



Brüssel, den 11. April 2019
(OR. en)

7731/19

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0122(COD)**

**CODEC 746
TRANS 216
SOC 233
EMPL 186
COMPET 271
MI 283
PE 107**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Brüssel, 3. bis 4. April 2019)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Wim VAN DE CAMP (PPE – NL), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Tourismus einen Bericht zu dem Verordnungsvorschlag vorgelegt.

II. ABSTIMMUNG

Das Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 4. April 2019 den Bericht zu dem Verordnungsvorschlag angenommen.

Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer EntschlieÙung (siehe Anlage) enthalten¹.

¹ Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen EntschlieÙung sind die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch ***Fettdruck und Kursivschrift*** kenntlich gemacht. Das Symbol "■" weist auf Textstreichungen hin.

Tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie Ruhezeiten und Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0277),
 - 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 (C8-0167/2017),
 - 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 2018²,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 1. Februar 2018³,
 - 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 (A8-0205/2018),
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.

² ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 45.

³ ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57

Abänderung 346

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer und faire Geschäftsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen sind von größter Bedeutung für die Schaffung eines sicheren, effizienten **und** sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektors. Um diesen Prozess zu erleichtern, ist es unverzichtbar, dass die Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr klar, zweckdienlich, leicht anzuwenden und durchzusetzen sind und in wirksamer und kohärenter Weise in der gesamten Union umgesetzt werden.

Geänderter Text

(1) Gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer und faire Geschäftsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen sind von größter Bedeutung für die Schaffung eines sicheren, effizienten, sozial verantwortlichen **und diskriminierungsfreien** Straßenverkehrssektors, **der qualifizierte Arbeitskräfte für sich gewinnen kann**. Um diesen Prozess zu erleichtern, ist es unverzichtbar, dass die Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr klar, **verhältnismäßig**, zweckdienlich **sowie** leicht anzuwenden und durchzusetzen sind und in wirksamer und kohärenter Weise in der gesamten Union umgesetzt werden.

Abänderung 347

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Bei der Überprüfung von Wirksamkeit und Effizienz der Umsetzung der bestehenden Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr und insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ wurden einige Mängel **des bestehenden**

Geänderter Text

(2) Bei der Überprüfung von Wirksamkeit und Effizienz der Umsetzung der bestehenden Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr und insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ wurden einige Mängel **bei der Umsetzung**

Rechtsrahmens festgestellt. Unklare **und ungeeignete** Vorschriften zur wöchentlichen Ruhezeit, zu Einrichtungen für die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen im Mehrfahrerbetrieb sowie fehlende Bestimmungen über die Rückkehr der Fahrer an ihren Wohnort führen zu unterschiedlichen Auslegungen und Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten. Durch die von einigen Mitgliedstaaten kürzlich verabschiedeten einseitigen Maßnahmen werden die Rechtsunsicherheit und die Ungleichbehandlung von Fahrern und Unternehmen weiter verstärkt.

des Rechtsrahmens festgestellt. Unklare Vorschriften zur wöchentlichen Ruhezeit, zu Einrichtungen für die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen im Mehrfahrerbetrieb sowie fehlende Bestimmungen über die Rückkehr der Fahrer an ihren Wohnort **oder einen anderen Ort ihrer Wahl** führen zu unterschiedlichen Auslegungen und Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten. Durch die von einigen Mitgliedstaaten kürzlich verabschiedeten einseitigen Maßnahmen werden die Rechtsunsicherheit und die Ungleichbehandlung von Fahrern und Unternehmen weiter verstärkt.

Hingegen tragen die maximalen Lenkzeiten pro Tag und pro Woche gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wirksam zur Verbesserung der sozialen Bedingungen der Kraftfahrer sowie zur allgemeinen Straßenverkehrssicherheit bei, weshalb dafür gesorgt werden sollte, dass sie eingehalten werden.

⁹ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

⁹ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

Abänderung 348

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 a (neu)

(2a) Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und der Durchsetzung sollten alle Kraftfahrer umfassend über die Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten und die Verfügbarkeit von Rastanlagen informiert sein. Daher sollten die Mitgliedstaaten Leitlinien ausarbeiten, die diese Verordnung in klarer und einfacher Weise wiedergeben, hilfreiche Informationen zu Parkplätzen und Rastanlagen enthalten und aus denen eindeutig hervorgeht, wie wichtig es ist, gegen Ermüdung vorzugehen.

Abänderung 349

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2 b (neu)**

(2b) Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit sollten die Kraftverkehrsunternehmen dazu angehalten werden, eine sicherheitszentrierte Denkweise zu verfolgen, die von der oberen Führungsebene festgelegte Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren, die Verpflichtung der mittleren Führungsebene zur Durchsetzung der Sicherheitsstrategie und die Bereitschaft der Arbeitnehmer umfasst, die Sicherheitsvorschriften einzuhalten. Probleme der Straßenverkehrssicherheit sollten eindeutig im Mittelpunkt stehen, beispielsweise Ermüdung, Haftung, Fahrten- und Personalplanung, leistungsabhängige Bezahlung und Just-in-Time-Lieferungen.

Abänderung 350

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat bestätigt, dass die uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung der Sozialvorschriften der Union vor allem auf unklare Vorschriften, ineffiziente Nutzung der Kontrollinstrumente und unzureichende Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zurückzuführen ist.

Geänderter Text

(3) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat bestätigt, dass die uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung der Sozialvorschriften der Union vor allem auf unklare Vorschriften, ineffiziente **und ungleiche** Nutzung der Kontrollinstrumente und unzureichende Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zurückzuführen ist, **was wiederum die Zersplitterung des europäischen Binnenmarktes verstärkt.**

Abänderung 351

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Klare, angemessene und einheitlich durchgesetzte Vorschriften sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der politischen Ziele, nämlich die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer zu verbessern sowie insbesondere **einen** unverfälschten Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr für alle

Geänderter Text

(4) Klare, angemessene und einheitlich durchgesetzte Vorschriften sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der politischen Ziele, nämlich die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer zu verbessern sowie insbesondere unverfälschten **und fairen** Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr für alle

Straßenverkehrsteilnehmer zu leisten.

