Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014] im Rahmen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) umgesetzt werden. [Abänd. 837]

~~Beträgt die Dauer der Entsendung mehr als 3 Tage, wenden die Mitgliedstaaten während der gesamten Dauer der Entsendung in ihr Hoheitsgebiet während eines Kalendermonats (siehe erster Unterabsatz) Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c der Richtlinie 96/71/EG an. [Abänd. 838]~~

~~(3) Für die Zwecke der Berechnung der in Absatz 2 genannten Entsendungsdauer [Abänd. 839]~~

~~a) gilt eine tägliche Arbeitszeit von weniger als sechs Stunden im Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats als halber Tag; [Abänd. 840]~~

~~a) gilt eine tägliche Arbeitszeit von sechs Stunden oder mehr im Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats als ganzer Tag; [Abänd. 841]~~

~~b) gelten Ruhepausen, Ruhezeiten und Bereitschaftszeiten der Fahrer im Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats als Arbeitszeiten. [Abänd. 842]~~

- (4) ~~Die Mitgliedstaaten~~ ***Abweichend von Artikel 9 der Richtlinie 2014/67/EU*** können ***die Mitgliedstaaten*** nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vorschreiben: [Abänd. 843]
- a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Straßenverkehrsunternehmen, spätestens zu Beginn der Entsendung eine Entsendemeldung ***Meldung sowie etwaige diesbezügliche Änderungen*** in einer Amtssprache ~~des Aufnahmemitgliedstaats oder~~ ***der Europäischen Union*** in ~~englischer Sprache~~ in elektronischer Form ***über das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI)*** an die zuständigen nationalen Behörden ~~des Mitgliedstaats, in den der Fahrer entsandt wird,~~ zu senden, ~~die wobei diese Meldung~~ ausschließlich folgende Angaben enthält: [Abänd. 844]
- i) die Identität des Straßenverkehrsunternehmens, ***durch Angabe seiner innergemeinschaftlichen Steuer-Identifikationsnummer oder der Nummer der Gemeinschaftslizenz;*** [Abänd. 845]

- 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~~ **Informationen über die entsandten Fahrer mit folgenden Details: Identität, Wohnsitzland, Land, in dem die Sozialbeiträge entrichtet werden, Sozialversicherungsnummer und ihre Namen-Nummer des Führerscheins; [Abänd. 846]**
- iv) ~~die voraussichtliche Dauer sowie das geplante Datum des Beginns,~~ **die geschätzte Dauer und des Endes das geschätzte Ende der Entsendung sowie das auf den Beschäftigungsvertrag anzuwendende Recht; [Abänd. 847]**
- iva) **im Fall von Güterkraftverkehrsunternehmen: die Identität und die Kontaktdaten der Empfänger, sofern das Verkehrsunternehmen keinen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) verwendet; [Abänd. 848]**

- v) die amtlichen Kennzeichen der für die Entsendung eingesetzten Fahrzeuge;
 - vi) die Art der Verkehrsdienstleistungen (Güterbeförderung, Personenbeförderung, internationaler Verkehr, Kabotage);
 - via) im Fall von Güterkraftverkehrsunternehmen: die Anschriften der Be- und Entladeorte, sofern das Verkehrsunternehmen keinen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) verwendet; [Abänd. 849]**
- b) die Verpflichtung für ~~den~~ **das Straßenverkehrsunternehmen, sicherzustellen, dass der** Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format eine Kopie der ~~Entsendemeldung und~~ **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) mit sich zu ~~führen~~ **führt** und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen **kann**; [Abänd. 850]

- c) ~~die Verpflichtung für den Fahrer,~~ **das Straßenverkehrsunternehmen, sicherzustellen, dass der Fahrer über** die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers ~~mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen,~~ 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;** [Abänd. 851]
- 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;** [Abänd. 852]
- 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⁺, übersetzt in eine der Amtssprachen des Aufnahmemitgliedstaats oder ins Englische, mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen;~~ [Abänd. 854]

⁺ ~~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).~~

- 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; [Abänd. 855]~~
- f) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, nach dem Entsendezeitraum den Behörden des Aufnahmemitgliedstaats *Mitgliedstaats, in den der Fahrer entsandt wurde*, auf Anfrage innerhalb eines vertretbaren Zeitraums in Papierform oder in elektronischem Format *über die öffentliche Schnittstelle des IMI [...]* Kopien der unter b, *und* c ~~und~~ e 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 des Rates¹, Zeiterfassungsbögen, die sich auf die Tätigkeit des Fahrers beziehen, und Zahlungsbelege* zu übermitteln.
- Das Straßenverkehrsunternehmen muss die angeforderten Unterlagen innerhalb von zwei Monaten nach der Anfrage über die öffentliche Schnittstelle des IMI zur Verfügung stellen.*

¹ *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).*

Stellt das Straßenverkehrsunternehmen innerhalb der gesetzten Frist nicht alle angeforderten Unterlagen über die öffentliche Schnittstelle des IMI zur Verfügung, können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den der Fahrer entsendet wurde, gemäß den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie 2014/67/EU die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, um Amtshilfe ersuchen. Wird ein solches Ersuchen über das IMI übermittelt, müssen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, auf die Entsendemeldung und andere sachdienliche Angaben, die das Unternehmen über die öffentliche Schnittstelle des IMI übermittelt hat, zugreifen können.

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, sorgen dafür, dass die von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den der Fahrer entsandt wurde, angeforderten Unterlagen innerhalb von 25 Arbeitstagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens über das IMI bereitgestellt werden. [Abänd. 853]

- (5) Für die Zwecke des Absatzes 4 Buchstabe a kann das Straßenverkehrsunternehmen eine ~~Entsendemeldung~~ **Meldung** für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten vorlegen. [Abänd. 856]

(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.

Die zuständige nationale Behörde kann den Sozialpartnern gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten den Zugang zu den Angaben gestatten, vorausgesetzt, diese Informationen

- beziehen sich auf eine Entsendung in den betreffenden Mitgliedstaat,**
- beziehen sich auf eine Entsendung in den betreffenden Mitgliedstaat,**
- die Datenverarbeitung richtet sich nach 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. [Abänd. 857]**

- (5b) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um ein Standardformular für die Übermittlung der Meldungen über die öffentliche IMI-Schnittstelle in allen Amtssprachen der Union bereitzustellen, festzulegen, welche Funktionen für die Meldungen im IMI-System zur Verfügung stehen und wie die Angaben gemäß Absatz 4 Buchstabe a Ziffern i bis via in der Meldung dargestellt werden, und um sicherzustellen, dass die Angaben in den Meldungen automatisch in die Sprache des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats übersetzt werden. Die Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 2a Absatz 2 erlassen. [Abänd. 858]**
- (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. [Abänd. 859]**
- (5d) 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. [Abänd. 860]**

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 diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. [Abänd. 861]*

Artikel 2b

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

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Richtlinie Sanktionen fest und treffen die zur Sicherstellung ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen sind wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und diskriminierungsfrei. [Abänd. 862]

Artikel 2c

Die Kommission prüft die vorhandenen Instrumente und bewährten Verfahren zur Förderung von sozial verantwortlichem Handeln aller an der Lieferkette von Gütern Beteiligten und legt gegebenenfalls bis zum ... [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] einen Legislativvorschlag für die Einrichtung einer Europäischen Vertrauensplattform vor. [Abänd. 863]

Artikel 2d

„Intelligente“ Durchsetzung

- (1) Unbeschadet der Richtlinie 2014/67/EU und um die Verpflichtungen gemäß Artikel 2 dieser Richtlinie umfassender 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 der amtlichen Kennzeichen 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 das Risiko solcher 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, in Entsendemeldungen gemäß Artikel 2 Absatz 4 dieser Richtlinie oder in elektronischen Frachtpapieren, etwa elektronischen Frachtbriefen gemäß dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (eCMR), aufgezeichnet, verarbeitet oder gespeichert sind.*

- (5) *Der Kommission wird die Befugnis übertragen, 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) *eine ausführliche Liste der Informationen und Daten, zu denen die zuständigen nationalen Behörden Zugang haben, die mindestens den Zeitpunkt und Ort des Grenzübertritts sowie des Be- und Entladens, das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs und Angaben zum Fahrer enthält;*
 - b) *die Zugangsrechte der zuständigen Behörden, gegebenenfalls unterschieden nach der Art der zuständigen Behörden, der Art des Zugangs und dem Zweck der Datennutzung;*
 - c) *die technischen Spezifikationen für die Übertragung der in Buchstabe a genannten Daten und den Zugang dazu, gegebenenfalls einschließlich 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. [Abänd. 864]

