



Brüssel, den 23. Januar 2020
(OR. en)

Interinstitutionelle Dossiers:

2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 2

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat

Nr. Komm.dok.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Betr.: Mobilitätspaket I:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor

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

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor

– Politische Einigung

Dieses Addendum betrifft den Vorschlag zur Änderung der Verordnungen über die Lenk- und Ruhezeiten und über Fahrtenschreiber.

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

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,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

- (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 Rates³ wurden einige Mängel bei der Anwendung des Rechtsrahmens festgestellt. Unklare Vorschriften zur wöchentlichen Ruhezeit, zu Einrichtungen für die Ruhezeiten und zu 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. Hingegen tragen die maximalen Lenkzeiten pro Tag und pro Woche wirksam zur Verbesserung der sozialen Bedingungen der Kraftfahrer sowie zur allgemeinen Straßenverkehrssicherheit bei, und es bedarf kontinuierlicher Anstrengungen, um die Einhaltung sicherzustellen.
- (3) Zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit ist es wichtig, die Verkehrsunternehmen dazu anzuhalten, eine Sicherheitskultur zu entwickeln, die auf allen Ebenen befolgt wird. Insbesondere sollte es zur Vermeidung von Verstößen gegen die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten oder einer Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit nicht erlaubt sein, eine leistungsabhängige Entlohnung von der Zeit abhängig zu machen, die für die Beförderung von Fahrgästen zu ihrem Bestimmungsort oder für die Lieferung von Gütern erforderlich ist.
- (4) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat bestätigt, dass die uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung der Sozialvorschriften der Union vor allem auf unklare Vorschriften, auf eine ineffiziente und uneinheitliche Nutzung der Kontrollinstrumente und auf eine unzureichende Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zurückzuführen ist.
- (5) Im Hinblick auf mehr Klarheit und Einheitlichkeit sollte festgelegt werden, dass die nichtgewerbliche Nutzung von Fahrzeugen vom Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen ist.
- (6) Klare, geeignete, verhältnismäßige 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 und fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr für alle Straßenverkehrsteilnehmer zu leisten.

³ 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).

- (7) Die bisherige Anforderung in Bezug auf Fahrtunterbrechungen hat sich als ungeeignet und unpraktisch für Fahrer, die sich beim Fahren abwechseln, erwiesen. Daher ist es angebracht, die Verpflichtung zur Aufzeichnung von Fahrtunterbrechungen dem besonderen Charakter der Beförderungen anzupassen, die von Fahrern durchgeführt werden, die sich beim Fahren abwechseln, ohne die Sicherheit der Fahrer oder die Straßenverkehrssicherheit zu gefährden.
- (8) Im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Heimatort abwesend. Durch die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit können diese Zeiträume unnötig verlängert werden. Daher ist es wünschenswert, die Bestimmung über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit so anzupassen, dass es für die Fahrer leichter ist, grenzüberschreitende 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. Angesichts der Unterschiede zwischen der Beförderung von Gütern und von Fahrgästen sollte diese Möglichkeit nicht für Fahrer gelten, wenn sie in der Personenbeförderung tätig sind.
- (9) Flexibilität bei der Planung der Ruhezeiten von Fahrern sollte für den Fahrer transparent und vorhersehbar sein und in keiner Weise die Sicherheit im Straßenverkehr dadurch gefährden, dass der Ermüdungsgrad der Fahrer erhöht wird oder die Arbeitsbedingungen verschlechtert werden. Diese Flexibilität sollte daher die derzeitige Arbeitszeit des Fahrers oder die 14-tägige Höchstlenkzeit nicht ändern und strengerer Vorschriften über den Ausgleich für reduzierte Ruhezeiten unterliegen.
- (10) Die Kontrolle dieser Flexibilität ist neben der klaren Festlegung des Anwendungsbereichs der Bestimmung von wesentlicher Bedeutung, um sicherzustellen, dass die Bestimmung nicht missbraucht werden kann. Der Anwendungsbereich sollte daher auf diejenigen Fahrer beschränkt werden, die die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten während des Bezugszeitraums außerhalb der Mitgliedstaaten verbringen. Dies kann überprüft werden, indem die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers straßenseitig und auf dem Betriebsgelände eingesehen werden, da sie den Ort des Beginns und des Endes der Ruhezeit sowie Angaben zu den einzelnen Fahrern enthalten.
- (11) Um eine wirksame Durchsetzung zu gewährleisten, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen in der Lage sind, die ordnungsgemäße Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten des laufenden Tages und der vorausgehenden 56 Tage zu kontrollieren.

- (12) Der rasche technologische Fortschritt führt zu einer schrittweisen Automatisierung der Fahrsysteme, sodass weniger oder keinerlei direkte Eingriffe durch den Fahrer erforderlich sind. Um diesen Veränderungen Rechnung zu tragen, müssen die geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten, möglicherweise angepasst werden, um die Straßenverkehrssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und die Arbeitsbedingungen zu verbessern und gleichzeitig die Union in die Lage zu versetzen, eine Vorreiterrolle bei neuen innovativen Technologien und Verfahren zu übernehmen. Daher sollte die Kommission einen Bewertungsbericht über den Einsatz autonomer Fahrsysteme in den Mitgliedstaaten, auch über die Vorteile autonomer Fahrtechnologien, vorlegen. Diesem Bericht sollten gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge beifügt werden.
- (13) Zur Förderung des sozialen Fortschritts sollte angegeben werden, wo die wöchentlichen Ruhezeiten eingelegt werden können, um zu gewährleisten, dass Fahrern angemessene Bedingungen für die Ruhezeit zur Verfügung stehen. Während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit, die der Fahrer nicht in der Kabine des Fahrzeugs, sondern in einer geeigneten Unterkunft auf Kosten des Arbeitgebers verbringen sollte, ist die Qualität der Unterbringung von besonderer Bedeutung. Damit für gute Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Fahrer gesorgt ist, sollte die Anforderung präzisiert werden, dass den Fahrern eine hochwertige und geschlechtergerechte Unterkunft bereitgestellt wird, wenn sie ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht am Heimatort einlegen.
- (14) Es muss ferner vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmer die Arbeit der Fahrer so planen, dass Zeiträume der Abwesenheit vom Wohnort nicht übermäßig lang sind und die Fahrer lange Ruhezeiten als Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Anspruch nehmen können. Die Rückkehr sollte so organisiert werden, dass es möglich ist, eine Betriebsstätte des Unternehmens im Mitgliedstaat seiner Niederlassung oder den Wohnort des Fahrers zu erreichen; den Fahrern sollte es freigestellt sein zu wählen, wo sie ihre Ruhezeit verbringen. Für den Nachweis, dass das Unternehmen seinen Verpflichtungen in Bezug auf die Organisation der regelmäßigen Rückkehr nachkommt, sollte es möglich sein, dass das Unternehmen auf Fahrtenschreiberaufzeichnungen, Dienstpläne der Fahrer oder andere Unterlagen zurückgreift. Diese Belege sollten in den Geschäftsräumen des Unternehmens verfügbar sein, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.

- (15) Regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten und längere Ruhezeiten dürfen nicht im Fahrzeug oder auf einem Parkplatz verbracht werden, sondern nur in einer geeigneten Unterkunft, die an einen Parkplatz angrenzen kann; daher ist es von größter Bedeutung, dass es den Fahrern ermöglicht wird, sichere und gesicherte Parkplätze zu finden, die ein angemessenes Sicherheitsniveau und geeignete Einrichtungen bieten. Die Kommission hat bereits untersucht, wie die Entwicklung hochwertiger Parkplätze, einschließlich der erforderlichen Mindestanforderungen, gefördert werden kann. Die Kommission sollte daher Normen für sichere und gesicherte Parkplätze erarbeiten. Diese Normen sollten zur Förderung hochwertiger Parkplätze beitragen. Die Normen können überarbeitet werden, um für einen besseren Zugang zu alternativen Kraftstoffen zu sorgen, im Einklang mit den Strategien zur Entwicklung der Infrastrukturen für diese Kraftstoffe. Wichtig ist auch, dass Parkplätze frei von Eis und Schnee gehalten werden.
- (16) Sichere und gesicherte Parkplätze sollten Auditverfahren für eine Zertifizierung nach EU-Normen unterliegen, die auch sicherstellen, dass sie diesen Normen dauerhaft entsprechen. Die Kommission sollte daher mit der Ausarbeitung eines Zertifizierungsverfahrens für den Bau sicherer und gesicherter Parkplätze in der Union beauftragt werden.
- (17) Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und der Durchsetzung sollten alle Fahrer umfassend über die Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten und über die Gefahren von Übermüdung informiert sein. Leicht zugängliche Informationen über verfügbare Ruheeinrichtungen sind in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Daher sollte die Kommission über eine benutzerfreundliche Website Informationen über sichere und gesicherte Parkplätze bereitstellen. Diese Informationen sollten auf dem neuesten Stand gehalten werden.

- (18) Um zu gewährleisten, dass Parkplätze dauerhaft sicher und gesichert sind, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der Erarbeitung von Normen für das Dienstniveau auf sicheren und gesicherten Parkplätzen und von Verfahren zur Zertifizierung der Sicherheit und Sicherung von Parkplätzen 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* niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (19) Nach den mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ erstellten überarbeiteten TEN-V-Leitlinien ist geplant, dass an Autobahnen etwa alle 100 km Parkplätze gebaut werden, um gewerblichen Straßennutzern Parkgelegenheiten mit geeignetem Sicherheits- und Sicherungsniveau zu bieten. Um den Bau angemessener Parkplatzinfrastrukturen zu beschleunigen und zu fördern, ist es wichtig, dass ausreichende Möglichkeiten für eine Kofinanzierung durch die Union im Einklang mit den geltenden und künftigen Rechtsakten der Union über die Bedingungen für diese finanzielle Unterstützung zur Verfügung stehen.
- (20) Viele Beförderungen im Straßenverkehr innerhalb der Union enthalten Streckenabschnitte, die mit Fähren oder auf der Schiene zurückgelegt werden. Für solche Beförderungen sollten deshalb klare und sachgemäße Bestimmungen über die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen festgelegt werden.

* ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁴ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

- (21) Die Fahrer können mit unvorhersehbaren Umständen konfrontiert werden, die es unmöglich machen, einen gewünschten Bestimmungsort, an dem eine wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden kann, ohne Verstoß gegen die Unionsvorschriften zu erreichen. Es ist wünschenswert, dass den Fahrern die Bewältigung dieser Umstände erleichtert und ermöglicht wird, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen. Unter solchen außergewöhnlichen Umständen sind plötzliche, unvermeidbare und nicht vorhersehbare Umstände zu verstehen, unter denen es unerwartet unmöglich wird, kurzfristig alle Bestimmungen der Verordnung einzuhalten. Daher können solche Umstände nicht systematisch angeführt werden, um die Einhaltung dieser Verordnung zu umgehen. Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Durchsetzung sollten die Fahrer die außergewöhnlichen Umstände, die zu einer Abweichung von den Bestimmungen führen, dokumentieren. Zusätzlich sollte eine Sicherheitsfunktion dafür sorgen, dass die Lenkzeit nicht zu lang ist.
- (22) Um unterschiedliche Durchsetzungspraktiken abzubauen und zu vermeiden sowie Wirksamkeit und Effizienz der grenzüberschreitenden Durchsetzung weiter zu verbessern, müssen unbedingt klare Regeln für die regelmäßige Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt werden.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, damit einzelstaatliche Vorschriften über Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 auf wirksame, angemessene und abschreckende Weise umgesetzt werden. Es ist wichtig sicherzustellen, dass Berufsangehörige leichten Zugang zu Informationen über in den Mitgliedstaaten geltende Sanktionen haben. Dies könnte dadurch erleichtert werden, dass die Europäische Arbeitsbehörde die Informationen über die zentrale unionsweite Website, die als einheitliches Zugangstor zu Informationsquellen und Dienstleistungen auf Unionsebene und nationaler Ebene in allen Amtssprachen der Union gemäß der Verordnung (EU) 2018/1724 dient, zur Verfügung stellt.
- (24) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu gewährleisten, sollten der Kommission im Hinblick auf die Klarstellung der Bestimmungen der Verordnung und die Festlegung gemeinsamer Konzepte für deren Anwendung und Durchsetzung Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ ausgeübt werden.

⁵ 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).

- (25) Um die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften zu verbessern, sollten aktuelle und intelligente Fahrtenschreibersysteme in vollem Umfang genutzt werden und intelligente Fahrtenschreiber sollten auch für leichte Nutzfahrzeuge ab einem bestimmten Gewicht, die im internationalen gewerblichen Verkehr eingesetzt werden, verbindlich vorgeschrieben werden. Die Funktionen des Fahrtenschreibers sollten verbessert werden, um eine genauere Positionsbestimmung zu ermöglichen.
- (26) Im Hinblick auf die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften und 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 Straßenverkehr 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.
- (27) Damit Fahrer, Verkehrsunternehmen und Kontrollbehörden möglichst bald die Vorzüge intelligenter Fahrtenschreiber, einschließlich der automatischen Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen, nutzen können, sollte die bestehende Fahrzeugflotte innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach Inkrafttreten der detaillierten technischen Vorschriften mit solchen Geräten ausgerüstet werden.
- (28) In Fahrzeugen, die nicht mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, sollte die Überschreitung der Grenzen eines Mitgliedstaats auf dem nächstmöglichen Halteplatz oder nach der Grenze im Fahrtenschreiber eingetragen werden.
- (29) Die Aufzeichnung von Tätigkeiten im Fahrtenschreiber ist ein wichtiger Teil der Arbeit der Fahrer. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Fahrer angemessen darin geschult werden, wie neue Funktionen von Fahrtenschreibern, die auf den Markt gebracht werden, zu verwenden sind. Die Arbeitgeber sollten die Kosten dieser Schulungen tragen.

- (30) Die Vielfalt von verwendeten Fahrtenschreibern und sich rasch entwickelnde ausgefeilte Manipulationstechniken stellen für Kontrolleure, die die Einhaltung des einschlägigen Unionsrechts überwachen, eine Herausforderung dar. Dies gilt insbesondere für straßenseitig durchgeführte Kontrollen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass Kontrolleure geeignete Schulungen erhalten, um sicherzustellen, dass sie mit den neuesten technologischen Entwicklungen und Manipulationstechniken vertraut sind.
- (31) Um den Aufwand für Verkehrsunternehmen und Kontrollbehörden zu verringern, sollte ein Kontrolleur, wenn er die Plombierung eines Fahrtenschreibers zum Zwecke der Kontrolle entfernt hat, in bestimmten gut dokumentierten Fällen die Möglichkeit haben, eine neue Plombierung anzubringen.
- (32) Unter Berücksichtigung der kontinuierlichen technologischen Entwicklungen prüft die Kommission die Möglichkeit, neue technische Lösungen zu entwickeln, die bei gleichen oder geringeren Kosten den gleichen Nutzen und die gleiche Sicherheit bieten wie die intelligenten Fahrtenschreiber.
- (33) Es ist wichtig, dass in Drittländern niedergelassene Kraftverkehrsunternehmer bei Beförderungen im Straßenverkehr im Hoheitsgebiet der Union Vorschriften unterliegen, die den vorliegenden Rechtsvorschriften gleichwertig sind. Die Kommission sollte die Erfüllung dieses Grundsatzes auf Unionsebene bewerten und angemessene Lösungen vorschlagen, die von der Union im Rahmen des AETR ausgehandelt werden sollten.
- (34) Die Güterbeförderung unterscheidet sich von der Personenbeförderung. Daher sollte die Kommission prüfen, ob geeignetere Vorschriften für die Personenbeförderung vorgeschlagen werden sollten, insbesondere für den Gelegenheitsverkehr im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt.
- (35) Die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

⁶ 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).

Artikel 1

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

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

„-aa) ab dem 1. Juli 2026 für den Straßengüterverkehr bei grenzüberschreitenden Transporten oder bei Kabotagetransporten mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 t übersteigt, oder“

-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, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt und die Auslieferung nur in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung durchgeführt wird, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;“

-1aa. In Artikel 3 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„ha) Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger zwischen 2,5 und 3,5 t, 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;“

1. In Artikel 4 wird folgender Buchstabe angefügt:

„r) „nichtgewerbliche Beförderung“ jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die weder direkt noch indirekt entlohnt und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht.“

2. Artikel 6 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

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

3. In Artikel 7 wird folgender Absatz 3 angefügt:

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

4. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

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

zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

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

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

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

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

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(6b) Jede Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit wird durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Einklang mit Absatz 6 Unterabsatz 3 nacheinander eingelegt, ist als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten eine Ruhezeit vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.“

c) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

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

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

d) Folgender Absatz wird eingefügt:

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

Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Einklang mit Artikel 8 Absatz 6 eingelegt, muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so planen, dass dieser in der Lage ist, bereits vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, zurückzukehren. Das Unternehmen dokumentiert, wie es diese Verpflichtung erfüllt, und es bewahrt die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen auf, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.“

da) Folgender Absatz wird angefügt:

„(9a) Die Kommission prüft spätestens am ... [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung], ob geeignetere Vorschriften für Fahrer erlassen werden können, die für Gelegenheitsdienste im Personenverkehr 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.“

5. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 8a

Parkplätze

- (1) Die Kommission stellt sicher, dass Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr leichten Zugang zu Informationen über sichere und gesicherte Parkplätze haben. Zu diesem Zweck veröffentlicht die Kommission eine Liste aller zertifizierten Parkplätze, damit den Fahrern Folgendes in angemessener Form geboten wird:
- Erkennen und Verhindern von unberechtigtem Eindringen
 - Beleuchtung und Sichtverhältnisse
 - Kontaktstelle und Verfahren für Notfälle
 - Geschlechtergerechte sanitäre Einrichtungen
 - Möglichkeiten zum Kauf von Lebensmitteln und Getränken
 - Kommunikationsverbindungen
 - Stromversorgung.

Die Liste dieser Parkplätze wird auf einer einheitlichen amtlichen Website veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.

- (2) Die Kommission erlässt delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 23a, um Normen festzulegen, in denen das Dienst- und Sicherheitsniveau in Bezug auf die gemäß Absatz 1 aufgelisteten Plätze und die Verfahren für die Zertifizierung von Parkplätzen detaillierter vorgegeben werden.
- (3) An allen zertifizierten Parkplätzen kann darauf hingewiesen werden, dass sie gemäß den Normen und Verfahren der Union zertifiziert sind.

Gemäß Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sind die Mitgliedstaaten gehalten, die Schaffung von Parkplätzen für gewerbliche Straßennutzer zu fördern.

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

5. Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „(1) Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ein, so 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.

In Bezug auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten gilt diese Ausnahme für Fähr- oder Zugreisen nur, wenn a) die geplante Reisedauer 8 Stunden oder mehr beträgt und b) der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine auf der Fähre oder im Zug hat.“

5a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 9a

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

5b. Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

6. In Artikel 12 wird folgender Absatz angefügt:

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

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

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

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

7. Artikel 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

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

b) Folgende Nummer wird eingefügt:

„pa) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zur Beförderung von Baumaschinen für ein Bauunternehmen, die 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;“

c) der nachstehende Buchstabe q wird hinzugefügt:

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

8. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(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. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen unverzüglich auf einer öffentlichen Website.“

9. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Buchstabe a genannten Fahrzeuge unter nationale Vorschriften fallen, die 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.“

9a. Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

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

10. Artikel 19 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die vorliegende Verordnung und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. 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 Rates⁷, 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 Absatz 2 genannten Datum mit. Die Mitgliedstaaten teilen etwaige spätere diesbezügliche Änderungen unverzüglich mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten über diese Regeln und Maßnahmen sowie über etwaige Änderungen. Die Kommission stellt sicher, dass diese Informationen in allen Amtssprachen der EU auf einer eigens hierfür eingerichteten öffentlichen Website veröffentlicht werden, die detaillierte Informationen über die in den EU-Mitgliedstaaten geltenden Sanktionen enthält.“

11. Artikel 22 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

b) in Absatz 2 wird folgender Buchstabe c angefügt:

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

⁷ 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).

- c) folgende Absätze 3a und 3b werden eingefügt:

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

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

- 11a. Folgender Artikel wird eingefügt:

Artikel 23a

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8a wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] übertragen.
Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung* enthaltenen Grundsätzen.

- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 8a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist 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.

ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

11b. In Artikel 24 wird folgender Absatz eingefügt:

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

12. Artikel 25 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) In den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Ansätze nach dem in Artikel 24 Absatz 2a genannten Prüfverfahren.“

Artikel 2

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

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

„(1) (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 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁸, der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, der Richtlinie 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, der Richtlinie 92/6/EWG⁹ und der Richtlinie 92/106/EWG des Rates¹⁰ zu überprüfen.“

-1a. Artikel 3 Absatz 4 wird durch folgenden Text ersetzt:

„(4) Spätestens drei Jahre nach Ablauf des Jahres des Inkrafttretens der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten müssen folgende Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Zulassung eingesetzt werden, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 dieser Verordnung ausgerüstet sein:

a) Fahrzeuge, die mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind;

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- b) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den bis zum 30. September 2011 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates entspricht;
 - c) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den ab dem 1. Oktober 2011 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates entspricht; und
 - d) Fahrzeuge, die mit einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den ab dem 1. Oktober 2012 geltenden Spezifikationen in Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates entspricht.
- (4a) Spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten müssen Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Anhang IC der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Zulassung eingesetzt werden, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 dieser Verordnung ausgerüstet sein.“

-1b. In Artikel 4 Absatz 2 wird folgender Gedankenstrich eingefügt:

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

-1c. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7
Datenschutz

- (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 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, der Richtlinie 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, der Richtlinie 92/6/EWG des Rates sowie der Richtlinie 92/106/EWG erfolgt.“
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit den in Absatz 1 genannten Rechtsakten der Union zusammenhängende Verwendung in Bezug auf Folgendes geschützt werden:
 - Nutzung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für die Aufzeichnung von Standortdaten gemäß Artikel 8,
 - Nutzung der Fernkommunikation zu Kontrollzwecken gemäß Artikel 9, Nutzung eines Fahrtenschreibers mit einer harmonisierten Schnittstelle gemäß Artikel 10, elektronischer Austausch von Informationen über Fahrerkarten gemäß Artikel 31 und insbesondere grenzüberschreitender Austausch dieser Daten mit Drittländern,
 - Aufbewahrung von Aufzeichnungen durch Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 33.
- (3) Der digitale Fahrtenschreiber muss so konstruiert sein, dass er den Datenschutz gewährleistet. Er dürfen nur Daten verarbeitet werden, die für die in Absatz 1 genannten Zwecke notwendig sind.
- (4) Die Fahrzeugeigentümer, die Verkehrsunternehmen und sonstige betroffene Stellen halten, soweit anwendbar, die einschlägigen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten ein.“

1. Artikel 8 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

b) in Unterabsatz 2 wird folgender Satz angefügt:

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

-1a. Folgender Unterabsatz wird 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.“

1a. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Drei Jahre nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 Satz 2 mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich stattdie 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.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

c) in Absatz 4 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

„– Überschreitung der maximalen Lenkzeit.“

1aa. In Artikel 10 wird folgender Absatz angefügt:

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

1ab. In Artikel 11 Absatz 1 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

„Die Kommission erlässt bis zum ... [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] Durchführungsrechtsakte mit genauen Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Verpflichtung zur Aufzeichnung und Speicherung der Daten zu sämtlichen Grenzüberschreitungen des Fahrzeugs und Tätigkeiten gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 3.

Die Kommission erlässt bis zum ... [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] Durchführungsrechtsakte mit genauen Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Vorschriften über Datenanforderungen und funktionen, einschließlich der Artikel 8 bis 10, von Fahrtenschreibern und über deren Einbau für Fahrzeuge, die in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung 561/2006 genannt sind.“

1ac. In Artikel 22 Absatz 5 werden die letzten beiden Unterabsätze durch Folgendes ersetzt:

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

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

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

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

1ad. In Artikel 26 wird folgender Absatz eingefügt:

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


1b. Artikel 34 Absatz 1 erhält folgende Fassung:


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

1c. In Artikel 34 Absatz 6 wird folgender Buchstabe f angefügt:

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

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.“

2. Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet.

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

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 betreffenden Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.“

3. Artikel 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Ziffer i erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 1 Ziffer iii erhält folgende Fassung:

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

c) Absatz 2 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

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

Artikel 3

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

Artikel 1 Absatz 9a und Artikel 2 Absatz 3 gelten ab dem 31. Dezember 2024. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 36 Absatz 1 Ziffern i und ii und Absatz 2 Ziffer ii der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in ihrer Fassung vor den mit der vorliegenden Verordnung eingeführten Änderungen.

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

Geschehen zu ...,

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident