



Brüssel, den 23. Januar 2020  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelle Dossiers:**

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

---

---

5424/20  
ADD 3

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 Richtlinie 2006/22/EG und zur Festlegung einer lex specialis über die Entsendung von Arbeitnehmern.

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

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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

---

<sup>1</sup> ABl. C ... vom ..., S. ....

<sup>2</sup> ABl. C ... vom ..., S. ....

Angesichts der hohen Arbeitskräftemobilität im Straßenverkehrssektor sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, um für ein Gleichgewicht zwischen der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen, dem freien Warenverkehr, angemessenen Arbeitsbedingungen und dem Sozialschutz der Kraftfahrer zu sorgen.

- (2) Angesichts der naturgemäß hohen Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Fahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können und die Unternehmen, bei denen es sich meist um kleine KMU handelt, sich nicht unverhältnismäßigen administrativen Hürden oder diskriminierenden Kontrollen gegenübersehen, die ihre Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen ungebührlich einschränken.
- (3) Aus demselben Grund müssen nationale Vorschriften für den Straßenverkehr verhältnismäßig sowie gerechtfertigt sein und der Notwendigkeit Rechnung tragen, einen angemessenen Sozialschutz und angemessene Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer zu gewährleisten und die Ausübung der Dienstleistungsfreiheit im Straßenverkehr auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs zwischen in- und ausländischen Unternehmen zu erleichtern.
- (4) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ist es entscheidend, dass ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung des Sozialschutzes und der Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Erleichterung der Ausübung der Dienstleistungsfreiheit durch in- und ausländische Unternehmen auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs besteht.
- (5) Bei der Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der geltenden Sozialvorschriften der Union im Bereich des Straßenverkehrs traten einige Schlupflöcher und Mängel bei der Durchsetzung, wie etwa in Bezug auf die Nutzung von Briefkastenfirmen, zutage. Ferner bestehen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf Auslegung, Umsetzung und Anwendung der Vorschriften, was einen hohen Verwaltungsaufwand für Kraftfahrer und Unternehmen verursacht. Dies führt zu Rechtsunsicherheit, was wiederum nachteilig für die Arbeits-, Sozial- und Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor ist.

- (6) Um die ordnungsgemäße Anwendung der Richtlinien 96/71/EG<sup>3</sup> und 2014/67/EU<sup>4</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates zu gewährleisten, sollten die Kontrollen und die Zusammenarbeit auf Unionsebene bei der Bekämpfung von Betrug im Zusammenhang mit der Entsendung von Kraftfahrern verstärkt werden.
- (7) Eine angemessene, wirksame und kohärente Durchsetzung der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen ist entscheidend für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, den Schutz der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch Nichteinhaltung der Bestimmungen. Daher sollten die in der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> niedergelegten bestehenden Anforderungen für eine einheitliche Durchsetzung auf die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen der Richtlinie 2002/15/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> ausgeweitet werden.
- (8) Angesichts der Datenreihen, die für die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften nach der Richtlinie 2002/15/EG erforderlich sind, hängt der Umfang der Straßenkontrollen von der Entwicklung und Einführung grundlegender Technologien ab, die ausreichend lange Zeiträume abdecken. Straßenkontrollen sollten sich auf Aspekte beschränken, die bereits mit dem Fahrtenschreiber und den zugehörigen Geräten an Bord kontrolliert werden können, während umfassende Kontrollen auf das Betriebsgelände beschränkt sind.

---

<sup>3</sup> Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).

<sup>4</sup> Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“) (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11).

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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) Straßenkontrollen sollten effizient und rasch durchgeführt werden, damit die Kontrollen so schnell wie möglich und mit möglichst geringer Verzögerung für den Kraftfahrer abgeschlossen werden können, und es sollte klar zwischen den Pflichten der Verkehrsunternehmen und den Pflichten der Kraftfahrer unterschieden werden.
- (10) Die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten sollte durch konzertierte Kontrollen weiter gefördert werden, wobei sich die Mitgliedstaaten bemühen sollten, sie auch auf Kontrollen auf dem Betriebsgelände auszudehnen. Die Europäische Arbeitsbehörde, in deren Tätigkeitsbereich gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> die Richtlinie 2006/22/EG fällt, könnte eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Durchführung konzertierter Kontrollen spielen.  
Die Europäische Arbeitsbehörde könnte auch Ausbildungsanstrengungen unterstützen.
- (11) Die Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr hat sich als unzureichend erwiesen; die grenzüberschreitende Durchsetzung ist daher erschwert, ineffizient und uneinheitlich. Aus diesem Grund ist ein Rahmen für effektive Kommunikation und Amtshilfe, auch für den Austausch von Informationen über Verstöße und empfehlenswerte Durchsetzungspraktiken, zu schaffen.
- (12) Zur Förderung einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und eines wirksamen Informationsaustauschs verpflichtet Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> die Mitgliedstaaten, ihre nationalen elektronischen Register (NER) über das System des europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) zu vernetzen. Der Umfang der Informationen, die bei Straßenkontrollen zugänglich sind, sollte innerhalb dieses Systems erweitert werden.

---

<sup>7</sup> Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABl. L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

<sup>8</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

- (13) Die Kommission sollte ein oder mehrere neue Module für das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) entwickeln, um die Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu verbessern, eine einheitlichere Anwendung der Sozialvorschriften im Verkehrssektor zu gewährleisten und die Einhaltung der Verwaltungsanforderungen durch die Kraftverkehrsunternehmen bei der Entsendung von Kraftfahrern zu erleichtern. Es ist wichtig, dass das IMI bei Straßenkontrollen die Gültigkeitsprüfung von Entsendemeldungen ermöglicht.
- (14) Bei dem Austausch von Informationen im Rahmen einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und der gegenseitigen Amtshilfe zwischen Mitgliedstaaten sollten die in den Verordnungen (EU) 2016/679<sup>10</sup> und (EU) 2018/1725<sup>11</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten Vorschriften für den Schutz personenbezogener Daten eingehalten werden. Der Informationsaustausch über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) sollte auch im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 erfolgen.
- (15) Um die Kontrolle der Einhaltung der Entsendevorschriften nach dieser Richtlinie zu erleichtern, sollten Kraftverkehrsunternehmen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die sie Kraftfahrer entsenden, eine Entsendemeldung übermitteln.
- (16) Um den Verwaltungsaufwand für die Verkehrsunternehmen zu verringern, muss das Verfahren für die Übermittlung und Aktualisierung der Entsendemeldungen vereinfacht werden. Daher sollte die Kommission eine mehrsprachige öffentliche Schnittstelle entwickeln, zu der die Verkehrsunternehmen Zugang haben und über die sie Entsendeinformationen übermitteln und aktualisieren sowie erforderlichenfalls weitere relevante Dokumente an das IMI übermitteln.

---

<sup>9</sup> Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

<sup>10</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

- (17) Damit die Vorschriften noch wirksamer, effizienter und kohärenter durchgesetzt werden, sollten die Merkmale und der Einsatz der bestehenden nationalen Risikoeinstufungssysteme weiterentwickelt werden. Ein Zugang zu den durch die Risikoeinstufungssysteme erfassten Daten würde eine gezieltere Kontrolle der gegen die Vorschriften verstoßenden Unternehmen ermöglichen, und eine einheitliche Formel für die Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen dürfte zu einer faireren Behandlung der Unternehmen bei Kontrollen führen.
- (18) Zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs und gleicher Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer und Unternehmen ist es notwendig, bei der intelligenten Durchsetzung Fortschritte zu erzielen und der vollständigen Einführung und Nutzung von Risikoeinstufungssystemen jede erdenkliche Unterstützung zukommen zu lassen.
- (19) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2006/22/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Bei der Berücksichtigung der in dieser Richtlinie angeführten Kriterien für die Entwicklung einer gemeinsamen Formel für die Risikoeinstufung von Unternehmen sollte die Kommission die Gleichbehandlung von Unternehmen gewährleisten. Diese Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> ausgeübt werden.
- (20) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG für die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU auf den höchst mobilen Straßenverkehrssektor haben sich Schwierigkeiten ergeben. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu Rechtsunsicherheit und einem hohen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen der Union führte. Die Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Straßenverkehrsdienstleistungen wurde auf diese Weise ungebührlich eingeschränkt, was sich negativ auf die Beschäftigungssituation und die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen auswirkte. Die Verwaltungsanforderungen und die Kontrollmaßnahmen müssen harmonisiert werden, damit die Verkehrsunternehmen keine unnötigen Verzögerungen hinnehmen müssen.

---

<sup>12</sup> 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).

- (21) Als Adressaten bestimmter besonderer Entsendevorschriften müssen die Verkehrsunternehmen die Konsequenzen der von ihnen begangenen Verstöße tragen. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen, die Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen mit Güterkraftverkehrsunternehmen schließen, zu verhindern, sollten die Mitgliedstaaten auch klare und vorhersehbare Vorschriften über Sanktionen für Versender, Verloader, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer vorsehen, wenn sie wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass im Rahmen der von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen gegen besondere Entsendevorschriften verstoßen wird.
- (22) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016<sup>13</sup> zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG an, dass die Durchführung dieser Richtlinie in dem höchst mobilen Straßenverkehrssektor bestimmte rechtliche Fragen und Schwierigkeiten aufwirft, die nach ihrer Auffassung durch sektorspezifische Rechtsvorschriften für den Bereich des Straßenverkehrs behoben werden sollten.
- (23) Um die wirksame und verhältnismäßige Durchführung der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor sicherzustellen, sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, die die Besonderheit der hohen Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Sektor berücksichtigen und ein Gleichgewicht zwischen dem sozialen Schutz der Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen herstellen. Die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der Richtlinie 96/71/EG und die Bestimmungen über die Durchsetzung dieser Vorschriften gemäß der Richtlinie 2014/67/EU gelten für den Straßenverkehrssektor und sollten den besonderen Vorschriften der vorliegenden Richtlinie unterliegen.
- (24) Angesichts der Mobilität im Verkehrssektor werden Kraftfahrer in der Regel nicht für lange Zeiträume im Rahmen von Dienstleistungsverträgen in einen anderen Mitgliedstaat entsandt, wie dies manchmal in anderen Sektoren der Fall ist. Es sollte daher ausdrücklich klargestellt werden, unter welchen Umständen die Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG über die langfristige Entsendung nicht für solche Fahrer gelten.
- (25) Derartige ausgewogene Kriterien sollten auf einer ausreichenden Verbindung der erbrachten Dienstleistungen und der Kraftfahrer mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren. Zur Erleichterung der Durchsetzung der Vorschriften sollte zwischen den verschiedenen Arten von Beförderungen in Abhängigkeit vom Grad der Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats unterschieden werden.

---

<sup>13</sup> COM(2016) 128.



- (26) Es sollte klargestellt werden, dass eine grenzüberschreitende Beförderung im Transit durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats keine Entsendung darstellt. Diese Beförderungen sind dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftfahrer den Mitgliedstaat durchfährt, ohne Fracht zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, und daher keine wesentliche Verbindung zwischen den Tätigkeiten des Fahrers und dem im Transit durchfahrenen Mitgliedstaat besteht. Die Einstufung der Anwesenheit des Kraftfahrers in einem Mitgliedstaat als Transit wird daher nicht durch Halte, beispielsweise aus hygienischen Gründen, beeinträchtigt.
- (27) Wenn ein Kraftfahrer bilaterale Beförderungen von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, in das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlands oder in den Niederlassungsmitgliedstaat durchführt, ist die Art des Dienstes eng mit dem Niederlassungsmitgliedstaat verbunden. Ein Fahrer kann während einer Fahrt mehrere bilaterale Beförderungen durchführen. Es wäre eine unverhältnismäßige Einschränkung der Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Straßenverkehrsdienstleistungen, wenn die Entsendevorschriften – und damit die im Aufnahmemitgliedstaat garantierten Beschäftigungsbedingungen – für solche bilateralen Beförderungen gelten würden.
- (28) Andererseits besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet eines Aufnahmemitgliedstaats, wenn ein Fahrer andere Arten von Beförderungen, insbesondere Kabotagebeförderungen oder nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, in diesem Mitgliedstaat durchführt. Diese ausreichende Verbindung ist im Fall von Kabotagebeförderungen im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009<sup>14</sup> und (EG) Nr. 1073/2009<sup>15</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates gegeben, da die gesamte Beförderung in einem Aufnahmemitgliedstaat stattfindet und die Dienstleistung somit eng mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates verbunden ist. Eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung zeichnet sich dadurch aus, dass der Kraftfahrer eine grenzüberschreitende Beförderung außerhalb des Mitgliedstaats durchführt, in dem das entsendende Unternehmen niedergelassen ist. Die erbrachten Dienste weisen daher eher eine Verbindung mit dem jeweiligen Aufnahmemitgliedstaat als mit dem Niederlassungsmitgliedstaat auf. In diesen Fällen sind sektorspezifische Vorschriften nur im Hinblick auf die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen erforderlich.

---

<sup>14</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

<sup>15</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

- (29) Für den Fall, dass der Kraftfahrer eine Beförderung im kombinierten Verkehr durchführt, gilt, dass die Art der erbrachten Dienstleistung auf der Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße eng mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung verbunden ist, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst eine bilaterale Beförderung darstellt. Andererseits besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats, wenn die Beförderung auf der Straße innerhalb des Aufnahmemitgliedstaats oder als nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wird; daher sollten in einem solchen Fall die Entsendevorschriften Anwendung finden.
- (30) Die Verkehrsunternehmen benötigen Rechtssicherheit hinsichtlich der Vorschriften und Anforderungen, die sie erfüllen müssen. Diese Vorschriften und Anforderungen sollten klar und verständlich formuliert und den Verkehrsunternehmen leicht zugänglich sein, und sie sollten wirksame Kontrollen ermöglichen. Die Einführung neuer Regelungen darf keinen unnötigen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen, und die neuen Regelungen müssen den Interessen von KMU in angemessener Weise Rechnung tragen.
- (31) Die Mitgliedstaaten sollten im Einklang mit der Richtlinie 2014/67/EU dafür sorgen, dass die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Schiedssprüchen festgelegt sind, die in diesem Mitgliedstaat für allgemein verbindlich erklärt wurden oder in anderer Weise gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 der genannten Richtlinie gelten, einschließlich gegebenenfalls in Tarifverträgen, die allgemein für alle vergleichbaren Unternehmen in dem betreffenden geografischen Gebiet gelten, den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Kraftfahrern in zugänglicher und transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden. Die einschlägigen Informationen sollten sich insbesondere auf die Bestandteile der Vergütung beziehen, die durch solche Instrumente verbindlich vorgeschrieben sind. Im Einklang mit der genannten Richtlinie ist die Einbeziehung der Sozialpartner anzustreben.
- (32) Die Verkehrsunternehmen aus der Union stehen in zunehmendem Maße im Wettbewerb mit Unternehmen aus Drittstaaten. Daher muss unbedingt sichergestellt werden, dass Unternehmen aus der Union nicht diskriminiert werden. Gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 96/71/EG darf Unternehmen mit Sitz in einem Nichtmitgliedstaat keine günstigere Behandlung zuteil werden als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat. Dieser Grundsatz sollte auch für die in dieser Richtlinie vorgesehenen besonderen Entsendevorschriften gelten. Sie sollte insbesondere dann gelten, wenn Unternehmen aus Drittländern Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt gewähren.

- (33) Das multilaterale Kontingentsystem der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) ist eines der wichtigsten Instrumente zur Regelung des Zugangs von Unternehmen aus Drittländern zum Unionsmarkt und des Zugangs von Unternehmen aus der Union zu Drittlandsmärkten. Die Zahl der Genehmigungen, die jedem CEMT-Mitgliedstaat zugewiesen werden, wird jährlich festgelegt. Um sicherzustellen, dass Unternehmen aus der Union nicht diskriminiert werden, muss die diesbezügliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten auch bei der Vereinbarung der Bedingungen für den Zugang zum Unionsmarkt im Rahmen der CEMT beachtet werden.
- (34) Außerdem liegt die Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) bei der Union im Rahmen ihrer ausschließlichen Außenkompetenz. Die Union sollte im Einklang mit Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> die Kontrollmechanismen, die zur Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften der Mitgliedstaaten und der Union durch Drittlandsunternehmen genutzt werden können, an die Kontrollmechanismen angleichen, die für Unternehmen aus der Union gelten.
- (35) Um die wirksame und effiziente Durchsetzung der sektorspezifischen Regeln für die Entsendung von Arbeitnehmern sicherzustellen und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen zu vermeiden, sollten im Straßenverkehrssektor spezifische Verwaltungs- und Kontrollanforderungen eingeführt werden, die Kontrollinstrumente wie den digitalen Fahrtenschreiber in vollem Umfang nutzen. Um die Einhaltung der in dieser Richtlinie und in der Richtlinie 96/71/EG festgelegten Pflichten zu überwachen und gleichzeitig die Komplexität dieser Aufgabe zu verringern, sollte den Mitgliedstaaten gestattet sein, Kraftverkehrsunternehmen nur die in dieser Richtlinie aufgeführten Verwaltungsanforderungen aufzuerlegen, die an den Straßenverkehrssektor angepasst sind.
- (36) Der Verwaltungs- und Dokumentationsaufwand für die Kraftfahrer sollte angemessen sein. Bestimmte Dokumente sollten also im Fahrzeug für Straßenkontrollen bereitliegen, andere Dokumente sollten hingegen von den Verkehrsunternehmen und erforderlichenfalls von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, über die öffentliche Schnittstelle des IMI bereitgestellt werden. Die zuständigen Behörden sollten den Rahmen der Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2014/67/EU nutzen.

---

<sup>16</sup> 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).

- (37) Da die Sozialpartner in einigen Mitgliedstaaten eine entscheidende Rolle bei der Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor spielen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, den nationalen Sozialpartnern die einschlägigen Informationen, die über das IMI ausgetauscht werden, ausschließlich zu dem Zweck zur Verfügung zu stellen, die Einhaltung der Entsendevorschriften unter Einhaltung der Verordnung (EU) 2016/679 zu überprüfen. Die einschlägigen Informationen sollten den Sozialpartnern außerhalb des IMI zur Verfügung gestellt werden.
- (38) Um die Anhänge dieser Richtlinie an die Fortentwicklung bewährter Vorgehensweisen anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der Änderung dieser Anhänge zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>17</sup> 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.
- (39) Die Kommission sollte die Auswirkungen der Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern auf die Straßenverkehrsbranche bewerten und dem Parlament und dem Rat einen Bericht über die Ergebnisse dieser Bewertung, gegebenenfalls zusammen mit einem Gesetzgebungsvorschlag, vorlegen.
- (40) Diese Verordnung sollte ab dem ... [18 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens] gelten. Dieser Zeitpunkt entspricht dem Datum, ab dem die Richtlinie 2018/957 im Einklang mit ihrem Artikel 3 Absatz 3 für den Straßenverkehrssektor gelten soll.
- (41) Die Richtlinie 2006/22/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

---

<sup>17</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

*Spezifische Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern*

- (1) Dieser Artikel legt spezifische Regeln bezüglich bestimmter Aspekte der Richtlinie 96/71/EG, die die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor betreffen, sowie der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung dieser Fahrer betreffen, fest.
- (2) Diese spezifischen Regeln gelten für Kraftfahrer, die bei in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen angestellt sind, die eine der in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG genannten länderübergreifenden Maßnahmen treffen.
- (3) Eine Entsendung gilt für die Zwecke von Artikel 3 Absatz 1a der Richtlinie 96/71/EG als beendet, wenn der Kraftfahrer den Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen einer grenzüberschreitenden Güter- oder Personenbeförderung verlässt; dieser Entsendezeitraum darf nicht mit früheren Entsendezeiträumen im Zusammenhang mit solchen grenzüberschreitenden Beförderungen desselben Fahrers oder eines anderen Fahrers, den er ersetzt, kumuliert werden.
- (4) Ein Fahrer gilt nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn er bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen durchführt.

Für die Zwecke dieser Richtlinie ist eine bilaterale Beförderung von Waren die Verbringung von Waren auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags vom Niederlassungsmitgliedstaat im Sinne des Artikels 2 Nummer 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland oder von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Niederlassungsmitgliedstaat.

- (5) Ab dem Zeitpunkt, ab dem die Kraftfahrer gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup> die Daten über den Grenzübertritt manuell aufzeichnen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahme nach Absatz 4 auch für die Güterbeförderung an, wenn der eine bilaterale Beförderung durchführende Fahrer darüber hinaus in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, eine Be- und/oder Entladung vornimmt, sofern der Fahrer die Waren nicht in ein und demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt.

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

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

- (6) Für die Zwecke dieser Richtlinie ist eine bilaterale Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheits- oder Linienverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 dann gegeben, wenn ein Kraftfahrer
- Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland wieder absetzt; oder
  - Fahrgäste in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittland aufnimmt und sie im Niederlassungsmitgliedstaat wieder absetzt; oder

---

<sup>18</sup> 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).

- Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und wieder absetzt, um örtliche Ausflüge in einen anderen Mitgliedstaat oder in ein Drittland gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 durchzuführen.
- (7) Ab dem Zeitpunkt, ab dem Kraftfahrer Angaben zu Grenzübertritten gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 manuell aufzeichnen müssen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahmeregelung nach Artikel 6 für die Beförderungen von Fahrgästen an, wenn der Fahrer, der eine bilaterale Beförderung vornimmt, zusätzlich dazu
- einmal Fahrgäste aufnimmt; und/oder
  - einmal in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, Fahrgäste wieder absetzt, sofern der Fahrer keine Beförderung von Fahrgästen zwischen zwei Orten innerhalb des Durchfuhrmitgliedstaats anbietet. Dasselbe gilt für die Rückfahrt.

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

- (8) Ein Fahrer, der eine Kabotagebeförderung im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 durchführt, gilt als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG.
- (9) Abweichend von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Fahrer nicht als in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats entsandt, wenn der Fahrer es im Transit durchfährt, ohne Fracht zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.

- (10) Legt der Fahrer im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG<sup>19</sup> die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße zurück, so gilt er nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst aus bilateralen Beförderungen im Sinne von Absatz 4 besteht.
- (11) Die Mitgliedstaaten sorgen im Einklang mit der Richtlinie 2014/67/EU dafür, dass die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Schiedssprüchen festgelegt sind, die in diesem Mitgliedstaat für allgemein verbindlich erklärt wurden oder in anderer Weise gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 der genannten Richtlinie gelten, den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Kraftfahrern in zugänglicher und transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden. Die einschlägigen Informationen beziehen sich insbesondere auf die Bestandteile der Vergütung, die durch solche Instrumente verbindlich vorgeschrieben sind, einschließlich gegebenenfalls durch Tarifverträge, die allgemein für alle vergleichbaren Unternehmen in dem betreffenden geografischen Gebiet gelten.
- (12) Verkehrsunternehmen mit Sitz in einem Drittstaat werden nicht günstiger behandelt als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, auch wenn sie Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt oder Teilen davon gewähren.
- (13) Abweichend von Artikel 9 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2014/67/EU können die Mitgliedstaaten nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung von Kraftfahrern vorschreiben:

---

<sup>19</sup> 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).



- a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen, spätestens bei Beginn der Entsendung den zuständigen nationalen Behörden des Mitgliedstaats, in den der Kraftfahrer entsendet wird, unter Verwendung eines mehrsprachigen Standardformulars über die öffentliche Schnittstelle des durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 geschaffenen Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) eine Entsendemeldung zu übermitteln. Die Entsendemeldung enthält folgende Angaben:
- i) die Identität des Kraftverkehrsunternehmens, gegebenenfalls zumindest in Form der Nummer der Gemeinschaftslizenz;
  - ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person/anderer Personen im Niederlassungsmitgliedstaat, der/die als Ansprechpartner(in) für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienstleistungen erbracht werden, zur Verfügung steht/stehen und Unterlagen bzw. Mitteilungen versendet/versenden und in Empfang nimmt/nehmen;
  - iii) die folgenden Informationen über den entsandten Kraftfahrer: die Identität des Kraftfahrers, die Anschrift seines Wohnsitzes und die Nummer des Führerscheins;
  - iv) den Beginn des Arbeitsvertrags des Kraftfahrers und das auf diesen Vertrag anwendbare Recht;
  - v) das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;
  - vi) die amtlichen Kennzeichen der Kraftfahrzeuge;
  - vii) die Art der Verkehrsdienstleistungen (Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung, Kabotage);
- b) die Verpflichtung des Kraftverkehrsunternehmens, dafür zu sorgen, dass dem Kraftfahrer folgende Unterlagen in Papier- oder elektronischer Form zur Verfügung stehen, und die Verpflichtung des Kraftfahrers, diese Unterlagen mit sich zu führen und auf Aufforderung bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen:
- i) eine Kopie der über das IMI übermittelten Entsendemeldung;

- ii) Nachweise der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege;
  - iii) die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers und insbesondere die Ländercodes der Mitgliedstaaten, durch die der Fahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen gefahren ist, gemäß den Vorschriften über die Aufzeichnung und Aufbewahrung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014;
- c) die Verpflichtung des Kraftverkehrsunternehmens, nach dem Entsendezeitraum auf direkte Aufforderung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die die Entsendung erfolgte, über die öffentliche Schnittstelle des IMI Kopien der in Buchstabe b Ziffern ii und iii genannten Unterlagen sowie Unterlagen über die Entlohnung des entsandten Fahrers, die sich auf den Entsendezeitraum beziehen, sowie den Arbeitsvertrag oder gleichwertige Unterlagen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates<sup>20</sup>, Zeiterfassungsbögen, die sich auf die Arbeit des Fahrers beziehen, und Zahlungsbelege zu übermitteln.

Das Unternehmen sendet die Dokumentation über die öffentliche Schnittstelle des IMI spätestens acht Wochen nach dem Datum der Aufforderung. Legt das Unternehmen die angeforderten Unterlagen nicht innerhalb der gesetzten Frist vor, so können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den die Entsendung erfolgte, über das IMI die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats gemäß den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie 2014/67/EU um Unterstützung ersuchen. Im Falle eines solchen Ersuchens um Amtshilfe müssen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, auf die Entsendemeldung und andere sachdienliche Angaben, die das Unternehmen über die öffentliche Schnittstelle des IMI übermittelt hat, zugreifen können.

---

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

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, sorgen dafür, dass die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die die Entsendung erfolgte, angeforderten Unterlagen innerhalb von 25 Arbeitstagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens über das IMI bereitgestellt werden.

Um sicherzustellen, dass Fahrer gemäß den Absätzen 4 bis 7 nicht als entsandt gelten, können die Mitgliedstaaten dem Fahrer die Verpflichtung, die Nachweise der maßgeblichen grenzüberschreitenden Beförderungen, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege, sowie die in Buchstabe b Ziffer iii genannten Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers in Papierform oder in elektronischem Format mit sich zu führen und bei der Straßenkontrolle auf Aufforderung zugänglich zu machen, nur als Kontrollmaßnahme auferlegen.

- (14) Zu Kontrollzwecken hält das Verkehrsunternehmen die Entsendemeldungen gemäß Absatz 13 Buchstabe a auf der öffentlichen Schnittstelle des IMI auf dem neuesten Stand.
- (15) Die Informationen aus den Meldungen werden für einen Zeitraum von 24 Monaten im IMI-Speicher für Kontrollzwecke gespeichert.

Der Mitgliedstaat kann der zuständigen Behörde gestatten, den nationalen Sozialpartnern die im IMI verfügbaren einschlägigen Informationen im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten außerhalb des IMI zur Verfügung zu stellen, soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung der Entsendevorschriften zu überprüfen, sofern

- sich die Informationen auf eine Entsendung in das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats beziehen;
- die Informationen ausschließlich zum Zweck der Durchsetzung der Entsendevorschriften genutzt werden; und
- die Datenverarbeitung im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 erfolgt.

- (16) Bis zum [ABl.: 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie einsetzen] legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Funktionalitäten der öffentlichen Schnittstelle des IMI fest. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 4 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (17) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass es bei der Durchführung der Kontrollmaßnahmen nicht zu unnötigen Verzögerungen kommt, die sich auf die Dauer und den Zeitpunkt der Entsendung auswirken könnten.
- (18) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten im Rahmen der in der Richtlinie 2014/67/EU und der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 festgelegten Bedingungen eng zusammen, leisten sich gegenseitig Amtshilfe und tauschen alle maßgeblichen Informationen aus.

*Artikel 2*  
*Änderung der Richtlinie 2006/22/EG*

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

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

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

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Mit dieser Richtlinie werden Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates\* sowie die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\*\* festgelegt.

---

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

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

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie des Fahrpersonals und der Fahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG. Straßenkontrollen zur Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sind auf Vorschriften beschränkt, die mithilfe des Fahrtschreibers und des zugehörigen Kontrollgeräts effizient kontrolliert werden können. Eine umfassende Kontrolle der Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG darf nur auf dem Betriebsgelände erfolgen.“

b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 fallenden Fahrzeugen arbeiten. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, damit sie während der Dauer der Straßenkontrolle die Nachweise erbringen, die an Bord fehlen; dies gilt unbeschadet der Verpflichtungen des Fahrers, die ordnungsgemäße Verwendung des Fahrtenschreibergeräts sicherzustellen.“

c) folgender Absatz wird eingefügt:

„(3a) Jeder Mitgliedstaat veranlasst, dass die Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG unter Berücksichtigung des Risikoeinstufungssystems gemäß Artikel 9 der vorliegenden Richtlinie kontrolliert wird. Diese Kontrollen werden gezielt bei einem Unternehmen durchgeführt, wenn einer oder mehrere seiner Fahrer ständig oder schwer gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verstößt bzw. verstoßen.“

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Angaben, die der Kommission nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG übermittelt werden, müssen die Zahl der bei Straßenkontrollen überprüften Fahrer, die Zahl der auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführten Kontrollen, die Zahl der überprüften Arbeitstage sowie die Zahl und die Art der gemeldeten Verstöße mit dem Vermerk, ob es sich um Personenbeförderung oder Gütertransport handelte, enthalten.“

4. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 5*

Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen bei in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 fallenden Fahrern und Fahrzeugen durch. Darüber hinaus bemühen sich die Mitgliedstaaten, konzertierte Kontrollen auf dem Betriebsgelände durchzuführen.

Diese Kontrollen werden von den Vollzugsbehörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchgeführt.“

5. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

6. Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) alle zwei Jahre die Übermittlung statistischer Erhebungen an die Kommission gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006;“

7. In Artikel 7 Absatz 1 wird der folgende Buchstabe angefügt:

„d) die Gewährleistung des Informationsaustauschs mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 der vorliegenden Richtlinie über die Anwendung der nationalen Bestimmungen zur Umsetzung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2002/15/EG.“

8. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die gemäß Artikel 22 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gegenseitig bereitgestellten Informationen werden auch zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht:

- a) mindestens einmal alle sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie;
- b) in Einzelfällen auf begründetes Ersuchen eines Mitgliedstaats.“

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

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

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

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

Bei anhaltenden Verzögerungen bei der Übermittlung von Informationen an den Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Arbeitnehmer entsandt ist, wird die Kommission unterrichtet und ergreift geeignete Maßnahmen.“



c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Informationsaustausch gemäß diesem Artikel erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates\* eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI), mit Ausnahme der Informationen, die die Mitgliedstaaten durch direkte Abfrage nationaler elektronischer Register gemäß Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\* austauschen.

---

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

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

9. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder gegen die nationalen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG.

Bis zum ... [ABl.: Datum zehn Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie einsetzen] legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung von Unternehmen fest, die die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache berücksichtigt, ob das Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

b) In Absatz 2 wird der zweite Satz gestrichen.

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Eine erste Liste von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 mit der Gewichtung ihrer Schwere ist in Anhang III enthalten.

Im Hinblick auf die Festlegung oder Aktualisierung der Gewichtung von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um den regulatorischen Entwicklungen und Erwägungen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen.