Artikel 2e

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

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

- „12a. 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.*
- 12b. 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.“ [Abänd. 865]*

Artikel 3

Berichterstattung und Überprüfung

- (1) ~~Die Kommission bewertet die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere die Auswirkungen von Artikel 2 [3 Jahre nach der Umsetzung dieser Richtlinie] und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung dieser Richtlinie Bericht. Ihrem Bericht fügt die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei.~~ ***Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission jährlich Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere bezüglich der „intelligenten“ Durchsetzung nach Artikel 2d, und über etwaige Schwierigkeiten bei der Durchsetzung.***

Damit die Angaben über die Wirksamkeit der Durchsetzung bewertet werden können, muss der Bericht Angaben zur Wirksamkeit folgender Maßnahmen enthalten:

- des intelligenten Fahrtenschreibers gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014,***
- der Verwendung des IMI gemäß Artikel 2 Absätze 5a und 5b der vorliegenden Richtlinie,***

- *der Verwendung elektronischer Frachtpapiere, etwa elektronischer Frachtbriefe gemäß dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (eCMR),*
- *des Austauschs von Informationen zwischen den zuständigen Behörden mittels ERRU und IMI sowie von Informationen darüber, ob die Behörden bei Straßenkontrollen über die EU-Anwendung tatsächlich unmittelbaren Zugriff in Echtzeit auf das ERRU und das IMI haben, gemäß den Artikeln 8 und 9 der Richtlinie 2006/22/EG, und*
- *der Umsetzung des Schulungsprogramms, das den Fahrern und allen anderen Beteiligten, darunter Unternehmen, Verwaltungen und Prüfern, helfen soll, die neuen Vorschriften und Anforderungen, die sie betreffen, zu erfüllen.*

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

- (2) *Die Kommission kann zur Festlegung des Formats der Berichte und von Leitlinien für die Berichterstattung gemäß Absatz 1 Durchführungsrechtsakte erlassen.*

Diese Durchführungsrechtsakte können Vorschriften dahingehend enthalten, dass die Mitgliedstaaten der Kommission zum Zwecke der Bewertung der Wirksamkeit der Durchsetzung dieser Richtlinie Daten zu den Verkehrsströmen und zu den Mitgliedstaaten, in denen die Fahrzeuge zugelassen sind, zur Verfügung stellen, die von den Mautsystemen in den Mitgliedstaaten erfasst wurden, sofern solche Daten vorliegen.

- (3) *Gegebenenfalls sind den in den Absätzen 2 und 3 genannten Berichten entsprechende Vorschläge beizufügen. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie, insbesondere in Bezug auf die Wirksamkeit der Durchsetzung, einschließlich einer Kosten-Nutzen-Analyse der Verwendung von Wiegesensoren zum Zwecke der automatischen Erfassung der Be- und Entladeorte. Die Kommission fügt ihrem Bericht gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei. Der Bericht wird veröffentlicht. [Abänd. 866]*

Artikel 3a
Schulungen

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.
[Abänd. 867]

Artikel 4

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen ~~spätestens am [...]~~ [Die Umsetzungsfrist wird so kurz wie möglich sein und beträgt im Allgemeinen nicht mehr als zwei Jahre] **bis zum 30. Juli 2020** die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit. [Abänd. 868]
- Bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie ist der Verkehrssektor in Anbetracht seines anerkanntermaßen hohen Maßes an Mobilität vom Geltungsbereich der Maßnahmen des Rechtsakts zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG ausgenommen.*
[Abänd. 869]

Bis zum Inkrafttreten der Durchsetzungsanforderungen dieser Richtlinie, mit denen verkehrsspezifische Regeln festgelegt werden, ist der Verkehrssektor vom Geltungsbereich der Maßnahmen des Rechtsakts zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG ausgenommen. [Abänd. 870]

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem [...] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 5

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

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ... am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident