



2017/0122(COD)

19.12.2017

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

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

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Wim van de Camp

Erklärung der benutzten Zeichen

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

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

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

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

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

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

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

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

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	40
ANLAGE: LISTE DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN, VON DENEN DER BERICHTERSTATTER BEITRÄGE ERHALTEN HAT	44

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0277),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0167/2017),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom xx.xx.2017¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und die Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (A8-0000/2018),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C ... vom ..., S.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Um europaweit gleiche Ausgangsbedingungen im Straßenverkehr zu schaffen, sollte diese Verordnung für alle Fahrzeuge gelten, die für den internationalen Verkehr eingesetzt werden.

Or. en

Begründung

Es herrscht die Meinung vor, dass mit der strikten Umsetzung von Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten (einige) aufkommende Bedenken wegen unlauteren Wettbewerbs und Marktzerstückelung angegangen werden, die daher rühren, dass im internationalen Verkehr flächendeckend Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen eingesetzt werden.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(6) Im grenzüberschreitenden Fernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem **Wohnort** abwesend. Durch die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit werden diese Zeiträume unnötig verlängert. Daher ist es wünschenswert, die **Unionsvorschriften** über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit anzupassen, **damit** es für die Fahrer leichter ist, Beförderungen unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen und für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihren **Wohnort** zurückzukehren **und gleichzeitig** einen vollen Ausgleich für alle

wöchentlichen Ruhezeiten zu erhalten. Ferner muss vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmer die Arbeit der Fahrer so planen, dass diese Zeiträume der Abwesenheit vom *Heimatort* nicht übermäßig lang sind.

reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten zu erhalten. Ferner muss vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmer die Arbeit der Fahrer so planen, dass diese Zeiträume der Abwesenheit vom *Wohnort* nicht übermäßig lang sind **und die Fahrer sowohl Gelegenheit als auch Mittel erhalten, um zum Wohnort zurückzukehren.**

Or. en

Begründung

Ursache für den Fahrermangel könnte sein, dass sie wie Nomaden leben müssen. Die Rückkehr zum Wohnort sollte jederzeit möglich sein, und Verkehrsunternehmen bzw. -unternehmer sollten immer sicherstellen, dass diese Möglichkeit offensteht.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) In der Fahrerkabine zu ruhen, ist typisch für den Verkehrssektor. Die vollständige Trennung von Fahrern und ihren Fahrzeugen ist aus Sicherheits- und Versicherungsgründen nicht wünschenswert. Daher müssen gemäß den Bestimmungen aus Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 Sonderparkflächen verschiedener Art eingerichtet werden, damit die Fahrer ihre Ruhezeiten im Fahrzeug verbringen können.

Or. en

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 b (neu)

(7b) In Sonderparkbescheinigungen sollten die Anforderungen an Sonderparkflächen festgelegt werden. Mit diesen Anforderungen sollte sichergestellt werden, dass alle für gute Ruhebedingungen erforderlichen Einrichtungen – d. h. Sanitäreanlagen, kulinarisches Angebot, Sicherheitseinrichtungen und sonstige – vorhanden sind.

Or. en

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8) Die Fahrer werden oft mit unvorhergesehenen Umständen konfrontiert, 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, den Fahrern die Bewältigung dieser Lage zu erleichtern und es ihnen zu ermöglichen, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit ohne Verstoß gegen die Lenkzeitvorschriften zu erreichen.

(8) Die Fahrer werden oft mit unvorhergesehenen Umständen konfrontiert, die es unmöglich machen, **den Wohnort**, an dem **die** wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden **soll**, ohne Verstoß gegen die Unionsvorschriften zu erreichen. Es ist wünschenswert, den Fahrern die Bewältigung dieser Lage zu erleichtern und es ihnen zu ermöglichen, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit ohne Verstoß gegen die Lenkzeitvorschriften zu erreichen.

Or. en

Begründung

Häufig sind die Fahrer wegen Verkehrsüberlastung oder anderen externen Faktoren gezwungen, an einem anderen Ort als ihrem Wohnort Ruhezeiten einzulegen. Diese Abweichung von den geltenden Bestimmungen wird nur genutzt, damit Fahrer zu ihrem Wohnort fahren können.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Der Mangel an wirksamen Durchsetzungsmaßnahmen, der aufgrund der geringen Zahl an Durchsetzungsbehörden und veralteten Kontrollsystemen herrscht, ist das größte Hindernis für das reibungslose Funktionieren des europäischen Straßenverkehrssystems. Die Möglichkeit für die Durchsetzungsbehörden, sich einen umfassenden und überprüften Überblick über alle Lenk- und Ruhezeiten zu verschaffen, stellt einen wichtigen Aspekt dar, der sicherzustellen ist.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, bei der Bewertung der Zuverlässigkeit eine gemeinsame Klassifikation für Verstöße anzuwenden. Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass einzelstaatliche Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 auf wirksame, angemessene und abschreckende Weise umgesetzt werden. Damit alle von den Mitgliedstaaten

*angewandten Sanktionen
diskriminierungsfrei und der Schwere des
Verstoßes angemessen sind, bedarf es
weiterer Maßnahmen.*

Or. en

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9c) Dank der neuen Funktionen des intelligenten Fahrtenschreibers und des Benachrichtigungssystems TACHOnet können die aufgezeichneten und gespeicherten Daten verwendet werden, um die Einhaltung der Sozialgesetzgebung im Verkehrswesen – beispielsweise der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG und der Richtlinie 92/6/EWG des Rates – zu prüfen. Außerdem können die aufgezeichneten und gespeicherten Daten zur Durchsetzung von Bestimmungen über den Marktzugang und die Entsendung von Kraftfahrern nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und der Richtlinie [zur Entsendung von Kraftfahrern] verwendet werden. Der Zugang zu diesen Daten sollte daher im Sinne eines besseren Informationsaustauschs und der besseren Zusammenarbeit auf die einschlägigen zuständigen Behörden, die für die Durchsetzung dieser Unionsrechtsakte zuständig sind, ausgeweitet werden. Interoperable nationale Datenbanken, die in den jeweiligen Mitgliedstaaten erstellt und verwaltet werden und der Unterstützung der Tätigkeiten der einschlägigen nationalen zuständigen Durchsetzungsbehörden dienen, werden diese Zusammenarbeit erleichtern.

Änderungsantrag 9**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 d (neu)***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(9d) Um die Interoperabilität der nationalen Datenbanken der Mitgliedstaaten für die Daten aus intelligenten Fahrtenschreibern sicherzustellen und den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu erleichtern, die die in Artikel 7 Absatz 1 dieser Verordnung aufgeführten Unionsrechtsakte umsetzen oder durchsetzen, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, was die Festlegung der Standards betrifft, mit denen die Merkmale dieser Datenbanken und die Bedingungen für ihre Nutzung festgesetzt werden. Besonders wichtig ist, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der

Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Or. en

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9e) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um ein einheitliches Format für die Übermittlung von Daten des intelligenten Fahrtenschreibers an die nationalen Datenbanken festzusetzen. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.*

* *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).*

Or. en

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Der Mangel an wirksamen Durchsetzungsmaßnahmen, der aufgrund der geringen Zahl an Durchsetzungsbehörden und veralteten Kontrollsystemen herrscht, ist das größte Hindernis für das reibungslose Funktionieren des europäischen Straßenverkehrssystems. In international betriebene Fahrzeuge müssen daher intelligente Fahrtenschreiber eingebaut werden, damit die Durchsetzungsbehörden einen ordnungsgemäßen Überblick über alle Lenk- und Ruhezeiten erhalten.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

aa) Güterbeförderung zwischen zwei Mitgliedstaaten, unabhängig von der Tonnage, oder

Or. en

Begründung

Es herrscht die Meinung vor, dass mit der strikten Umsetzung von Vorschriften für Lenk- und

Ruhezeiten (einige) aufkommende Bedenken wegen unlauteren Wettbewerbs und Marktzerüttung angegangen werden, die daher rühren, dass im internationalen Verkehr flächendeckend Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen eingesetzt werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe s (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

s) **„Wohnort“ den eingetragenen Wohnsitz des Fahrers in einem Mitgliedstaat.**

Or. en

Begründung

„Wohnort“ ist immer noch ein schlecht definierter Begriff, der ordnungsgemäß erläutert werden muss.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 6 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

b) **wenigstens** zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden und **höchstens** zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 24 Stunden.

Or. en

Begründung

Fahrer und Verkehrsunternehmen sollten die Flexibilität behalten, nur eine reduzierte

wöchentliche Ruhezeit zu nehmen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

„(7) Jede Ruhezeit, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, **ist an eine andere** Ruhezeit von mindestens **24 Stunden anzuhängen.**“

Or. en

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8

Derzeitiger Wortlaut

(8) Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte **tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche** Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

Geänderter Text

ba) Artikel 8 Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.“

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&rid=1>)

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8 a

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

„(8a) Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten, **reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten** und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie werden **stattdessen** in einer geeigneten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen verbracht. **Bei dieser Unterkunft handelt es sich**

Or. en

Begründung

Selbst die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten betragen bis zu 24 Stunden, und in dieser Zeit sollte den Fahrern eine geeignete Unterkunft für ausreichend Ruhe zur Verfügung stehen.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8 a – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) entweder vom Arbeitgeber **bereitgestellt** bzw. **bezahlt**, oder

Geänderter Text

a) entweder **um eine** vom Arbeitgeber **bereitgestellte** bzw. **bezahlte Unterkunft** oder

Or. en

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8 a – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8 a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5c) In Artikel 8 wird folgender Absatz eingefügt:

„(8aa) Absatz 8a dieses Artikels gilt nicht, wenn die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten, reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, an Orten, deren Übereinstimmung mit den Anforderungen von Artikel 8a bescheinigt wurde, eingelegt werden, sofern das Fahrzeug nicht fährt und geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer aufweist.“

Or. en

Begründung

Das vollständige Verbot, die Ruhezeiten in der Fahrerkabine zu verbringen, ist aufgrund praktischer und versicherungstechnischer Überlegungen, die für den Straßenverkehrssektor

typisch sind, nicht wünschenswert. Daher sollten die Fahrer ihre Ruhezeiten an bestimmten, geeigneten Standorten in der Fahrerkabine verbringen können.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe c

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 8 – Absatz 8 b

Vorschlag der Kommission

(8b) Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass die Fahrer in der Lage sind, **innerhalb jedes Zeitraums** von **drei** aufeinanderfolgenden Wochen mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit am Wohnort zu verbringen.“

Geänderter Text

(8b) Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass die Fahrer in der Lage sind, **nach jedem Zeitraum** von **vier** aufeinanderfolgenden Wochen mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit am Wohnort **oder an einem anderen Standort nach Wahl des Fahrers** zu verbringen. **Der Fahrer teilt dem Verkehrsunternehmen spätestens einen Monat vor der Ruhezeit mit, ob er sie an einem anderen Ort als seinem Wohnort einlegen wird. Entscheidet sich ein Fahrer, die Ruhezeit am Wohnort zu verbringen, so stellt das Verkehrsunternehmen dem Fahrer die für die Heimkehr erforderlichen Mittel zur Verfügung.“**

Or. en

Begründung

Einem Fahrer vorzuschreiben, die Ruhezeiten an seinem Wohnort zu verbringen, ist nicht angebracht und mindert die Flexibilität des Fahrers, seine Freizeit so zu planen, wie es seiner Meinung nach am besten ist. Eine Heimkehr je Zeitraum von drei Wochen scheint angesichts der Gegebenheiten im europäischen Straßenverkehrssektor zu restriktiv.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung

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

(5a) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 8a

(1) Abweichend von Artikel 8 Absatz 8a kann ein Fahrer regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten, reduzierte wöchentliche Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit auf einer beliebigen Parkfläche mit Sonderparkbescheinigung einlegen.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten stellen nationale Sonderparkbescheinigungen aus.

(3) Unternehmen, lokale Behörden und andere Akteure können bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Bescheinigung stellen, dass ihre Parkflächen die Bestimmungen für Sonderparkbescheinigungen erfüllen.

(4) Die Sonderparkbescheinigung wird für Parkflächen ausgestellt, die mindestens über die Einrichtungen und Ausstattung nach Maßgabe von Anhang I dieser Verordnung verfügen.

(5) Alle Parkflächen mit Sonderparkbescheinigung weisen an der Zufahrt darauf hin, dass sie entsprechend zertifiziert sind.

(6) Mindestens einmal jährlich prüft eine vom jeweiligen Mitgliedstaat ausgewählte Inspektionsstelle bei allen Parkflächen mit Sonderparkbescheinigung, ob sie die Bestimmungen erfüllen.

(7) Alle Parkflächen mit Sonderparkbescheinigung gelten als geeignet für tägliche Ruhezeiten, wöchentliche Ruhezeiten, Ausgleichsruhezeiten und reduzierte

**wöchentliche Ruhezeiten im Sinne dieser
Verordnung.“**

Or. en

Begründung

Damit den Fahrern angemessene Ruhezeiten zuteilwerden, müssen die Bestimmungen für Sonderparkbescheinigungen eindeutig dargelegt werden. Akteure, die Parkflächen betreiben wollen, die für längere Ruhezeiten geeignet sind, sollten dies tun können, sofern sie ordnungsgemäß zertifiziert sind. So können die Lebensbedingungen der Fahrer bei gleichzeitigem Erhalt des erforderlichen Maßes an Flexibilität verbessert werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

„Sofern die Straßenverkehrssicherheit dadurch **keinesfalls** gefährdet wird, kann der Fahrer von Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 2 abweichen, um **nach einer Ruhezeit von wenigstens 30 Minuten die Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer zugeordnet ist, innerhalb von zwei Stunden zu erreichen.** Der Fahrer hat **den** Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen der geeigneten Unterkunft handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken. **Bis zu zwei Stunden werden durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.**“

Or. en

Begründung

Häufig sind die Fahrer wegen Verkehrsüberlastung oder anderen externen Faktoren gezwungen, an einem anderen Ort als ihrem Wohnort Ruhezeiten einzulegen. Diese Abweichung von den geltenden Bestimmungen wird nur genutzt, damit Fahrer zu ihrem Wohnort fahren können.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 19 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

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

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

Or. en

Begründung

Die geltende Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, die Sanktionen verhältnismäßig zu gestalten, muss verstärkt werden. Da die Mitgliedstaaten für die Sanktionssysteme zuständig sind, ist es von grundlegender Bedeutung, dass ein besserer Austausch von Informationen zu den verschiedenen Arten und Strafmaßen der Sanktionen stattfindet, damit es weniger häufig zu Fällen kommt, in denen für dieselbe Straftat Sanktionen unterschiedlichen Strafmaßes gegen Fahrer aus verschiedenen Ländern verhängt werden.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12
Verordnung (EG) Nr. 561/2006
Artikel 25 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Die Befugnisse der Kommission müssen genauer formuliert werden.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 12 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Anhang (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Folgender Anhang wird angefügt:

ANHANG

„Mindestanforderungen an Parkflächen

Teil A: Serviceeinrichtungen

(1) Saubere, funktionsfähige Toiletten mit Wasserhähnen:

– bei 75 Stellplätzen wenigstens zwei Toiletten

– bei 125 Stellplätzen wenigstens vier Toiletten

– bei mehr als 125 Stellplätzen wenigstens sechs Toiletten

(2) Saubere, funktionsfähige Duschen:

– bei 75 Stellplätzen wenigstens zwei Duschkabinen

– bei 125 Stellplätzen wenigstens vier Duschkabinen

– bei mehr als 125 Stellplätzen wenigstens sechs Duschkabinen

(3) Angemessener Zugang zu Trinkwasser

(4) Geeignete Kochgelegenheiten

(5) Abfallbehälter in angemessener Zahl und mit entsprechendem Fassungsvermögen

(6) Picknicktische mit Bänken oder Alternativen in angemessener Zahl

(7) Eigens vorgesehenes WLAN

(8) Bargeldloses Reservierungs-, Zahlungs- und Rechnungssystem

(9) Informationssystem (vor Ort und

*online) für die Verfügbarkeit von
Zeiträumen*

Teil B: Sicherheitsmerkmale

**(1) Durchgehende Abtrennung der
Parkfläche und ihrer Umgebung, z. B.
durch Zäune oder andere Barrieren**

**(2) Durchgehend beleuchtete
Fahrstreifen und Fußwege**

**(3) Fußgängersicherheit auf
Sonderparkflächen**

**(4) Parkflächenüberwachung durch
angemessene und verhältnismäßige
Sicherheitskontrollen**

**(5) Klar ausgewiesene
Notrufnummer(n)“**

Or. en

Begründung

Damit den Fahrern angemessene Ruhezeiten zuteilwerden, müssen die Bestimmungen für Sonderparkbescheinigungen eindeutig dargelegt werden. Akteure, die Parkflächen betreiben wollen, die für längere Ruhezeiten geeignet sind, sollten dies tun können, sofern sie ordnungsgemäß zertifiziert sind. So können die Lebensbedingungen der Fahrer bei gleichzeitigem Erhalt des erforderlichen Maßes an Flexibilität verbessert werden.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 1 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

(1) Diese Verordnung enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG

Geänderter Text

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

„(1) Diese Verordnung enthält die Pflichten und Vorschriften betreffend die Bauart, den Einbau, die Benutzung, die Prüfung und die Kontrolle von Fahrtenschreibern im Straßenverkehr, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG

des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ und der Richtlinie 92/6/EWG des Rates¹⁵ zu überprüfen.

des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ und der Richtlinie 92/6/EWG des Rates¹⁵, *der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Richtlinie 92/106/EWG des Rates^{15a}, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, und der Richtlinie zur Festlegung spezifischer Vorschriften hinsichtlich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU zur Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr* zu überprüfen.

¹⁴ Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

¹⁴ Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

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

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

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

“

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

Änderungsantrag 28

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

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

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

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

Or. en

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer -1 b (neu)
Verordnung (EU) Nr. 165/2014
Artikel 3 – Absatz 4

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

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

(-1b) Artikel 3 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

„(4) **Sechs Monate**, nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Fahrtschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 ausgerüstet sein müssen, müssen Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden, mit einem solchen Fahrtschreiber ausgestattet sein.“

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=DE>)

Begründung

Damit sichergestellt ist, dass alle Bestimmungen für den Straßenverkehr wirksam und verhältnismäßig durchgesetzt werden, werden intelligente Fahrtschreiber in allen

Fahrzeugen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, ab dem Ende der Übergangszeit nach Artikel 8 obligatorisch. Hinweis: Bis zum 2. Januar 2020 müssten alle internationalen Fahrzeuge mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sein. Siehe Artikel 9 Absatz 1 und Artikel 48.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1c) In Artikel 5 wird nach Spiegelstrich 9 folgender Spiegelstrich angefügt:

„– Speicherung von Dokumenten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009;“

Or. en

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 7 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

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

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

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit dieser Verordnung nur zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der *Richtlinie 2002/15/EG*, der *Richtlinie 92/6/EWG des Rates*, der *Richtlinie 92/106/EWG des Rates*, der *Verordnung (EG) Nr. 1072/2009*, der *Richtlinie 96/71/EG* und der *Richtlinie 2014/67/EU*, was die

Mitgliedstaats erfolgt.

Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, und der Richtlinie zur Festlegung spezifischer Vorschriften hinsichtlich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU zur Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr sowie im Einklang mit **der Verordnung (EU) 2016/679** und **der Richtlinie 2002/58/EG** und unter der Aufsicht der in Artikel 51 der **Verordnung (EU) 2016/679** genannten unabhängigen Kontrollstelle des Mitgliedstaats erfolgt.

“

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060DE.01000101-E0015)

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 7 – Absatz 2 – Einleitung

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

(-1e) In Artikel 7 Absatz 2 erhält der Wortlaut der Einleitung folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, **der Richtlinie 2002/15/EG, der Richtlinie 92/6/EWG des Rates, der Richtlinie 92/106/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, und der Richtlinie**

zur Festlegung spezifischer Vorschriften hinsichtlich der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU zur Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr zusammenhängende Verwendung gemäß Absatz 1 in Bezug auf Folgendes geschützt werden:

“

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060DE.01000101-E0015)

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 9 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

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

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

“

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=DE>)

Begründung

Die Durchsetzungsbehörden müssen über die erforderliche Ausrüstung verfügen, damit sie die Daten, die von den intelligenten Fahrtenschreibern bereitgestellt werden, ordnungsgemäß nutzen können.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 9 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

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

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

“

(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060DE.01000101-E0015)

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 9a

(1) Zusätzlich zu dem Datenaustausch im Sinne von Artikel 9 tragen die Verkehrsunternehmen dafür Sorge, dass gemäß Artikel 33a die vollständigen Datensätze nach Maßgabe von Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 8 Absatz 1 automatisch in Echtzeit über sichere Kommunikationsmittel vom intelligenten Fahrtenschreiber an die nationalen Datenbanken übermittelt werden.

(2) Die übermittelten Daten werden gemäß Artikel 33a gespeichert und verwendet.“

Or. en

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 11 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

b) die verschiedenen Bedingungen und Anforderungen für den satellitengestützten Positionsbestimmungsdienst und die Fernkommunikationseinrichtung gemäß den Artikeln 8 **und** 9 enthalten, und zwar

(1d) Artikel 11 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) die verschiedenen Bedingungen und Anforderungen für den satellitengestützten Positionsbestimmungsdienst und die Fernkommunikationseinrichtung gemäß den Artikeln 8, 9 **und 9a** enthalten, und

sowohl für externe Lösungen als auch für den Fall einer Einbettung im Fahrtenschreiber; bei externen Lösungen müssen sie auch die Bedingungen für die Nutzung des satellitengestützten Positionsbestimmungssignals als zweiter Bewegungssensor abdecken;

zwar sowohl für externe Lösungen als auch für den Fall einer Einbettung im Fahrtenschreiber; bei externen Lösungen müssen sie auch die Bedingungen für die Nutzung des satellitengestützten Positionsbestimmungssignals als zweiter Bewegungssensor abdecken;

“

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060DE.01000101-E0015)

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 e (neu)
Verordnung (EU) Nr. 165/2014
Artikel 33 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1e) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 33a

Elektronischer Austausch von Informationen von intelligenten Fahrtenschreibern

(1) Um den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu erleichtern, die die in Artikel 7 Absatz 1 aufgeführten Unionsrechtsakte umsetzen oder durchsetzen, richtet jeder Mitgliedstaat eine Datenbank mit den gemäß Absatz 2 dieses Artikels und gemäß Artikel 9a übermittelten Daten zu Verkehrsdienstleistungen und Fahrertätigkeiten ein und pflegt diese. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Datenbanken gemäß Artikel 31 mit dem Benachrichtigungssystem TACHOnet verbunden sind.

(2) Die Verkehrsunternehmen

übermitteln den Datenbanken einen elektronischen Nachweis der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat, beispielsweise einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR)^[1], sofern verfügbar, und zwar spätestens zu Beginn der Verkehrsdienstleistung.

(3) Die Mitgliedstaaten gewähren nur den zuständigen Behörden, die befugt sind, Verstöße gegen die in Artikel 7 Absatz 1 aufgeführten Unionsrechtsakte zu prüfen, Zugang zu der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Datenbank. Die Kommission entwickelt ein System für die Datenanalyse und automatische Benachrichtigung bei möglichen Verstößen gegen diese Rechtsakte.

(4) Zur Umsetzung von Absatz 3 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Kontaktinformationen aller zuständigen Behörden in ihrem Hoheitsgebiet, die sie für den Zugang zu diesen Datenbanken ernannt haben. Die Kommission erstellt bis zum [...] ein Verzeichnis aller zuständigen Behörden und übermittelt es den Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten teilen etwaige spätere Änderungen unverzüglich mit.

(5) Bis zum ... [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] nimmt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 41a an, die diese Verordnung ergänzen, indem die Standards und Merkmale dieser Datenbanken sowie die Bedingungen für ihre Nutzung festgelegt werden, wobei insbesondere Folgendes angegeben wird:

- a) die Zugangsrechte der zuständigen Behörden, falls angemessen unterschieden nach Art der zuständigen Behörden, Art des Zugangs und Zweck der Datennutzung;*
- b) die Entwicklung eines Systems oder einer Vorrichtung zur Analyse der Daten in den nationalen Datenbanken mit Blick auf die Ermittlung möglicher*

Verstöße gegen die in Artikel 7 Absatz 1 dieser Verordnung aufgeführten Unionsrechtsakte, einschließlich einer Funktion, mit der automatische Benachrichtigungen über mögliche Verstöße erstellt und an die einschlägigen zuständigen Behörden versandt werden können, insbesondere an diejenigen, in deren Zuständigkeitsgebiet sich das betreffende Fahrzeug aufhält, einschließlich – soweit erforderlich – Vor-Ort-Prüfern;

c) die Höchstdauer der Datenspeicherung im Einklang mit Absatz 3, falls angemessen unterschieden nach Art der Daten;

d) Anweisungen bezüglich des Betriebs der Datenbank und bei Bedarf ihrer Interaktion mit dem Benachrichtigungssystem TACHOnet gemäß Artikel 31 dieser Verordnung.

(6) Bis zum [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] nimmt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung eines einheitlichen Formats für die Übermittlung der Daten gemäß Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 8 Absatz 1 an. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 42 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten richten die Datenbank bis zum [drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] ein.

(8) Personenbezogene Daten in den Datenbanken im Sinne dieses Artikels werden nur so lange gespeichert, wie es für die Zwecke, für die sie erhoben wurden oder für die sie weiterverarbeitet werden, gemäß den in Artikel 7 Absatz 1 aufgeführten Rechtsakten erforderlich ist. Sobald die Daten nicht mehr für diese Zwecke benötigt werden, werden sie vernichtet.“

¹ *Elektronischer Frachtbrief gemäß dem „Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr“.*

Or. en

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2
Verordnung (EU) Nr. 165/2014
Artikel 34 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

„(7) Der Fahrer gibt **bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes** in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet, **ein; außerdem gibt er ein, wo und wann er in dem Fahrzeug eine Grenze überschritten hat.** Die Mitgliedstaaten können jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.“

Geänderter Text

„(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. **Wenn er eine Grenze überschritten hat, hält er am ersten möglichen Halteplatz an und gibt das Symbol des Landes in den digitalen Fahrtenschreiber ein.** Die Mitgliedstaaten können jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.“

Or. en

Begründung

Bis die obligatorischen Fahrtenschreiber eingebaut wurden, müssen die Fahrer ihre Daten zu Grenzübertritten händisch eingeben. Dies müssen sie möglichst bald nach einem Grenzübertritt tun, d. h. am ersten Halteplatz hinter der Grenze.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 36 – Absatz 1 – Ziffer i

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

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

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

“

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 36 – Absatz 1 – Ziffer iii

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

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

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

“

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 36 – Absatz 2 – Ziffer ii

Derzeitiger Wortlaut

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

Geänderter Text

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

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

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=DE>)

Begründung

Der Mangel an wirksamen Durchsetzungsmaßnahmen, der aufgrund der geringen Zahl an Durchsetzungsbehörden und veralteten Kontrollsystemen herrscht, ist das größte Hindernis für das reibungslose Funktionieren des europäischen Straßenverkehrssystems. Die Möglichkeit für die Durchsetzungsbehörden, sich einen umfassenden und überprüften Überblick über alle Lenk- und Ruhezeiten zu verschaffen, stellt einen wichtigen Aspekt dar, der sicherzustellen ist.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung

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

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Artikel 41 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2d) Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 41a

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 33a Absatz 5 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] 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 33a Absatz 5 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 über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 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 33a Absatz 5 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.“

Or. en

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Die EU hat eine Reihe von Markt- und Sozialvorschriften entwickelt, mit denen dafür gesorgt werden soll, dass der Straßenverkehr eine gerechte, gut funktionierende, sichere und gesellschaftlich nachhaltige Branche ist. Die geltenden Verordnungen Nr. 561/2006 zu Lenkzeiten und Nr. 165/2014 zu Fahrtenschreibern wurden angenommen, um die Straßenverkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen der Fahrer sowie die Einhaltung von Vorschriften und den fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu verbessern.

Bewertungen haben jedoch ergeben, dass Mängel bei den geltenden Vorschriften und eine unzureichende Durchsetzung dazu geführt haben, dass die Zielsetzungen nicht uneingeschränkt erreicht wurden. Unklare bzw. ungeeignete Vorschriften über wöchentliche Ruhezeiten, Einrichtungen für die Ruhezeiten, Fahrtunterbrechungen im Mehrfahrerbetrieb und 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 entstanden weitere rechtliche Grauzonen, und die ungleiche und uneinheitliche Behandlung von Fahrern und Unternehmen wurde weiter verstärkt. Am häufigsten kam es zu Verstößen im Zusammenhang mit Ruhezeiten (25 %), Pausen (23 %), Lenkzeitaufzeichnungen (17 %) und Lenkzeiten (16 %).

Außerdem wurde in der Bewertung darauf hingewiesen, dass Kontrollinstrumente und Datenaustauschsysteme wie etwa Fahrtenschreiber nicht wirksam genutzt werden.

Vorschlag der Kommission

Am 31. Mai 2017 nahm die Kommission eine aus acht Legislativvorschlägen bestehende Reihe (das Paket „Europa in Bewegung“ für saubere, wettbewerbsfähige und vernetzte Mobilität) mit dem Ziel an, für fairen Wettbewerb zu sorgen, die geltenden Bestimmungen zu vereinfachen, den Binnenmarkt zu erhalten und die Rechte der Arbeitnehmer in dieser Branche zu sichern.

Mit dem vorliegenden Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenkzeitenverordnung) und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Fahrtenschreiberverordnung) sollen Mängel der geltenden Rechtsvorschriften – beispielsweise mangelnde Klarheit, uneinheitliche Umsetzung, unzureichende Durchsetzung – behoben und eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und einschlägigen Behörden erleichtert werden.

Standpunkt des Berichterstatters

Der Berichterstatter befürwortet das Legislativpaket der Kommission „Europa in Bewegung“ und diesen Vorschlag, da das Ziel darin besteht, einheitliche Ausgangsbedingungen und einen fairen Wettbewerb in der Branche zu schaffen und gleichzeitig unnötigen Verwaltungsaufwand zu mindern, die Digitalisierung von Beförderungsdokumenten zu beschleunigen und die Durchsetzung zu fördern. Er hält die Bearbeitung aller Vorschläge als Ganzes für äußerst wichtig, damit sichergestellt werden kann, dass eine einheitliche Reihe von Rechtsvorschriften angenommen wird.

Der Berichterstatter möchte den Vorschlag der Kommission in den folgenden wesentlichen Bereichen weiter verbessern, wobei er dem Grundsatz „Weniger Regulierung, bessere Digitalisierung“ folgt:

1. Arbeitsbedingungen und Flexibilität der Fahrer

Im Straßenverkehr und insbesondere im Langstrecken- und grenzüberschreitenden Verkehr droht in allen Mitgliedstaaten Fahrermangel. Dies ist teilweise den Arbeits- und Lebensbedingungen der Fahrer zuzuschreiben. Dazu zählen lange Zeiten der Abwesenheit von ihrem Wohnort und ein systematischer Mangel an angemessenen Unterkünften.

– Flexiblere Anwendung von Lenk- und Ruhezeiten

Im grenzüberschreitenden Fernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Wohnort abwesend. Durch die derzeitigen Bestimmungen über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit werden diese Zeiträume unnötig verlängert. Der Berichterstatter unterstützt daher den Vorschlag, die Unionsvorschriften über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit anzupassen, damit es für die Fahrer leichter ist, Beförderungen unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen und für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihren Wohnort zurückzukehren und gleichzeitig einen vollen Ausgleich für alle reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten zu erhalten.

– Heimfahrten

Der Berichterstatter möchte sicherstellen, dass die Fahrer von den Verkehrsunternehmen sowohl Gelegenheit als auch die erforderlichen Mittel erhalten, damit sie einmal im Monat an ihren Wohnort zurückkehren können, ohne dass die Ruhezeit an ihrem Wohnort unverhältnismäßig kürzer wird. Außerdem schlägt der Berichterstatter vor, die Begriffsbestimmung von „Wohnort“ zu klären, um einer falschen Verwendung des Begriffs vorzubeugen.

– Bestimmungen über regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass die Bestimmungen über die wöchentlichen Ruhezeiten in Bezug auf den Ort, an dem die wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden sollte, geklärt werden müssen, da diese Bestimmungen derzeit in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt werden.

Der Berichterstatter unterstützt den Vorschlag der Kommission, ein Verbot für wöchentliche Ruhezeiten in einem Fahrzeug einzuführen, die über insgesamt 45 Stunden hinausgehen, wobei das Verbot auf reduzierte wöchentliche Ruhezeiten ausgedehnt wird. Der Berichterstatter ist der Meinung, dass die Arbeitgeber den Fahrern geeignete Unterkünfte mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen bereitzustellen haben, wenn die Fahrer nicht in der Lage sind, eine wöchentliche Ruhezeit an einem Ort ihrer Wahl einzulegen.

Allerdings gibt der Berichterstatter zu bedenken, dass Fahrer und ihre Fahrzeuge aus Sicherheits- und Versicherungsgründen nicht getrennt werden sollten und es daher im Verkehrssektor üblich ist, dass die Fahrer ihre Ruhezeit in der Fahrerkabine verbringen.

– Bestimmung über Sonderparkflächen

Deshalb schlägt der Berichterstatter vor, eine Ausnahme von der allgemeinen Regel

einzuführen, dass wöchentliche Ruhezeiten nicht in der Fahrerkabine verbracht werden dürfen, und zwar unter der Voraussetzung, dass sie auf zertifizierten Sonderparkflächen eingelegt werden.

In den Sonderparkbescheinigungen sollten die Anforderungen an diese Sonderparkflächen verschiedener Art festgesetzt werden, damit die Fahrer ihre Ruhezeiten im Fahrzeug verbringen können. Mit diesen Anforderungen sollte sichergestellt werden, dass alle für gute Ruhebedingungen erforderlichen Einrichtungen – d. h. Sanitäreinrichtungen, kulinarisches Angebot und sonstige – vorhanden sind, darunter auch ein Vorauszahlungssystem. Der Berichterstatter will sicherstellen, dass das Tagesgeld der Fahrer wie vorgesehen für Park- und Aufenthaltskosten verwendet wird.

Nach Meinung des Berichterstatters sollten verschiedene Arten von Organisationen, lokale Behörden oder sonstige Stellen, dazu angehalten werden, sich am Bau derartiger Parkflächen zu beteiligen, die dann von der zuständigen Behörde in dem jeweiligen Mitgliedstaat zertifiziert werden sollen. Es könnte sich hierbei um ein Geschäftsmodell oder ein soziales Unternehmen handeln, sofern die Bedingungen erfüllt sind.

– Geltende Lenkzeitvorschriften

Die Fahrer werden oft mit unvorhergesehenen Umständen konfrontiert, die es unmöglich machen, einen gewünschten Bestimmungsort, an dem eine wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden soll, ohne Verstoß gegen die Unionsvorschriften zu erreichen. Der Berichterstatter stimmt mit dem Vorschlag überein, dass den Fahrern die Bewältigung dieser Lage erleichtert und es ihnen ermöglicht werden sollte, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit ohne Verstoß gegen die Lenkzeitvorschriften zu erreichen. Allerdings ändert der Berichterstatter den Vorschlag so, dass er nur gilt, wenn der Fahrer versucht, die Betriebsstätte zu erreichen, um seine Ruhezeit am Wohnort einzulegen.

2. „Intelligente“ Durchsetzung

– Intelligenter Fahrtenschreiber

Der Berichterstatter vertritt die Auffassung, dass die Durchsetzung verbessert werden muss, damit die Zielsetzungen des Vorschlags erreicht werden können. Es bedarf eindeutiger Vorschriften über die regelmäßige Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, damit die Durchsetzungsmaßnahmen vereinheitlicht werden und so die Wirksamkeit und Effizienz der grenzüberschreitenden Durchsetzung weiter verbessert wird. Derzeit werden Kontrollinstrumente unterschiedlich genutzt, und die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten ist mangelhaft, was zu einer schwachen grenzüberschreitenden Durchsetzung führt. Nach Meinung des Berichterstatters kann die bessere Nutzung digitaler Instrumente bei vielen Aspekten der Durchsetzung zu weniger einengenden Vorschriften führen.

In diesem Zusammenhang ist der Berichterstatter überzeugt, dass der obligatorische Einsatz intelligenter Fahrtenschreiber im internationalen Verkehr früher eingeführt werden muss, als in der geltenden Verordnung vorgesehen ist. So könnten die Vorteile dieses neuen Geräts früher genutzt und die Wirksamkeit der Vorschriften und ihrer Durchsetzung verbessert werden.

Die Durchsetzungsbehörden müssen angemessen ausgestattet sein, damit die wesentlichen Informationen, die von den intelligenten Fahrtenschreibern bereitgestellt werden, kapitalisiert werden können.

– Nationale interoperable Datenbanken

Die einzelstaatlichen Durchsetzungsbehörden haben mit wachsendem Druck zu kämpfen, dessen Ursache komplexere Rechtsvorschriften, ein höheres Verkehrsaufkommen und eine große Bandbreite unterschiedlicher Situationen sind. Durch unablässige nationale Mittelkürzungen und die Zahl der Durchsetzungsbehörden wird dieser Druck zusätzlich erhöht. Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass es eines zeitgemäßen Konzepts für das 21. Jahrhundert bedarf, bei dem Technologie und Datenanalyse genutzt werden, um die Durchsetzungsbehörden der einzelnen Staaten bei ihrer Arbeit zu unterstützen. Daher schlägt er vor, dass die Mitgliedstaaten nationale Datenbanken einrichten, in denen einschlägige Daten im Einklang mit der Datenschutz-Grundverordnung gesammelt, gespeichert und analysiert werden. So könnten sich die nationalen Durchsetzungsbehörden einen umfassenden Überblick über die Tätigkeiten im Hoheitsgebiet des jeweiligen Mitgliedstaats nach nationalen Unternehmen, Unternehmen des Mitgliedstaats und Drittlandsunternehmen verschaffen.

Darüber hinaus wären die nationalen Datenbanken ausschließlich den Durchsetzungsbehörden anderer Mitgliedstaaten zugänglich. So würde die Wirkung der nationalen Durchsetzung verbessert, da die Durchsetzungsbehörden einen vollständigeren Überblick über die Tätigkeiten der Fahrer in einem Zeitraum von 56 Tagen erhielten. Nur mit diesen Mitteln kann die Durchsetzung im internationalen Verkehrswesen wirksam sein.

Der Berichterstatter unterstützt den Gedanken, die Umsetzung des Instruments für den Austausch von Informationen und Daten aus dem e-CMR zu beschleunigen. Dies würde die Kommunikation mit den nationalen Datenbanken und die Speicherung im intelligenten Fahrtenschreiber einschließen.

**ANLAGE: LISTE DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN, VON DENEN DER
BERICHTERSTATTER BEITRÄGE ERHALTEN HAT**

Die folgende Liste wurde auf rein freiwilliger Basis und unter alleiniger Verantwortung des Berichterstatters erstellt. Der Berichterstatter hat im Zuge der Vorbereitung des Berichtsentwurfs Informationen von den folgenden Einrichtungen oder Personen erhalten:

Einrichtung und/oder Person
Euro Contrôle Route
Federatie Nederlandse Vakbeweging
Christelijk Nationaal Vakbond
Internationaler Bustouristik Verband
Discordia
Transport i Logistyka Polska
Bundesverband der Deutschen Industrie
International Road Union
Association des constructeurs européens d'automobiles (Dachverband der europäischen Automobilhersteller)
DHL Group
European Transport Workers' Federation
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
Wirtschaftskammer Österreich (WKO)
Association of International Road Transport Carriers in Poland
Freight Transport Association
CEGROBB
Transport en Logistiek Nederland
Kiwa Register B.V.
Fédération Française des Transports Routiers
European Shippers' Council (Europäischer Dachverband der Verlader)
Amazone
Dansk Transport og Logistik
Regierungsvertreter verschiedener Mitgliedstaaten
Vertreter der Europäischen Kommission