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

d) Die folgenden Absätze werden angefügt:

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

- (5) Die Mitgliedstaaten machen die in ihren nationalen Risikoeinstufungssystemen erfassten Daten den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten mithilfe der in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten interoperablen nationalen elektronischen Register gemäß Artikel 16 Absatz 2 der genannten Verordnung direkt zugänglich.“

10. Artikel 11 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

- „(3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Vorgehensweise für die Erfassung und Kontrolle der Zeiten für „andere Arbeiten“ gemäß der Definition des Artikels 4 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fest, einschließlich der Art der Erfassung und besonderer Fälle, in denen sie zu erfolgen hat, sowie für die Erfassung und Kontrolle der Zeiträume von mindestens einer Woche, in denen ein Fahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

11. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 12  
Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss, der durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates\*.

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

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

---

\* 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).“

12. Artikel 13 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

13. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 14*

*Verhandlungen mit Drittländern*

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

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

14. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 15  
Aktualisierung der Anhänge*

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

15. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 15a  
Ausübung der Befugnisübertragung*

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

- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. 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 9 Absatz 3 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

---

\* ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

16. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Teil A Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten und/oder Ausdrücke;“

b) Teil A Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. während des in Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeitraums jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, d. h. jeder Zeitraum von mehr als einer Minute, während dessen die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Fahrzeugen der Klasse N3 90 km/h bzw. bei Fahrzeugen der Klasse M3 105 km/h überschritten hat (wobei die Fahrzeugklassen N3 und M3 der Definition gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\* entsprechen);

---

\* Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).“

c) Teil A Nummer 4 erhält folgende Fassung:

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

d) In Teil A wird folgende Nummer 6 angefügt:

„6. verlängerte wöchentliche Höchstarbeitszeiten von 60 Stunden im Sinne des Artikels 4 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG; andere wöchentliche Arbeitszeiten im Sinne der Artikel 4 und 5 der Richtlinie 2002/15/EG, nur wenn die Technologie die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglicht.“

e) Teil B Nummer 2 erhält folgende Fassung:

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

f) in Teil B werden folgende Nummern angefügt:

„4. Vorschriften der Artikel 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG bezüglich durchschnittlicher wöchentlicher Höchstarbeitszeiten, Ruhepausen und Nachtarbeit;

5. die Einhaltung der Verpflichtungen der Unternehmen in Bezug auf die Bezahlung der Unterbringung der Fahrer und die Organisation der Arbeit der Fahrer gemäß Artikel 8 Absätze 8 und 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.“



### *Artikel 3*

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

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

- „13. Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates: Artikel [8].
14. Richtlinie (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“): Artikel [1 Absatz 14].“

### *Artikel 4*

#### *Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss, der durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

### *Artikel 5*

#### *Regeln und Sanktionen*

- (1) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen wegen Nichteinhaltung von Artikel 1 dieser Richtlinie fest, die gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer verhängt werden, wenn sie wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen Verstöße gegen den genannten Artikel beinhalten.

- (2) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die Bestimmungen von Artikel 1 zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein.

#### *Artikel 6*

#### *Intelligente Durchsetzung*

Unbeschadet der Richtlinie 2014/67/EU und zur weiteren Durchsetzung der Verpflichtungen gemäß Artikel 1 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie angewandt wird. Diese Strategie ist auf die in Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates genannten Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung ausgerichtet.

#### *Artikel 7*

#### *Evaluierung*

- (1) Die Kommission bewertet die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere die Auswirkungen von Artikel 1 bis zum [31. Dezember 2025] und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung dieser Richtlinie Bericht. Ihrem Bericht fügt die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei. Der Bericht wird veröffentlicht.
- (2) Nach Vorlage des in Absatz 1 genannten Berichts bewertet die Kommission regelmäßig diese Richtlinie und legt die Bewertungsergebnisse dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.
- (3) Den in den Absätzen 1 und 2 genannten Berichten werden gegebenenfalls geeignete Vorschläge beigelegt.

*Artikel 8*  
*Ausbildung*

Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Durchführung von Ausbildungsmaßnahmen für Vollzugsbehörden zusammen und bauen dabei auf bestehenden Durchsetzungssystemen auf.

Die Arbeitgeber sind dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass sich ihre Fahrer über ihre Rechte und Pflichten im Zusammenhang mit dieser Richtlinie informieren.

*Artikel 9*

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum [ABl.: Bitte das Datum 18 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie einfügen] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [ABl.: Datum im vorhergehenden Unterabsatz einsetzen] an.

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

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

*Artikel 10*

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

*Artikel 11*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu [...] am

Im Namen des Europäischen Parlaments  
*Der Präsident*

Im Namen des Rates  
*Der Präsident*

---