Straßenverkehrsteilnehmer zu leisten.

Abänderung 352

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Damit die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union aufrechterhalten oder gar verbessert wird, müssen etwaige einzelstaatliche Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs verhältnismäßig und begründet sein und dürfen nicht bewirken, dass die Ausübung der im Vertrag verankerten Grundfreiheiten, wozu der freie Warenverkehr und die Dienstleistungsfreiheit zählen, behindert wird oder an Anziehungskraft verliert.

Abänderung 353/rev

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Damit unionsweit einheitliche Ausgangsbedingungen für den Straßenverkehr herrschen, sollte diese Verordnung für alle Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 2,4 Tonnen gelten, die für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt werden.

Abänderung 354

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Die Güterbeförderung unterscheidet sich grundlegend von der Personenbeförderung. Die Fahrer von Reisebussen stehen in engem Kontakt mit ihren Fahrgästen und sollten in der Lage sein, flexibler Fahrtunterbrechungen einzulegen, ohne die Lenkzeiten zu verlängern oder die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen zu verkürzen.

Abänderung 355

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Im grenzüberschreitenden Fernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Heimatort abwesend. Durch die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit werden diese Zeiträume unnötig verlängert. Daher ist es wünschenswert, die Bestimmung über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit so anzupassen, dass es für die Fahrer leichter ist, Beförderungen unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen und für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihren Heimatort zurückzukehren sowie einen vollen Ausgleich für alle reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten zu erhalten. Ferner muss vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmen die Arbeit der Fahrer so planen, dass diese Zeiträume der

(6) Im grenzüberschreitenden Fernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Heimatort abwesend. Durch die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit werden diese Zeiträume unnötig verlängert. Daher ist es wünschenswert, die Bestimmung über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit so anzupassen, dass es für die Fahrer leichter ist, Beförderungen unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen und für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihren Heimatort ***oder einen Ort ihrer Wahl*** zurückzukehren sowie einen vollen Ausgleich für alle reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten zu erhalten. Ferner muss vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmen die Arbeit der Fahrer

Abwesenheit vom Heimatort nicht
übermäßig lang sind.

so planen, dass diese Zeiträume der
Abwesenheit vom Heimatort nicht
übermäßig lang sind. ***Wenn ein Fahrer
beschließt, die Ruhezeit an seinem
Heimatort zu verbringen, sollte ihm das
Verkehrsunternehmen die Mittel für die
Heimfahrt bereitstellen.***

Abänderung 356

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(6a) Ist vorhersehbar, dass die Arbeit
eines Fahrers andere Tätigkeiten für den
Arbeitgeber umfasst als die beruflichen
Fahraufgaben, etwa Be- und Entladen,
Parkplatzsuche, Fahrzeugwartung,
Vorbereitung der Route und ähnliches,
sollte die Zeit, die für die Ausführung
dieser Aufgaben benötigt wird, bei der
Ermittlung der Arbeitszeit und der
Möglichkeit, angemessene Ruhezeiten zu
nehmen und eine angemessene
Bezahlung zu erhalten, berücksichtigt
werden.***

Abänderung 357

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(6b) Zur Wahrung der
Arbeitsbedingungen der Fahrer an Be-
und Entladeorten sollten die Eigentümer
und Betreiber dieser Einrichtungen den
Fahrern Zugang zu sanitären
Einrichtungen gewähren.***

Abänderung 358

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6c) Der rasche technische Fortschritt bewirkt, dass autonome Fahrsysteme immer ausgefeilter werden. Künftig könnten diese Systeme die differenzierte Nutzung von Fahrzeugen ermöglichen, an deren Steuerung kein Fahrer beteiligt ist. Hieraus könnten neue praktische Möglichkeiten wie die Kuppelung von Lastkraftwagen über eine elektronische Deichsel (Lkw-Platooning) erwachsen. Daher müssen die geltenden Rechtsvorschriften – beispielsweise zu Lenk- und Ruhezeiten – angepasst werden, wofür Fortschritte auf der Ebene der UNECE-Arbeitsgruppe erforderlich sind. Die Kommission legt einen Bewertungsbericht über den Einsatz autonomer Fahrsysteme in den Mitgliedstaaten sowie, falls erforderlich, einen Gesetzgebungsvorschlag vor, damit den Vorteilen der Technologie des autonomen Fahrens Rechnung getragen wird. Mit diesen Rechtsvorschriften soll nicht nur für Straßenverkehrssicherheit und angemessene Arbeitsbedingungen gesorgt werden, sondern die EU soll auch die Möglichkeit erhalten, bei neuen innovativen Technologien und Verfahren eine Vorreiterrolle einzunehmen.

Abänderung 359

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Die Bestimmungen über die wöchentlichen Ruhezeiten werden in

(7) Die Bestimmungen über die wöchentlichen Ruhezeiten werden in

Bezug auf den Ort, an dem die wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden sollte, in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt. **Daher** sollte klargestellt werden, dass eine angemessene Unterbringung **der** Fahrer **gewährleistet werden muss**, wenn sie ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht am Heimatort einlegen.

Bezug auf den Ort, an dem die wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden sollte, in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt. **Damit für gute Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Fahrer gesorgt ist**, sollte **daher** klargestellt werden, dass **die Fahrer** eine **hochwertige und für Fahrer beiderlei Geschlechts** angemessene Unterbringung **oder eine andere vom Fahrer gewählte und vom Arbeitgeber gezahlte Unterkunft erhalten müssen**, wenn sie ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht am Heimatort einlegen. **Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass es ausreichend sichere Parkflächen gibt, die den Bedürfnissen der Fahrer entsprechen.**

Abänderung 360

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Sonderparkflächen sollten mit allen Einrichtungen ausgestattet sein, die für gute Ruhebedingungen erforderlich sind, d. h. Sanitäreinrichtungen, kulinarisches Angebot, Sicherheitseinrichtungen und ähnliches.

Abänderung 361

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7b) Angemessene Rastanlagen sind von entscheidender Bedeutung, damit die Arbeitsbedingungen der Fahrer in der Branche verbessert werden und die

*Straßenverkehrssicherheit erhalten bleibt.
Da die Nutzung der Fahrerkabine als
Ruheort charakteristisch für die
Verkehrsbranche und in einigen Fällen
im Hinblick auf den Komfort und die
Eignung wünschenswert ist, sollten die
Fahrer ihre Ruhezeiten in ihrem
Fahrzeug verbringen dürfen, sofern das
Fahrzeug mit geeigneten
Schlafmöglichkeiten ausgestattet ist.
Daher sollten die Mitgliedstaaten die
Einrichtung von Sonderparkflächen nicht
unverhältnismäßig stark behindern oder
erschweren.*

Abänderung 362

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(7c) Den überarbeiteten TEN-V-
Leitlinien zufolge sollen an Autobahnen
etwa alle 100 km Parkplätze eingerichtet
werden, damit für gewerbliche
Straßennutzer angemessene Parkplätze
mit einem angemessenen
Sicherheitsniveau zur Verfügung stehen,
weshalb die Mitgliedstaaten dazu
angehalten werden sollten, die TEN-V-
Leitlinien umzusetzen und sichere,
entsprechend angepasste Parkplätze
ausreichend zu unterstützen und darin zu
investieren.*

Abänderung 363

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7d) Damit hochwertige und erschwingliche Rastanlagen bereitgestellt werden können, sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten Anreize für die Einrichtung sozialer, gewerblicher, öffentlicher und sonstiger Unternehmen für den Betrieb von Sonderparkflächen setzen.

Abänderung 364

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Bei zahlreichen Beförderungen im Straßenverkehr innerhalb der Union werden auf Teilstrecken Fährschiffe oder Eisenbahnen benutzt. Für derlei Beförderungsleistungen sollten deshalb klare und angemessene Bestimmungen über die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen festgelegt werden.

Abänderung 365

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Um für eine wirksame Durchsetzung zu sorgen, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen in der Lage sind, die ordnungsgemäße Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten des laufenden Tages und der vorausgehenden 56 Tage zu

kontrollieren.

Abänderung 366

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Um sicherzustellen, dass die Vorschriften klar, leicht verständlich und durchsetzbar sind, müssen die Fahrer Zugang zu den entsprechenden Informationen haben. Dies sollte mit der Koordinierung der Kommission erreicht werden. Zudem sollten Fahrer Informationen über Rastplätze und sichere Parkplätze erhalten, damit sie ihre Fahrten besser planen können. Überdies sollte unter der Koordinierung der Kommission eine kostenlose Hotline eingerichtet werden, damit die Aufsichtsdienste benachrichtigt werden können, wenn Fahrer unzulässig unter Druck gesetzt werden, und damit Betrug oder rechtswidrige Handlungen gemeldet werden können.

Abänderung 367

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9c) Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, bei der Bewertung der Zuverlässigkeit eine

gemeinsame Klassifikation für Verstöße anzuwenden. Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, damit einzelstaatliche Vorschriften über Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 auf wirksame, angemessene und abschreckende Weise umgesetzt werden. Damit alle von den Mitgliedstaaten angewandten Sanktionen diskriminierungsfrei und der Schwere des Verstoßes angemessen sind, bedarf es weiterer Maßnahmen.

Abänderung 368

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Um die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften zu verbessern, *sollte das Potenzial der* derzeitigen und *künftigen* Fahrtenschreibersysteme *in vollem Umfang genutzt* werden. Die Funktionen des Fahrtenschreibers sollten verbessert werden, um eine genauere Positionsbestimmung, *insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr*, zu ermöglichen.

Geänderter Text

(11) Um die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften zu verbessern, *sollten die* derzeitigen und *intelligenten* Fahrtenschreibersysteme *im internationalen Verkehr Pflicht* werden. Die Funktionen des Fahrtenschreibers sollten *daher* verbessert werden, um eine genauere Positionsbestimmung zu ermöglichen.

Abänderung 369

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Aufgrund der raschen Entwicklung neuer Technologien und der Digitalisierung in der gesamten Wirtschaft der Union sowie der Notwendigkeit, für gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmen im internationalen Straßentransport zu sorgen, muss der Übergangszeitraum für den Einbau intelligenter Fahrtenschreiber in zugelassene Fahrzeuge verkürzt werden. Der intelligente Fahrtenschreiber wird zu vereinfachten Kontrollen beitragen und somit die Arbeit der nationalen Behörden erleichtern.

Abänderung 370

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11b) Unter Berücksichtigung der weit verbreiteten Nutzung von Smartphones und der stetigen Weiterentwicklung ihrer Funktionen und angesichts des Einsatzes des Systems Galileo, das immer mehr Möglichkeiten für die Lokalisierung in Echtzeit bietet, die viele Mobilgeräte bereits nutzen, sollte die Kommission die Möglichkeit untersuchen, eine Mobilanwendung zu entwickeln und zu zertifizieren, die dieselben Vorteile bietet wie der intelligente Fahrtenschreiber, und das zu denselben damit verbundenen Kosten.

Abänderung 371

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11c) Um angemessene Gesundheits- und Sicherheitsstandards für die Fahrer sicherzustellen, müssen sichere Parkflächen, angemessene Sanitäreinrichtungen und hochwertige Unterkünfte eingerichtet bzw. vorhandene Einrichtungen verbessert werden. Es sollte ein ausreichendes Netz an Parkflächen innerhalb der Union geben.

Abänderung 372

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) erkennt an, dass sich die Güterbeförderung von der Personenbeförderung unterscheidet. Die Fahrer von Reisebussen stehen in engem Kontakt mit ihren Fahrgästen, und ihnen sollten angemessenere Bedingungen gewährt werden, ohne die Lenkzeiten zu verlängern oder die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen zu verkürzen. Daher prüft die Kommission, ob spezifische Vorschriften für diesen Bereich erlassen werden können, insbesondere für den Gelegenheitsverkehr gemäß Artikel 2 Absatz 1 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame

Abänderung 373

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 561//2006

Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe -a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(-1) In Artikel 2 Absatz 1 wird folgender
Buchstabe eingefügt:***

***„(-aa) Güterbeförderung im
grenzüberschreitenden Verkehr mit
Fahrzeugen, deren zulässige
Höchstmasse einschließlich Anhänger
oder Sattelanhänger 2,4 t übersteigt,
oder“***

Abänderung 374

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 a (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 561//2006

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a a

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

***(-1a) Artikel 3 Buchstabe aa erhält
folgende Fassung:***

(aa) Fahrzeuge oder
Fahrzeugkombinationen mit einer
zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als
7,5 t, die zur Beförderung von Material,

„(aa) Fahrzeuge oder
Fahrzeugkombinationen mit einer
zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als
7,5 t, die zur Beförderung von Material,

Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, und die nur in einem Umkreis von **100** km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;

Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, **oder zur Beförderung von Gütern dienen, die im Betrieb, dem der Fahrer angehört, in handwerklicher Fertigung hergestellt wurden**, und die nur in einem Umkreis von **150** km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt. “

Abänderung 375

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 3 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) In Artikel 3 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„ha) leichte Nutzfahrzeuge, die für die Güterbeförderung eingesetzt werden, wenn die Beförderung nicht als gewerbliche Beförderung, sondern durch das Unternehmen oder den Fahrer im Werkverkehr erfolgt und das Fahren nicht die Haupttätigkeit der Person darstellt, die das Fahrzeug führt;“

Abänderung 376

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 4 – Buchstabe r

Vorschlag der Kommission

(r) „nichtgewerbliche Beförderung“ jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die nicht entlohnt und durch die kein Einkommen erzielt wird.“

Geänderter Text

(r) „nichtgewerbliche Beförderung“ jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die nicht entlohnt **wird** und durch die kein Einkommen **oder Umsatz** erzielt wird.

Abänderung 377

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 4 – Buchstabe r a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) In Artikel 4 wird folgender Buchstabe angefügt:

„(ra) „Wohnort“ den eingetragenen Wohnsitz des Fahrers in einem Mitgliedstaat;“

Abänderung 378

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 b (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 5 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(2b) Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende

Fassung:

1. Das Mindestalter für **Schaffner** beträgt 18 Jahre.

„1. Das Mindestalter für **Fahrer** beträgt 18 Jahre.

Abänderung 379

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5– Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 6 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) Absatz 6 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

entfällt

„6. In vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

(a) vier regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

(b) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden und zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 24 Stunden.

Für die Zwecke von Buchstabe b werden reduzierte wöchentliche Ruhezeiten durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Abänderung 381

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Vorschlag der Kommission

7. Jede Ruhezeit, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, **geht** einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mindestens 45 Stunden **unmittelbar voran oder folgt unmittelbar auf sie.**“

Geänderter Text

7. Jede Ruhezeit, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, **ist mit** einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mindestens 45 Stunden **zu verbinden.**

Abänderung 382

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8 a – Einleitung

Vorschlag der Kommission

8a. Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie werden in einer **geeigneten** Unterkunft mit angemessenen **Schlafgelegenheiten** und **sanitären Einrichtungen** verbracht:

Geänderter Text

8a. Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie werden **außerhalb der Kabine** in einer **hochwertigen** Unterkunft mit angemessenen **sanitären Einrichtungen** und **Schlafgelegenheiten für Fahrer beider Geschlechter** verbracht: **Bei dieser Unterkunft handelt es sich**

Abänderung 383

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Vorschlag der Kommission

- (a) entweder vom Arbeitgeber bereitgestellt bzw. bezahlt, oder

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 384

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8 a – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

- (b) **am** Wohnort **oder in einer anderen** vom Fahrer **gewählten privaten** Unterkunft.

Geänderter Text

- (b) **eine Unterkunft am** Wohnort **des Fahrers bzw. eine andere** vom Fahrer **gewählte private** Unterkunft.

Abänderung 385

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8 b – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

8b. Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass die Fahrer in der Lage sind, innerhalb jedes Zeitraums von drei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für

Geänderter Text

8b. Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass die Fahrer in der Lage sind, vor dem Ende jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen

eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit am Wohnort zu verbringen.“

mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit am Wohnort oder einem anderen Ort nach Wahl des Fahrers zu verbringen. ***Der Fahrer teilt dem Verkehrsunternehmen spätestens zwei Wochen vor dieser Ruhezeit schriftlich mit, ob er sie an einem anderen Ort als seinem Wohnort einlegen wird. Entscheidet sich ein Fahrer, die Ruhezeit am Wohnort einzulegen, stellt das Verkehrsunternehmen dem Fahrer die für die Heimkehr erforderlichen Mittel zur Verfügung. Das Unternehmen dokumentiert, wie es diese Verpflichtung erfüllt, und es bewahrt die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen auf, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.***

Abänderung 386

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Artikel 8 Absatz 8b wird folgender

Unterabsatz angefügt:

„Der Fahrer erklärt, dass eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, an einem Ort nach Wahl des Fahrers verbracht wurde. Die Erklärung wird auf dem Betriebsgelände des Unternehmens aufbewahrt.“

Änderungsantrag 380

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Folgender Absatz wird hinzugefügt:

„9a. Die Kommission prüft spätestens am ...[zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung], ob geeignetere Vorschriften für Fahrer erlassen werden können, die für Gelegenheitsdienste im Personenverkehr gemäß Artikel 2 Absatz 1 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt eingesetzt werden, und teilt das Ergebnis dem Parlament und dem Rat mit.“

Abänderung 387

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Der folgende Artikel wird angefügt:

„Artikel 8a

(1) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] die Standorte der in ihrem Hoheitsgebiet verfügbaren Sonderparkflächen mit und unterrichten sie in der Folge über alle Änderungen dieser Informationen. Die Kommission führt eine Liste aller öffentlich zugänglichen Sonderparkflächen auf einer einzigen amtlichen Website, die regelmäßig aktualisiert wird.

(2) Bei allen Parkflächen, die mindestens die in Anhang 1 genannten Einrichtungen und Merkmale aufweisen und von der Kommission gemäß Absatz 2 veröffentlicht werden, kann am Eingang darauf hingewiesen werden, dass es sich um Sonderparkflächen handelt.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass regelmäßig stichprobenartige Prüfungen durchgeführt werden, um die Übereinstimmung der Merkmale der Rastanlage mit den im Anhang genannten Kriterien für Sonderparkflächen zu überprüfen.

(4) Die Mitgliedstaaten gehen Beschwerden über zertifizierte Sonderparkflächen nach, die nicht den im Anhang genannten Kriterien entsprechen.

(5) Die Mitgliedstaaten setzen Anreize für die Schaffung von Sonderparkflächen gemäß den Bestimmungen in Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 31. Dezember 2020 einen Bericht über die

Verfügbarkeit angemessener Rastanlagen für die Fahrer sowie bewachter Parkplätze vor. Diesem Bericht ist der Entwurf einer Verordnung zur Festlegung von Normen und Verfahren für die Zertifizierung von Sonderparkflächen gemäß Absatz 4 dieses Artikels beizufügen. Dieser Bericht wird jährlich auf Grundlage der Informationen aktualisiert, die die Kommission gemäß Absatz 5 zusammenträgt, und enthält eine Aufstellung aller Maßnahmen, die vorgeschlagen werden, um die Anzahl und Qualität angemessener Rastanlagen für die Fahrer sowie bewachter Parkplätze zu erhöhen.“

Abänderung 388

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 389

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) In Artikel 9 wird folgender Absatz eingefügt:

„(1a) Bei Fahrten mit einem Fährschiff mit einer Mindestdauer von 12 Stunden kann die Ausnahmeregelung gemäß Absatz 1 auch für regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten gelten. Während dieser wöchentlichen Ruhezeit muss dem Fahrer eine Schlafkabine zur Verfügung stehen.“

Abänderung 390

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 10 a – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(1) Verkehrsunternehmen dürfen angestellten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine **Zahlungen** in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke **und/oder** der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Zahlungen **geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu**

(6a) Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Verkehrsunternehmen dürfen angestellten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Sonderzahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke, der Geschwindigkeit der Lieferung bzw. der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Zahlungen zu Verstößen gegen diese

gefährden und/oder zu Verstößen gegen diese Verordnung ermutigen.

Verordnung ermutigen.“

Abänderung 391

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 12 a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

„*Sofern* die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von **Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 2 abweichen, um **eine geeignete Unterkunft gemäß Artikel 8 Absatz 8a zu erreichen** und **dort eine tägliche oder** wöchentliche Ruhezeit **einzulegen. Eine solche Abweichung darf nicht zu einer Überschreitung der täglichen oder wöchentlichen Lenkzeiten oder einer Verkürzung der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeiten führen.** Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung **spätestens bei Erreichen der geeigneten Unterkunft** handschriftlich auf **dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder** einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät **oder im Arbeitszeitplan** zu vermerken.“**

Geänderter Text

Sofern die Straßenverkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, kann der Fahrer ***nach einer Ruhezeit*** von ***30 Minuten ausnahmsweise von*** Artikel 6 Absatz 1 und 2 abweichen, um ***die Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer üblicherweise zugeordnet ist*** und ***an der seine regelmäßige*** wöchentliche Ruhezeit ***beginnen muss, innerhalb von zwei Stunden zu erreichen.*** Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung handschriftlich auf einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät zu vermerken. ***Diese Lenkzeit von bis zu zwei Stunden wird durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung in Verbindung mit einer Ruhezeit vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.***

Abänderung 392

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe d

Derzeitiger Wortlaut

d) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die von Universaldiensteanbietern im Sinne des Artikels 2 **Absatz** 13 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität zum Zweck der Zustellung von Sendungen im **Rahmen des Universaldienstes** benutzt werden.

Geänderter Text

(7a) Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

d) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die von Universaldiensteanbietern im Sinne des Artikels 2 **Nummer** 13 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität zum Zweck der Zustellung von Sendungen **als Postsendungen** im Sinne von Artikel 2 Nummer 6 der Richtlinie 97/67/EG benutzt werden.“

Abänderung 393

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe e

Derzeitiger Wortlaut

e) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln mit einer Fläche von nicht mehr als

Geänderter Text

(7b) Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln **oder in vom Rest des**

2 300 km² verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine Brücke, eine Furt oder einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind;

Hoheitsgebiets isolierten Gebieten mit einer Fläche von nicht mehr als 2 300 km² verkehren, die mit den übrigen Teilen des Hoheitsgebiets weder durch eine Brücke, eine Furt oder einen Tunnel, die von Kraftfahrzeugen benutzt werden können, verbunden sind ***noch an andere Mitgliedstaaten angrenzen***;

Abänderung 394

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 c (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe p a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7c) In Artikel 13 Absatz 1 wird folgender Buchstabe angefügt:

„pa) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 44 t, die von einem Bauunternehmen in einem Umkreis von höchstens 100 km vom Standort des Unternehmens und nur unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken der Fahrzeuge für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt.“

Abänderung 395

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 8

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 14 a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten können in dringenden Fällen unter außergewöhnlichen Umständen eine vorübergehende Ausnahme für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, der hinreichend zu begründen und der Kommission sofort mitzuteilen ist.“

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten können in dringenden Fällen unter außergewöhnlichen Umständen eine vorübergehende Ausnahme für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, der hinreichend zu begründen und der Kommission sofort mitzuteilen ist.“

Diese Informationen werden in allen Amtssprachen der EU auf einer speziellen öffentlichen Website veröffentlicht, die von der Kommission gepflegt wird.

Abänderung 396

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9**

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 15

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Buchstabe a genannten Fahrzeuge unter nationale Vorschriften fallen, die in Bezug auf die erlaubten Lenkzeiten sowie die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten einen angemessenen Schutz bieten. ***Es liegt im Interesse der Fahrer mit Blick auf die Arbeitsbedingungen und im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und ihrer Durchsetzung, dass die Mitgliedstaaten vor allem in den Gebieten der Europäischen Union in äußerster Randlage und in Randgebieten Parkflächen und Rastplätze zur Verfügung stellen, die im Winter schnee-***

und eisfrei sind.

Abänderung 397

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 17 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) In Artikel 17 wird folgender Absatz eingefügt:

„3a. Der Bericht enthält eine Bewertung des Einsatzes autonomer Fahrsysteme in den Mitgliedstaaten und der Möglichkeit für die Fahrer, die Zeiten aufzuzeichnen, in denen ein autonomes Fahrsystem aktiviert ist, und wird erforderlichenfalls zusammen mit einem Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung vorgelegt, in dem auch die notwendigen Anforderungen vorgesehen sind, damit die Fahrer diese Daten im intelligenten Fahrtenschreiber aufzeichnen.“

Abänderung 398

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 19 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die vorliegende

1. Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die vorliegende

Verordnung und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Sanktionen fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchführung zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig in Bezug auf den Schweregrad der Verstöße gemäß Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹², abschreckend und nicht diskriminierend sein. Ein Verstoß gegen die vorliegende Verordnung und gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 kann nicht mehrmals Gegenstand von Sanktionen oder Verfahren sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Maßnahmen und die **Regeln bezüglich Sanktionen** bis zu dem in Artikel 29 Satz 2 genannten Datum mit. **Sie** teilen etwaige spätere Änderungen unverzüglich mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten **entsprechend**.

¹² Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

Verordnung und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Sanktionen fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchführung zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam **und** verhältnismäßig in Bezug auf den Schweregrad der Verstöße gemäß Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹², abschreckend und nicht diskriminierend sein. Ein Verstoß gegen die vorliegende Verordnung und gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 kann nicht mehrmals Gegenstand von Sanktionen oder Verfahren sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Maßnahmen und **Regeln sowie das Verfahren und die Kriterien, die auf einzelstaatlicher Ebene zur Bewertung der Verhältnismäßigkeit herangezogen wurden**, bis zu dem in Artikel 29 Satz 2 genannten Datum mit. **Die Mitgliedstaaten** teilen etwaige spätere Änderungen, **die sie betreffen**, unverzüglich mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten **über diese Regeln und Maßnahmen sowie über etwaige Änderungen**.

Diese Informationen werden in allen Amtssprachen der EU auf einer speziellen öffentlichen Website veröffentlicht, die von der Kommission gepflegt wird und ausführliche Angaben zu derartigen in den Mitgliedstaaten der Union geltenden Sanktionen enthält.

¹² Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 25 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. In den in Absatz 1 genannten Fällen erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Ansätze nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren.

Geänderter Text

2. In den in Absatz 1 genannten Fällen erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Ansätze **für die Durchführung dieser Verordnung** nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren.

Abänderung 400

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Anhang (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Folgender Anhang wird angefügt:

„Mindestanforderungen an Parkflächen

Teil A: Serviceeinrichtungen

1) Saubere, funktionsfähige und regelmäßig überprüfte Toiletten mit Wasserhähnen:

– bei bis zu 10 Stellplätzen mindestens ein Toilettenraum mit vier Toiletten,

– bei 10 bis 25 Stellplätzen mindestens ein Toilettenraum mit acht Toiletten,

– bei 25 bis 50 Stellplätzen mindestens zwei Toilettenräume mit je zehn Toiletten,

– bei 50 bis 75 Stellplätzen mindestens

*zwei Toilettenräume mit je 15 Toiletten,
– bei 75 bis 125 Stellplätzen mindestens
vier Toilettenräume mit je 15 Toiletten,
– bei mehr als 125 Stellplätzen mindestens
sechs Toilettenräume mit je 15 Toiletten.*

*2) Saubere, funktionsfähige und
regelmäßig überprüfte Duschen:*

*– bei bis zu 10 Stellplätzen mindestens ein
Waschraum mit zwei Duschkabinen,*

*– bei 25 bis 50 Stellplätzen mindestens
zwei Waschräume mit je fünf
Duschkabinen,*

*– bei 50 bis 75 Stellplätzen mindestens
zwei Waschräume mit je zehn
Duschkabinen,*

*– bei 75 bis 125 Stellplätzen mindestens
vier Waschräume mit je zwölf
Duschkabinen,*

*– bei mehr als 125 Stellplätzen mindestens
sechs Waschräume mit je
15 Duschkabinen.*

*3) Angemessener Zugang zu
Trinkwasser*

*4) Geeignete Kochgelegenheiten,
Imbissstand oder Restaurant*

*5) Geschäft mit einem vielfältigen
Angebot an Nahrungsmitteln, Getränken
usw. vor Ort oder in der Nähe*

*6) Abfallbehälter in angemessener
Zahl und mit ausreichendem
Fassungsvermögen*

*7) Schutz vor Regen oder Sonne in der
Nähe der Parkflächen*

*8) Notfallplan und Krisenmanagement
vor Ort vorhanden bzw. Kontaktpersonen
für Notfälle sind den Mitarbeitern
bekannt*

*9) Picknicktische mit Bänken oder
Alternativen in angemessener Zahl*

10) Eigens vorgesehenes WLAN

*11) Bargeldloses Reservierungs-,
Zahlungs- und Rechnungssystem*

12) Informationssystem (vor Ort und online) für die Verfügbarkeit von Zeiträumen

13) Die Einrichtungen sind für Fahrer beider Geschlechter angemessen.

Teil B: Sicherheitsmerkmale

1) Durchgehende Abtrennung der Parkfläche und ihrer Umgebung, z. B. durch Zäune oder andere Barrieren, durch die ein zufälliges oder absichtliches unberechtigtes Betreten verhindert oder verzögert wird

2) Zugang zur Lkw-Parkfläche nur für die Benutzer und das Personal dieser Parkfläche

3) Digitale Aufzeichnung (mindestens 25 Bilder pro Sekunde), entweder kontinuierlich oder bei Bewegungserkennung

4) Videoüberwachungssystem entlang der gesamten Umzäunung, mit dem alle Aktivitäten am Zaun oder in dessen Nähe klar erkennbar aufgezeichnet werden können (Videoaufzeichnung)

5) Geländeüberwachung durch Rundgänge oder anderweitig

6) Jede Straftat muss dem Personal der Lkw-Parkfläche und der Polizei gemeldet werden. Wenn möglich muss das Fahrzeug so lange angehalten werden, bis die Polizei Anweisungen erteilt.

7) Durchgehend beleuchtete Fahrstreifen und Fußwege

8) Fußgängersicherheit auf Sonderparkflächen

9) Parkplatzüberwachung durch angemessene und verhältnismäßige Sicherheitskontrollen

10) Klar ausgewiesene Notrufnummer(n)“

Abänderung 401

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer -1 (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 1 Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

1. Diese Verordnung enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ und der Richtlinie 92/6/EWG des Rates¹⁵ zu überprüfen.

¹⁴ 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).

¹⁵ Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).

Geänderter Text

(-1) Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

1. Diese Verordnung enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ und der Richtlinie 92/6/EWG des Rates¹⁵, ***der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Richtlinie 92/106/EWG des Rates^{15a}, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, und der Richtlinie zur Festlegung spezifischer Vorschriften hinsichtlich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr*** zu überprüfen.“

¹⁴ 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).

¹⁵ Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).

^{15a} Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S.38)

Abänderung 402

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer -1 a (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1a) In Artikel 2 Absatz 2 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„(ha) „intelligenter Fahrtenschreiber“ ist ein digitaler Fahrtenschreiber, bei dem gemäß dieser Verordnung mithilfe eines Positionsbestimmungsdienstes auf der Basis eines Satellitennavigationssystems automatisch die Position bestimmt wird;“

Abänderung 403

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer -1 b (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 3 – Absatz 4

4. 15 Jahre nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 ausgerüstet sein müssen, müssen Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden, mit einem solchen Fahrtenschreiber ausgestattet sein.

(-1b) Artikel 3 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Spätestens¹ am ... [ABl.: drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] müssen folgende Fahrzeuge mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgestattet sein:

(a) Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden und mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestattet sind,

(b) Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden und mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgestattet sind, der den Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates in der bis zum 30. September 2011 geltenden Fassung entspricht, oder

(c) Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden und mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgestattet sind, der den Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates in der seit dem 1. Oktober 2011 geltenden Fassung entspricht. “

¹ In der Annahme, dass das Straßenverkehrspaket im Jahr 2019 und die zweite Fassung des Durchführungsrechtsakts der Kommission für intelligente Fahrtenschreiber bis zum Jahr 2019/2020 (siehe Artikel 11) angenommen werden und anschließend bei der Nachrüstung

gestaffelt vorgegangen wird.

Abänderung 404

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 3 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1c) In Artikel 3 wird folgender Absatz eingefügt:

„4a. Bis zum ... [ABl.: vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] müssen alle Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden und mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgestattet sind, der Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates in der seit dem 1. Oktober 2012 geltenden Fassung entspricht, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgestattet werden.“

Abänderung 405

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer -1 d (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 3 – Absatz 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1d) In Artikel 3 wird folgender Absatz

angefügt:

„4b. Bis zum ... [ABl.: fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] müssen alle Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden und mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgestattet sind, der Anhang IC der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799¹ entspricht, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgestattet werden.“

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

Abänderung 406

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer -1 e (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 4 – Absatz 2 – Spiegelstrich 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1e) In Artikel 4 Absatz 2 wird folgender Spiegelstrich eingefügt:

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

Abänderung 407

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer -1 f (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 7 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit dieser Verordnung nur zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie im Einklang mit **den Richtlinien 95/46/EG** und 2002/58/EG und unter der Aufsicht der in Artikel 28 der **Richtlinie 95/46/EG** genannten unabhängigen Kontrollstelle des Mitgliedstaats erfolgt.

Geänderter Text

(-1f) Artikel 7 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit dieser Verordnung nur zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, **der Richtlinie 2002/15/EG, der Richtlinie 92/6/EWG des Rates, der Richtlinie 92/106/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, und der Richtlinie zur Festlegung spezifischer Vorschriften hinsichtlich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehr** sowie im Einklang mit **der Verordnung (EU) 2016/679** und **der Richtlinie 2002/58/EG** und unter der Aufsicht der in Artikel 51 der **Verordnung (EU) 2016/679** genannten unabhängigen Kontrollstelle des Mitgliedstaats erfolgt.“

Abänderung 408

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer -1 g (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 7 – Absatz 2 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut

2. Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zusammenhängende Verwendung gemäß Absatz 1 in Bezug auf Folgendes geschützt werden:

Geänderter Text

(-1g) In Artikel 7 Absatz 2 erhält die Einleitung folgende Fassung:

„2. Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, **der Richtlinie 2002/15/EG, der Richtlinie 92/6/EWG des Rates, der Richtlinie 92/106/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, und der Richtlinie zur Festlegung spezifischer Vorschriften hinsichtlich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehr** zusammenhängende Verwendung gemäß Absatz 1 in Bezug auf Folgendes geschützt werden.“

Abänderung 409

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1**

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

– nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze überschreitet;

Geänderter Text

– nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze **eines Mitgliedstaats** überschreitet;

Abänderung 410

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– *bei jeder Be- oder Entladung des
Fahrzeugs;*

Abänderung 411

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(1a) In Artikel 8 Absatz 1 wird folgender
Unterabsatz eingefügt:*

*„Um die Überprüfung der Einhaltung der
Vorschriften durch die Kontrollbehörden
zu erleichtern, zeichnen die intelligenten
Fahrtenschreiber im Einklang mit der
Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ferner
auf, ob das Fahrzeug für die Beförderung
von Gütern oder Personen benutzt
wurde.“*

Abänderung 412

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe 1 b (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) In Artikel 8 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Fahrzeuge, die ab dem ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] erstmals zugelassen werden, sind im Einklang mit Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Spiegelstrich 2 und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 dieser Verordnung mit einem Fahrtenschreiber auszustatten.“

Abänderung 413/rev

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 c (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 9 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

2. 15 Jahre nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet sein müssen, der dem vorliegenden Artikel und den Artikeln 8 und 10 entspricht, statten die Mitgliedstaaten ihre Kontrollbehörden in angemessenem Umfang mit den Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation aus, die für die Datenkommunikation gemäß dem vorliegenden Artikel benötigt werden; dabei sind ihre besonderen Durchsetzungsanforderungen und -strategien zu berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht es den

(1c) Artikel 9 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die Mitgliedstaaten **statten** ihre Kontrollbehörden **bis zum ... [ABl.: ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** in angemessenem Umfang mit den Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation aus, die für die Datenkommunikation gemäß dem vorliegenden Artikel benötigt werden; dabei sind ihre besonderen Durchsetzungsanforderungen und -strategien zu berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht es den Mitgliedstaaten frei, ihre Kontrollbehörden mit den Fernkommunikationsgeräten für

Mitgliedstaaten frei, ihre Kontrollbehörden mit den Fernkommunikationsgeräten für die Früherkennung auszustatten.

die Früherkennung auszustatten.“

Abänderung 414

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 d (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 9 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut

3. Die Kommunikation mit dem Fahrtenschreiber gemäß Absatz 1 darf nur auf Veranlassung des Prüfgeräts der Kontrollbehörden aufgenommen werden. Sie muss gesichert erfolgen, um die Datenintegrität und die Authentifizierung des Kontrollgeräts und des Prüfgeräts sicherzustellen. Der Zugang zu den übertragenen Daten ist auf die Überwachungsbehörden **beschränkt**, die ermächtigt sind, Verstöße gegen die **Verordnung (EG) Nr. 561/2006** und **der vorliegenden** Verordnung zu überprüfen, und auf Werkstätten, soweit ein Zugang für die Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers erforderlich ist.

Geänderter Text

(1d) Artikel 9 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

Abänderung 415

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 e (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 11 – Absatz 1

Um sicherzustellen, dass der intelligente Fahrtenschreiber den Grundsätzen und Anforderungen dieser Verordnung entspricht, erlässt die Kommission die für die einheitliche Anwendung der Artikel 8, 9 und 10 erforderlichen Einzelvorschriften unter Ausschluss von Bestimmungen, in denen die Aufzeichnung zusätzlicher Daten durch den Fahrtenschreiber vorgesehen würde. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 42 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(1e) Artikel 11 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

***Die Kommission erlässt bis zum ... [ABl.: zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung]
Durchführungsrechtsakte mit ausführlichen Vorschriften für die Aufzeichnung der Grenzüberquerungen des Fahrzeugs gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Spiegelstrich 2 und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2.***

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

Abänderung 416

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 f (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 34 – Absatz 5 – Buchstabe b – Ziffer iv

Derzeitiger Wortlaut

(iv) unter dem Zeichen :
Arbeitsunterbrechungen oder Ruhezeiten.

Geänderter Text

(1f) Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b
Ziffer iv erhält folgende Fassung:

„(iv) unter dem Zeichen :
Fahrtunterbrechungen, Ruhezeiten,
Jahresurlaub oder krankheitsbedingte
Fehlzeiten,
unter dem Zeichen „Fähre/Zug“,
zusätzlich zu dem Zeichen : die
Ruhezeiten an Bord eines Fährschiffs
oder Zuges gemäß Artikel 9 der
Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

Abänderung 417

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 34 – Absatz 7 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

7. **Der Fahrer** gibt bei Erreichen des **geeigneten Halteplatzes in den digitalen Fahrtenschreiber** das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet, ein; außerdem gibt er ein, wo und wann er **in dem Fahrzeug eine Grenze überschritten hat**. Die Mitgliedstaaten können jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission

Geänderter Text

7. **Kann der Fahrtenschreiber Grenzübertritte nicht automatisch aufzeichnen, gibt der Fahrer** bei Erreichen des **erstmöglichen verfügbaren Halteplatzes** das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet, ein; außerdem gibt er ein, wo und wann er **eine Grenze überquert hat. Die Länderkennzahl wird nach dem Grenzübertritt in ein neues Land unter der Überschrift BEGIN in den Fahrtenschreiber eingeben**. Die Mitgliedstaaten können jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet

vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.

durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.

Abänderung 418

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 34 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) In Artikel 34 wird folgender Absatz angefügt:

„7a. Die Fahrer müssen in der ordnungsgemäßen Verwendung des Fahrtenschreibers geschult werden, um die Funktionen des Gerätes vollständig nutzen zu können. Die Kosten der Schulung, die vom Arbeitgeber bereitgestellt werden sollte, sind nicht vom Fahrer zu tragen.“

Abänderung 419

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2 b (neu)

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 34 – Absatz 7 b (neu)

(2b) In Artikel 34 wird folgender Absatz angefügt:

„7b. Möglichst viele Kontrollbehörden sollten eine Schulung dazu erhalten, wie die Fahrtschreiber ordnungsgemäß zu lesen und zu überwachen sind.“

Abänderung 420

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2 c (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 36 – Absatz 1 – Ziffer i

Derzeitiger Wortlaut

- (i) die Schaublätter für den laufenden Tag und die vom Fahrer an den vorherigen **28** Tagen verwendeten Schaublätter,

Geänderter Text

(2c) Artikel 36 Absatz 1 Ziffer i erhält folgende Fassung:

- (i) die Schaublätter für den laufenden Tag und die vom Fahrer an den vorherigen **56** Tagen verwendeten Schaublätter,

Abänderung 421

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2 d (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 36 – Absatz 1 – Ziffer iii

Derzeitiger Wortlaut

(iii) alle am laufenden Tag und an den vorherigen **28** Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.

Geänderter Text

(2d) Artikel 36 Absatz 1 Ziffer iii erhält folgende Fassung:

(iii) alle am laufenden Tag und an den vorherigen **56** Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.

Abänderung 422

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2 e (neu)**

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 36 – Absatz 2 – Ziffer ii

Derzeitiger Wortlaut

(ii) alle am laufenden Tag und an den vorherigen **28** Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind,

Geänderter Text

(2e) Artikel 36 Absatz 2 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

(ii) alle am laufenden Tag und an den vorherigen **56** Tagen erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind,