

Brüssel, den 31.5.2017  
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

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**

{ SWD(2017) 184 final }

{ SWD(2017) 185 final }

{ SWD(2017) 186 final }

{ SWD(2017) 187 final }

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Die Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer werden seit 1969 in EU-Rechtsvorschriften geregelt. Derzeit sind in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006<sup>1</sup> (die „Lenkzeiten-Verordnung“) die Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, die Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und die wöchentlichen Ruhezeiten festgelegt. Außerdem schreibt sie die Verwendung eines Fahrtenschreibers als wichtigstes Instrument für die Kontrolle der Einhaltung dieser Anforderungen vor. Es wurden aufeinander folgende Verordnungen erlassen, um die Vorschriften an den technischen Fortschritt bei den Fahrtenschreibern anzupassen, zuletzt mit der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr (die „Fahrtenschreiber-Verordnung“). Mit ihr wurde der „intelligente Fahrtenschreiber“ erstmals vorgeschrieben, der an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems angebunden ist.

Sowohl die Lenkzeiten-Verordnung als auch die Fahrtenschreiber-Verordnung sind Teil der umfassenden Bemühungen, die Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer zu verbessern, einen fairen Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten und die Sicherheit auf den europäischen Straßen zu erhöhen. Strengere Anforderungen an die Verwendung von Fahrtenschreibern haben schrittweise zu einer effizienteren und einheitlicheren Durchsetzung in der gesamten EU beigetragen.

Eine im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) 2015-2017<sup>2</sup> durchgeführte Ex-post-Bewertung der für den Straßenverkehr geltenden Sozialvorschriften und ihrer Durchsetzung hat gezeigt, dass die Lenkzeiten-Verordnung in Bezug auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen den Unternehmen nur teilweise wirksam war. Zwar hat sich die Straßenverkehrssicherheit in diesem Zeitraum verbessert, jedoch lassen sich diese Verbesserungen nicht allein auf jene Verordnung zurückführen.

Die Hauptprobleme stehen nicht nur mit den Schwachstellen der Vorschriften selbst in Zusammenhang, sondern auch mit einer unzureichenden Durchsetzung und dem Unvermögen, die aufkommenden sozial- und marktpolitischen Herausforderungen mit ihnen zu bewältigen. Das Ziel dieses Vorschlags, der eine REFIT-Initiative<sup>3</sup> darstellt, besteht darin, die ermittelten Schwachstellen zu beseitigen und zu einer Verbesserung der sektoralen Arbeits- und Geschäftsbedingungen beizutragen. Dazu werden bestimmte Vorschriften klarer abgefasst und aktualisiert und wird die Nutzung heutiger und künftiger Fahrtenschreiber weiter perfektioniert, um so eine kostengünstigere Durchsetzung sicherzustellen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

<sup>2</sup> Die Ex-post-Bewertung erstreckte sich auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die Richtlinie 2006/22/EG über die Durchführung bestimmter Verordnungen und die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben.

<sup>3</sup> Initiative Nr. 11 in Anhang 2 des Arbeitsprogramms der Kommission für 2017.

- **Kohärenz mit anderen geplanten Initiativen im Straßenverkehrssektor**

Dieser Vorschlag ist Teil einer umfangreicheren und noch nicht abgeschlossenen Überprüfung der EU-Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs. Er steht in engem Zusammenhang mit der Initiative zur Verbesserung der Durchsetzung der Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten und zur Festlegung sektorspezifischer Kriterien für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr. Er steht auch in engem Zusammenhang mit der laufenden Überarbeitung der Marktvorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009), für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) und für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (Verordnung (EG) Nr. 1973/2009).

Für den Aufbau eines fairen, sicheren, umweltfreundlichen und sozial tragfähigen Straßenverkehrssektors ist es unerlässlich, Sozialvorschriften und Marktregeln festzulegen, die einen umfassenden und kohärenten Rechtsrahmen bilden und einheitlich und wirksam durchgesetzt werden. Mit keiner dieser Initiativen allein lassen sich die derzeit bestehenden sozial- und marktpolitischen Herausforderungen bewältigen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag leistet einen Beitrag zu zwei Schwerpunkten dieser Kommission – Schaffung eines „vertieften und gerechteren Binnenmarkts“ und Förderung von „Arbeitsplätzen, Wachstum und Investitionen“. Er steht im Einklang mit den Maßnahmen zur Bekämpfung von sozialer Ungerechtigkeit und unfairem Wettbewerb und zur Schaffung eines sozialpolitischen Rahmens für neue Beschäftigungsmöglichkeiten und faire Geschäftsbedingungen.

Er deckt sich mit den Zielsetzungen der Sozialagenda der Kommission, da eines der Ziele die Gewährleistung angemessener Arbeitsbedingungen und eines geeigneten Sozialschutzes ist, und mit der Initiative zur Schaffung einer EU-Säule sozialer Rechte. Zudem steht er mit Artikel 31 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union in Einklang, in dem insbesondere ein Recht auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten festgelegt ist. Mit den in diesem Vorschlag enthaltenen Bestimmungen über wöchentliche Ruhezeiten sollen die Unternehmen mehr Flexibilität und die Arbeitnehmer die Möglichkeit erhalten, angemessene Ruhezeiten einzuhalten, vorzugsweise an ihrem Heimatort oder in einer angemessenen Unterkunft.

Der Vorschlag leistet einen Beitrag zum REFIT-Programm, indem bestimmte Sozialvorschriften klarer abgefasst und angepasst werden und die Durchsetzung kostengünstiger wird.

## 2. **RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

Dieser Vorschlag ändert die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und beruht daher auf derselben Rechtsgrundlage, nämlich Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen (AEUV).

- **Subsidiarität**

Nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die Union ihre gesetzgeberische Zuständigkeit für den Verkehrssektor mit den Mitgliedstaaten. Bestehende Vorschriften kann jedoch nur der Unionsgesetzgeber ändern.

Schwachstellen der geltenden Rechtsvorschriften führen dazu, dass Mitgliedstaaten Sozialvorschriften unterschiedlich um- und durchsetzen. Eine unionsweit einheitliche Anwendung und Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor lässt sich allein durch Leitlinien der Kommission oder eine von den Mitgliedstaaten betriebene Selbstregulierung nicht erreichen. Deshalb sind Maßnahmen auf Unionsebene gerechtfertigt.

Nach Artikel 154 AEUV, demzufolge die Sozialpartner auf Unionsebene zu Fragen der Beschäftigung und sozialen Angelegenheiten nach Artikel 153 AEUV zu hören sind, wird die Kommission einen Konsultationsprozess einleiten, um die Stellungnahmen der Sozialpartner zu der möglichen Ausrichtung einer Unionsmaßnahme in Bezug auf die Richtlinie 2002/15/EG, die die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergänzt, einzuholen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag geht nicht über das zur Behebung der genannten Probleme notwendige Maß hinaus, die sich aus den unangemessenen Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und den Wettbewerbsverzerrungen zwischen Unternehmen ergeben.

Wie in Abschnitt 7.2 der Folgenabschätzung angegeben, setzt der Vorschlag die Option um, bei der davon ausgegangen wird, dass sie am besten geeignet und ausgewogen ist. Diese Lösung bietet ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung der Arbeits- und Ruhebedingungen für Kraftfahrer, mit der Möglichkeit für die Unternehmen, die Beförderungen so effizient wie möglich zu gestalten, und der grenzübergreifenden wirksamen und einheitlichen Durchsetzung der bestehenden Vorschriften.

Der Vorschlag konzentriert sich auf eine Vereinfachung und Klärung bestehender Vorschriften sowie auf eine am Bedarf des Sektors ausgerichtete Anpassung bestimmter Vorschriften. So werden die Vorschriften einfacher befolgt und unionsweit auf kohärente Weise durchgesetzt werden können. Mit dem Vorschlag soll der unnötige Verwaltungsaufwand für Unternehmen reduziert und sichergestellt werden, dass die Anforderungen an die Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten im Verhältnis zu den ermittelten Problemen stehen. Die Folgenabschätzung kam zu dem Schluss, dass die geplanten Maßnahmen keine unverhältnismäßigen Auswirkungen auf KMU haben.

- **Wahl des Instruments**

Da mit dem Vorschlag eine begrenzte Anzahl Änderungen an zwei miteinander in Zusammenhang stehenden Verordnungen eingeführt wird, ist das gewählte Instrument ebenfalls eine Verordnung. Angesichts der begrenzten Anzahl vorgeschlagener Änderungen erscheint eine Neufassung der beiden Verordnungen nicht notwendig.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

#### **• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Lenkzeiten-Verordnung war Gegenstand einer umfassenden Ex-post-Bewertung im Rahmen des REFIT 2015-2017<sup>4</sup>, von der auch die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit und die Richtlinie 2006/22/EG über die Durchsetzung der Sozialvorschriften betroffen waren. Sie wurde durch eine externe Studie ergänzt.

Speziell für die Lenkzeiten-Verordnung wurden die folgenden Hauptprobleme ermittelt:

- abweichende Auslegung und Durchsetzung der Vorschriften über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit, was unkoordinierte nationale Maßnahmen und eine Ungleichbehandlung von Kraftfahrern und Unternehmen zur Folge hat;
- fortdauernder Missbrauch der Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten wegen mangelnder Flexibilität bei ihrer Anwendung, insbesondere im Fall unvorhergesehener Umstände;
- mangelnde Klarheit des Begriffs „nichtgewerbliche“ Beförderung und Beförderungen für private Zwecke, was unterschiedliche Interpretationen und eine Ungleichbehandlung von Kraftfahrern und Unternehmen zur Folge hat;
- die Vorschriften über Fahrtunterbrechungen sind für den „Mehrfahrerbetrieb“ (Fahren im Team) nicht geeignet, was zu unterschiedlichen Durchsetzungspraktiken führt;
- unzulängliche Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten, was eine grenzübergreifende wirksame und einheitliche Durchsetzung erschwert.

Diese Probleme wirken sich ungünstig auf die Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen aus und behindern indirekt weitere Verbesserungen der Straßenverkehrssicherheit.

Die Fahrtschreiber-Verordnung war nicht Teil dieser Ex-post-Bewertung im Rahmen des REFIT. Gleichwohl ließ diese Bewertung erkennen, dass eine Schwachstelle des Durchsetzungssystems den uneinheitlichen und ineffizienten Einsatz von Kontrollinstrumenten und Datenaustauschsystemen, einschließlich Fahrtschreiber, betrifft. Die Funktionalitäten des derzeitigen Fahrtschreibersystems könnten besser eingesetzt werden, bis die intelligenten Fahrtschreiber eingebaut und intensiver genutzt werden.

#### **• Konsultation der Interessenträger**

Zur Vorbereitung dieses Vorschlags wurden umfangreiche Konsultationen der Interessenträger durchgeführt, die die in der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 festgelegten Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien (KOM(2002) 704 endg.) erfüllten.

Im Rahmen des Konsultationsverfahrens wurden Meinungen eingeholt und Daten erhoben. Alle einschlägigen Interessenträger wurden gebeten, sich an der Konsultation zu beteiligen: nationale Verkehrsministerien, nationale Durchsetzungsbehörden, Verbände von

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Straßenverkehrsunternehmen, Güter- und Fahrgastbeförderungsunternehmen, Spediteuren, Verladern, KMU, Gewerkschaften, Kraftfahrern und sonstigen Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor.

Vor allem die europäischen Sozialpartner wurden während des gesamten Verfahrens umfassend konsultiert. Hierzu wurden unterschiedlichste offene und gezielte Konsultationsverfahren und -instrumente eingesetzt:

- Am 4. Juni 2015 wurde auf einer hochrangigen Konferenz zum Thema „Eine Sozialagenda für den Verkehr“ mit rund 350 Teilnehmern, darunter Entscheidungsträger, Verkehrsexperten und Sozialpartner, eine breite Diskussion über die sozialen Aspekte des Straßenverkehrs eingeleitet.

- Ende 2015 fanden spezielle Seminare statt, auf denen Vertreter der Industrie, der Mitgliedstaaten und der europäischen Sozialpartner teilnahmen. Die Diskussionen konzentrierten sich auf die Frage, wie die Sozial- und Binnenmarktgesetzgebung im Straßenverkehrssektor angewandt wird.

- Eine Straßenverkehrskonferenz am 19. April 2016. Einer der Workshops behandelte die Themen Binnenmarkt und soziale Aspekte des Kraftverkehrs. Die etwa 400 Teilnehmer, vor allem Vertreter der Mitgliedstaaten und Abgeordnete des Europäischen Parlaments sowie wichtige Interessenvertreter, diskutierten die Ziele und den Umfang der geplanten Initiativen zum Straßenverkehr.

- Um gezielt die Ansichten der nationalen Verkehrsministerien (der Schwerpunkt lag auf der Umsetzung und Auslegung der Vorschriften), Vollzugsbehörden (der Schwerpunkt lag auf der Durchsetzung, den Durchsetzungskosten und dem Nutzen), Unternehmen (der Schwerpunkt lag auf den Auswirkungen der Vorschriften auf Unternehmen des Sektors), Gewerkschaften (der Schwerpunkt lag auf den Auswirkungen der Vorschriften auf die Fahrer) und sonstiger Interessenträger wie Industrieverbände (der Schwerpunkt lag auf den übergreifenden Ansichten über die Auswirkungen der Vorschriften) einzuholen, wurden fünf auf diese Zielgruppen zugeschnittene Umfragen durchgeführt. Insgesamt gingen 1441 Antworten ein (davon 1269 von Kraftverkehrsunternehmen).

- Mit 90 Interessenträgern (davon 37 Kraftfahrern) wurden Gespräche geführt, um Einblicke zu gewinnen, welche Erfahrungen diese Interessenträger mit der Durchsetzung der EU-Straßenverkehrsvorschriften gemacht haben, wie wirksam deren Durchsetzung ist und welche Probleme sich bei der Einhaltung der Vorschriften ergeben haben.

- Vom 5. September bis zum 11. Dezember 2016 wurde eine öffentliche Konsultation<sup>5</sup> durchgeführt, bei der die im Rahmen der Ex-Post-Bewertung ermittelten Probleme bestätigt und Lösungsansätze aufgezeigt werden sollten. 1209 der 1378 Antworten gingen von Kraftfahrern, Unternehmen, Verladern, Spediteuren und Bürgern ein und 169 von nationalen Behörden, Durchsetzungsbehörden, Arbeitnehmerorganisationen und Industrieverbänden;

- Zwischen dem 4. November 2016 und dem 4. Januar 2017 wurde bei ausgewählten KMU eine Umfrage durchgeführt. In den 109 eingegangenen Antworten wurden Ansichten zu den Zielen der Überarbeitung des Rechtsrahmens und zu den Lösungsansätzen dargelegt.

---

<sup>5</sup> Zusammenfassung der Feststellungen: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en)

- Eine Online-Umfrage bei Kraftfahrern (die 345 Antworten enthielten Ansichten zu potenziellen Maßnahmen. Allerdings waren diese Ansichten nicht in vollem Umfang repräsentativ, da 140 dieser Antworten aus den Niederlanden kamen und 127 aus dem Vereinigten Königreich).

- Außerdem initiierte die Kommission eine Umfrage bei nationalen Behörden und Durchsetzungsbehörden (aus 27 EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und der Schweiz gingen 41 Antworten ein) und eine Umfrage bei den Unternehmen (73 Antworten, aber auch hier waren die Antworten nicht repräsentativ, da 58 der Antworten aus Ungarn eingingen). und

- Gespräche mit 7 Verkehrsunternehmen, 9 nationalen Industrieverbänden, 9 nationalen Behörden, 4 nationalen Gewerkschaften und 6 europäischen Sozialpartnern.

Die europäischen Sozialpartner im Straßenverkehrssektor wurden in mehreren bilateralen Sitzungen mit der Kommission und mit dem Straßenverkehrsausschuss für den sektoralen Dialog sowie mit der Arbeitsgruppe der Sozialpartner regelmäßig informiert und konsultiert.

Bei diesen Konsultationen wurden folgende Hauptprobleme bestätigt:

- 1) unangemessene Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer;
- 2) Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmen; und
- 3) hoher Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Mitgliedstaaten.

Außerdem wurden die wichtigsten rechtlichen Aspekte hinter diesen Herausforderungen identifiziert, nämlich unklare oder ungeeignete Sozialvorschriften, abweichende Interpretationen der Vorschriften, uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung und unzureichende Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungen der Mitgliedstaaten.

In Bezug auf die vorgelegten Maßnahmenentwürfe befürworteten alle Interessenträger ausdrücklich eine Verbesserung der Durchsetzung und Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden, auch wenn einige nationale Durchsetzungsbehörden Bedenken hinsichtlich etwaiger zusätzlicher Durchsetzungskosten äußerten.

Die Gewerkschaften, die nationalen Behörden, die Kraftfahrer, die Unternehmen und die Verbände von Straßenverkehrsunternehmen wiesen insbesondere auf das Problem angemessener Ruheeinrichtungen während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit hin.

Die Maßnahmenentwürfe hinsichtlich der Berechnung der durchschnittlichen wöchentlichen Ruhezeit und einer eventuellen größeren Flexibilität bei der Anwendung der Vorschriften für die Lenk- und Ruhezeiten, die es den Kraftfahrern ermöglichen würde, für ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihren Heimatort zurückzukehren, hatten gemischte Reaktionen zur Folge. Im Gegensatz zu den Gewerkschaften befürworteten die Unternehmen und die Kraftfahrer diese Maßnahmen, während die Durchsetzungsbehörden Bedenken hinsichtlich der wirksamen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften anmeldeten.

#### • **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externe Experten unterstützten die Kommission mit einer Studie zur Ex-post-Bewertung vom Juni 2016<sup>6</sup> und mit einer Studie zur Folgenabschätzung, die im Mai 2017 fertiggestellt wurde.

---

<sup>6</sup> Abschlussbericht: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- **Folgenabschätzung**

Dieser Vorschlag wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Empfehlungen abgab. Alle wesentlichen Kommentare des Ausschusses wurden in der überarbeiteten Fassung der Folgenabschätzung berücksichtigt (siehe Bericht über die Folgenabschätzung in Anhang 1).

Bei der Folgenabschätzung wurden vier Politikoptionen betrachtet: Die ersten drei Optionen sind kumulativ im Hinblick auf eine Erhöhung des Umfangs regulatorischer Eingriffe und die erwarteten Auswirkungen, während die vierte Option horizontal war und ihre Maßnahmen mit jeder der ersten drei Optionen kombiniert werden könnten.

Kern der ersten Politikoption ist die Klärung des Rechtsrahmens und die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden. Die zweite Option ist auf eine Stärkung der Durchsetzung ausgerichtet. Bei der dritten Politikoption werden wesentlichen Änderungen der Vorschriften vorgeschlagen, insbesondere in Bezug auf die leistungsbezogene Bezahlung und Ausnahmen für die Personenbeförderungen im inländischen und grenzüberschreitenden Kraftomnibus-Verkehr. Die vierte Politikoption betrifft sektorspezifische Kriterien und bestimmte Durchsetzungsmaßnahmen für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor. Sie enthielt drei Varianten mit unterschiedlichen zeitlichen Grenzen:

Option 1 schien am wenigsten geeignet, das Problem der Rechtsunsicherheit und der Ungleichheit zwischen Kraftfahrern und Unternehmen wirksam anzugehen. Dies war insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Maßnahmen freiwillig wären und es den Mitgliedstaaten überlassen wäre, sie einzuführen oder nicht. Dieser freiwillige Ansatz würde die Vorbehalte gegenüber ausufernder nationaler Maßnahmen, mit denen sich die Kraftfahrer und die Unternehmen auseinandersetzen müssten, nur vergrößern.

Option 3 könnte einige Nebeneffekte zu haben, die sich nachteilig auf die Arbeitsbedingungen der in der Personenbeförderung beschäftigten Kraftfahrer auswirken. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Maßnahme in Bezug auf die aufgeschobenen wöchentlichen Ruhezeiten zu einer Erhöhung des Ermüdungsindex um 20-33 % und der Risiken für die Straßenverkehrssicherheit um 4-5 % führen würde. Diese erhöhten Ermüdungs- und Risikoindizes würden mit einer 3-5 %igen Einsparung bei den Kosten der Unternehmen für die Einhaltung der Vorschriften einhergehen.

Die bevorzugte Option ist eine Kombination von Politikoption 2 und Politikoption 4. Die Auswirkungen der Politikoption 4 verstärken die erwarteten Auswirkungen der Politikoption 2, indem die Arbeits- und Ruhebedingungen für Kraftfahrer (der Ermüdungsindex sinkt um 28 % und für die Kraftfahrer aus der EU-13 verringern sich die Zeiträume der Abwesenheit vom Heimatort um 43 % und bei den Kraftfahrern aus den EU-15 um 16 %) verbessert werden. Eine Kombination der Optionen 2 und 4 wird auch zu Synergiegewinnen führen, die effizientere Kontrollen der Einhaltung der Entsendevorschriften ermöglichen und dadurch die Kosten für die Unternehmen senken.

Eine Kombination der Optionen 2 und 4 ist generell die wirksamste Art und Weise, um die bei der Folgenabschätzung ermittelten Probleme anzugehen. Es wird geschätzt, dass Unternehmen, die grenzüberschreitende Straßenverkehrsdienste erbringen, mit der Politikoption 4 bei den Verwaltungskosten rund 785 Mio. EUR pro Jahr einsparen können. Die Einsparungen aufgrund der Maßnahmen der Option 2 konnten nicht quantifiziert werden. Gleichwohl dürften sie zu weniger Zuwiderhandlungen und damit zu einer Senkung der



Kosten für die Einhaltung der Vorschriften führen. Darüber hinaus lässt sich mit der Politikoption 2 die Effizienz des Straßenverkehrs erhöhen und Anreize schaffen, damit die Fahrer häufiger an ihren Heimatort zurückkehren können. Allerdings werden den nationalen Behörden in dem Übergangszeitraum, in dem die überarbeiteten Vorschriften eingeführt werden, leicht höhere Durchsetzungskosten (zwischen 1,3 % und 8 %) entstehen. Ebenso werden beide Optionen für bestimmte Unternehmen zu einem leichten Anstieg der Kosten für die Einhaltung der Vorschriften führen, da die Unterbringungskosten für die außerhalb des Fahrzeugs einzulegenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten (rund 50 – 160 EUR pro Reise) gezahlt werden müssen.

Der Vorschlag steht im Einklang mit der in der Folgenabschätzung bevorzugten Option.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag entspricht dem REFIT-Ziel, die Wirksamkeit der Rechtsvorschriften zu erhöhen und den Verwaltungsaufwand für Unternehmen zu verringern. Dies wird in erster Linie durch eine Vereinfachung und eine Anpassung der Vorschriften an den sektorspezifischen Bedarf und, mit Blick auf wirksamere Kontrollen, durch eine stärkere Nutzung digitaler Aufzeichnungsgeräte (Fahrtschreiber) erreicht. Wenngleich die Durchsetzungskosten für die nationalen Behörden leicht steigen dürften, lässt sich dieser Anstieg durch die besseren Arbeitsbedingungen für die Kraftfahrer und bessere Geschäftsbedingungen für die Unternehmen rechtfertigen. Dies führt zu Einsparungen bei den Kosten, die bei einer Nichteinhaltung der Vorschriften anfallen. Der Vorschlag wird auch eine effizientere Durchsetzung bewirken, beispielsweise durch eine Verbesserung der Merkmale des künftigen „intelligenten“ Fahrtschreibers. Der Vorschlag sieht keine Ausnahmen für Kleinstunternehmen vor, da hierbei das Risiko ungleicher Wettbewerbs- und Arbeitsbedingungen bestünde.

### **Grundrechte**

Der Vorschlag leistet einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Grundrechtecharta, insbesondere von Artikel 31, in dem das Recht auf angemessene und gerechte Arbeitsbedingungen festgelegt ist.

## **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

## **5. SONSTIGE ELEMENTE**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Entwicklungen, insbesondere Zahl, Art und Häufigkeit von Verstößen gegen die Sozialvorschriften, werden mit Hilfe nationaler Umsetzungsberichte und Datenanalysen der EU-Durchsetzungsstellen überwacht. Der Straßenverkehrsausschuss wird Fragen der Um- und Durchsetzung regelmäßig überwachen und bewerten.

Andere Marktentwicklungen und ihre möglichen Auswirkungen auf die Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen werden aufgrund sachdienlicher Daten bewertet, die für andere Initiativen, insbesondere bei der Überarbeitung der Verordnung über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) und die

Verordnung über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009), erhoben wurden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Wichtigste Elemente des Vorschlags:

**Verordnung (EG) Nr. 561/2006**

*Artikel 3*

Artikel 3 Buchstabe h wird geändert, um entsprechend dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-317/12 *Lundberg* zu klären, dass Privatpersonen, die Fahrzeuge verwenden, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, und die private Gegenstände für eigene Zwecke befördern, nicht verpflichtet sind, ihre Lenk- und Ruhezeiten aufzuzeichnen, und deshalb nicht verpflichtet sind, einen Fahrtenschreiber oder eine Fahrerkarte einzubauen oder zu verwenden.

*Artikel 4*

Artikel 4 Buchstabe r wird angefügt um den Begriff „nichtgewerbliche“ Güterbeförderung zu definieren, da eine nicht einheitliche Definition zu Unsicherheiten und Unterschieden bei der Auslegung führt.

*Artikel 6*

Artikel 6 Absatz 5 wird geändert um klarzustellen, dass die Zeiten für andere Arbeiten als Lenktätigkeiten der Kraftfahrer sowie Bereitschaftszeiten aufgezeichnet werden müssen und ihre Aufzeichnung harmonisiert werden muss. Eine umfassende Aufzeichnung aller Tätigkeiten der Kraftfahrer, und nicht nur die Lenktätigkeiten, die automatisch von einem Fahrtenschreiber festgehalten werden, ist wichtig, um die Arbeitsmuster der Kraftfahrer, die ggf. zu einer Ermüdung führen und eine Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr bedeuten können, wirksam zu überwachen.

*Artikel 7*

In Artikel 7 wird ein dritter Absatz angefügt um klarzustellen, dass Kraftfahrer, die im Team fahren, ihre vorgeschriebene Fahrtunterbrechung in einem Fahrzeug einlegen können, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird. Dies ist aufgrund nicht verbindlicher Leitlinien der Kommission bereits gängige Praxis.

*Artikel 8*

Artikel 8 wird zur Klärung und zur Anpassung der wöchentlichen Ruhezeiten an den sektorspezifischen Bedarf und an das derzeitige Vorgehen bei der Festlegung von Beförderungszeitplänen, insbesondere im Fernverkehr, geändert. Dadurch sollen die Ruhebedingungen der Kraftfahrer verbessert und die Durchsetzung vereinfacht werden, insbesondere durch Kontrollen des Ausgleichs für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit des Kraftfahrers.

Artikel 8 Absatz 6 wird geändert um klarzustellen, dass Kraftfahrer ihre wöchentlichen Ruhezeiten innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen flexibler handhaben können, wobei sicherzustellen ist, dass ein Ausgleich für eine reduzierte

wöchentliche Ruhezeit zusammen mit einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit innerhalb von drei Wochen genommen wird. Durch diese Änderung werden die derzeitigen Anforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten nicht berührt.

Artikel 8 Absatz 7 wird geändert um zu verdeutlichen, dass jeder Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit mit einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mindestens 45 Stunden zu verbinden ist. Dadurch wird es leichter, die als Ausgleich genommenen Ruhezeiten zu prüfen, und die Kraftfahrer erhalten die Möglichkeit, eine aufsummierte wöchentlichen Ruhezeit zu Anspruch zu nehmen.

In Artikel 8 Absatz 8 wird ein Buchstabe a angefügt um zu verdeutlichen, dass ein Kraftfahrer eine wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden oder mehr nicht in einem Fahrzeug verbringen darf und dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, dem Kraftfahrer eine geeigneten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen bereitzustellen, wenn die Kraftfahrer nicht in der Lage sind, eine wöchentliche Ruhezeit in einem Ort ihrer Wahl zu nehmen.

Ein Artikel 8 Absatz 8 Buchstabe b wird angefügt um die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zu erläutern, die Arbeit der Kraftfahrer so zu organisieren, dass sie innerhalb von drei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens ein Mal in der Lage sind, für eine wöchentliche Ruhezeit an ihrem Heimatort zurückzukehren.

#### *Artikel 9*

Artikel 9 wird geändert, um die gegenwärtige Praxis, Ruhezeiten auf einem Fährschiff oder der Eisenbahn einzulegen, anzupassen. Die derzeitigen Vorschriften lassen es nicht zu, Ruhezeiten von 24 Stunden oder länger, die teilweise bei einer Beförderung auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn eingelegt werden, als reduzierte wöchentliche Ruhezeit aufzuzeichnen. Dies führt zu unnötigen Belastungen für Kraftfahrer und Unternehmen. Durch die Änderung wird daher spezifiziert, dass ein Kraftfahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, auch eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit auf einem Fährschiff oder in der Eisenbahn nehmen kann.

#### *Artikel 12*

Artikel 12 Absatz 2 wird angefügt, damit ein Kraftfahrer unvorhergesehenen Umständen begegnen kann, die die Beförderung verzögern oder den Kraftfahrer daran hindern, für die wöchentliche Ruhezeit an seinen Heimatort zurückzukehren. Es wird präzisiert, dass Kraftfahrer, um ihren Heimatort zu erreichen, den Beginn ihrer wöchentlichen Ruhezeit aufschieben können, vorausgesetzt, sie halten die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten und die erforderliche Mindestdauer der wöchentlichen Ruhezeit ein.

#### *Artikel 14*

Artikel 14 wird geändert um zu verdeutlichen, dass die vorübergehenden Ausnahmen von den allgemeinen Regeln, die die Mitgliedstaaten in dringenden Fällen zulassen, durch die außergewöhnlichen Umstände und die Dringlichkeit ihrer Lösung angemessen begründet werden müssen.

#### *Artikel 15*

In Artikel 15 werden die Mitgliedstaaten zudem verpflichtet, die Kommission über ihre nationalen Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für die Busfahrer, die von der Verordnung ausgenommen sind, zu unterrichten.

#### *Artikel 19*

Artikel 19 wird geändert um zu verdeutlichen, dass nationale Sanktionen, die bei einer Verletzung der Verordnung verhängt werden, gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union im Verhältnis zum Schweregrad des Verstoßes stehen müssen. Außerdem wird vorgesehen, dass jegliche Änderung der nationalen Sanktionsregelung der Kommission mitzuteilen ist.

#### *Artikel 22*

Artikel 22 wird geändert, um die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden sowie den Daten- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten weiter auszubauen. Ziel ist es, die Umsetzung der Vorschriften dieser Verordnung und deren grenzübergreifende Durchsetzung einheitlicher und wirksamer zu gestalten.

Artikel 22 Absatz 1 wird geändert, um zu verdeutlichen, dass die gegenseitige Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten unverzüglich und innerhalb klar vorgegebener Fristen gemäß der Richtlinie 2006/22/EG zu leisten ist.

In Artikel 22 Absatz 2 wird ein Buchstabe c angefügt um zu verdeutlichen, dass der Informationsaustausch auch Daten über die Risikoeinstufung von Unternehmen und sonstige Informationen, die für die Gewährleistung einer effektiven und effizienten Durchsetzung notwendig sind, betrifft.

Artikel 22 Absatz 3 Buchstabe a präzisiert, dass Stellen für die innergemeinschaftliche Verbindung für die Organisation eines reibungslosen Informationsaustauschs verantwortlich sein müssen.

Artikel 22 Absatz 3 Buchstabe b wird angefügt um klarzustellen, dass die gegenseitige Amtshilfe unentgeltlich erfolgt.

#### *Artikel 25*

Artikel 25 Absatz 2 wird geändert um klarzustellen, dass die Kommission gegebenenfalls Durchführungsrechtsakte zur Klärung der Bestimmungen dieser Verordnung erlassen kann. Diese Rechtsakte sollten eine einheitliche Anwendung und Durchsetzung der Verordnung sicherstellen.

### **Verordnung (EU) Nr. 165/2014**

#### *Artikel 8*

Artikel 8 wird geändert, um die Merkmale des „intelligenten“ Fahrtenschreibers weiter zu verbessern, sodass es möglich wird, den genauen Standort eines Fahrzeugs, das für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt wird, zu bestimmen. Dies wird die Durchsetzung der Sozialvorschriften erleichtern.

#### *Artikel 34*

In Artikel 34 werden die Kraftfahrer verpflichtet, bei Erreichen des ersten geeigneten Halteplatzes nach einer Grenzüberschreitung den Standort ihres Fahrzeugs in einem Fahrtenschreiber aufzuzeichnen. Auf diese Weise wird es leichter, die Einhaltung der Sozialvorschriften zu überwachen. Diese Verpflichtung gilt nicht für Kraftfahrer mit „intelligenten“ Fahrtenschreibern, die eine Grenzüberschreitung automatisch aufzeichnen.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>7</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>8</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer und faire Geschäftsbedingungen für Kraftverkehrsunternehmen sind von größter Bedeutung für die Schaffung eines sicheren, effizienten und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektors. Um diesen Prozess zu erleichtern, ist es unverzichtbar, dass die Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr klar, zweckdienlich, leicht anzuwenden und durchzusetzen sind und in wirksamer und kohärenter Weise in der gesamten Union umgesetzt werden.
- (2) Bei der Überprüfung von Wirksamkeit und Effizienz der Umsetzung der bestehenden Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr und insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> wurden einige Mängel des bestehenden Rechtsrahmens festgestellt. Unklare und ungeeignete Vorschriften zur wöchentlichen Ruhezeit, zu Einrichtungen für die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen im Mehrfahrerbetrieb sowie fehlende Bestimmungen über die Rückkehr der Fahrer an ihren Wohnort führen zu unterschiedlichen Auslegungen und Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten. Durch die von einigen Mitgliedstaaten kürzlich verabschiedeten einseitigen Maßnahmen werden die Rechtsunsicherheit und die Ungleichbehandlung von Fahrern und Unternehmen weiter verstärkt.

---

<sup>7</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>8</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>9</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).

- (3) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat bestätigt, dass die uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung der Sozialvorschriften der Union vor allem auf unklare Vorschriften, ineffiziente Nutzung der Kontrollinstrumente und unzureichende Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zurückzuführen ist.
- (4) Klare, angemessene und einheitlich durchgesetzte Vorschriften sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der politischen Ziele, nämlich die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer zu verbessern sowie insbesondere einen unverfälschten Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr für alle Straßenverkehrsteilnehmer zu leisten.
- (5) Die bisherige Anforderung in Bezug auf Fahrtunterbrechungen hat sich als ungeeignet und unpraktisch für Fahrer, die sich beim Fahren abwechseln, erwiesen. Daher ist es angebracht, die Verpflichtung zur Aufzeichnung von Fahrtunterbrechungen dem besonderen Charakter der Beförderungen anzupassen, die von Fahrern durchgeführt werden, die sich beim Fahren abwechseln.
- (6) Im grenzüberschreitenden Fernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Heimatort abwesend. Durch die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit werden diese Zeiträume unnötig verlängert. Daher ist es wünschenswert, die Bestimmung über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit so anzupassen, dass es für die Fahrer leichter ist, Beförderungen unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen und für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an ihren Heimatort zurückzukehren sowie einen vollen Ausgleich für alle reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten zu erhalten. Ferner muss vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmer die Arbeit der Fahrer so planen, dass diese Zeiträume der Abwesenheit vom Heimatort nicht übermäßig lang sind.
- (7) Die Bestimmungen über die wöchentlichen Ruhezeiten werden in Bezug auf den Ort, an dem die wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden sollte, in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt. Daher sollte klargestellt werden, dass eine angemessene Unterbringung der Fahrer gewährleistet werden muss, wenn sie ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht am Heimatort einlegen.
- (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.
- (9) Um unterschiedliche Durchsetzungspraktiken abzubauen und zu vermeiden sowie Wirksamkeit und Effizienz der grenzüberschreitenden Durchsetzung weiter zu verbessern, müssen unbedingt klare Regeln für die regelmäßige Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt werden.
- (10) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu gewährleisten, sollten der Kommission im Hinblick auf die Klarstellung der Bestimmungen der Verordnung und die Festlegung gemeinsamer Konzepte für deren Anwendung und Durchsetzung Durchführungsbefugnisse

übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> ausgeübt werden.

- (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.
- (12) Die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> sollten daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

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

- (1) Artikel 3 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;“

- (2) Dem Artikel 4 wird folgender Buchstabe r angefügt:

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

- (3) In Artikel 6 Absatz 5 erhält Satz 1 folgende Fassung:

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

- (4) In Artikel 7 wird folgender Satz 3 angefügt:

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

- (5) Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- (a) Absatz 6 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

---

<sup>10</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).

<sup>11</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).



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

- a) vier regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
- b) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden und zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 24 Stunden.

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

(b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(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.“

(c) Folgende Absätze 8a und 8b werden eingefügt:

„(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:

- a) entweder vom Arbeitgeber bereitgestellt bzw. bezahlt, oder
- b) am Wohnort oder in einer anderen vom Fahrer gewählten privaten Unterkunft.

(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.“

(6) Artikel 9 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

(7) In Artikel 12 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„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.“

(8) Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

(9) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 15*

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

(10) Artikel 19 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(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 Rates<sup>12</sup>, 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.“

(11) Artikel 22 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

(b) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe c angefügt:

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

(c) Folgende Absätze 3a und 3b werden eingefügt:

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

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

(12) Artikel 25 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(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.“

---

<sup>12</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).

## Artikel 2

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

(13) Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

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

(14) Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(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.“.

## Artikel 3

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

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

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*