

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 249



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

63. Jahrgang

31. Juli 2020

Inhalt

### I Gesetzgebungsakte

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern** ..... 1
- ★ **Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor** ..... 17
- ★ **Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen <sup>(1)</sup>** ..... 33

#### RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012** ..... 49

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

# DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.



## I

*(Gesetzgebungsakte)*

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) 2020/1054 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 15. Juli 2020

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der 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>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer und faire Geschäftsbedingungen für Verkehrsunternehmen sind von übertragender Bedeutung für die Schaffung eines sicheren, effizienten und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektors, um Nichtdiskriminierung zu gewährleisten und qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen. Um diesen Prozess zu erleichtern, ist es wesentlich, dass die Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr klar, verhältnismäßig, zweckdienlich, und in wirksamer und kohärenter Weise in der gesamten Union leicht anzuwenden, durchzusetzen und umzusetzen sind.
- (2) Bei der Überprüfung von Wirksamkeit und Effizienz der Umsetzung des derzeitigen Regelwerks an Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehr und insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> wurden einige Mängel bei der Anwendung dieses Rechtsrahmens festgestellt. Unklare Vorschriften zur wöchentlichen Ruhezeiten, zur Unterbringung während der Ruhezeiten und zu Fahrtunterbrechungen im Mehrfahrerbetrieb sowie fehlende Bestimmungen über die Rückkehr der Fahrer an ihren Wohnsitz haben zu unterschiedlichen Auslegungen und Durchsetzungspraktiken in den Mitgliedstaaten geführt. Durch die von einigen Mitgliedstaaten kürzlich verabschiedeten einseitigen Maßnahmen sind die Rechtsunsicherheit und die Ungleichbehandlung von Fahrern und Unternehmen weiter erhöht worden. Hingegen tragen die täglichen und wöchentlichen Höchstlenkzeiten wirksam zur Verbesserung der sozialen Bedingungen der Kraftfahrer sowie zur allgemeinen Straßenverkehrssicherheit bei. Es bedarf kontinuierlicher Anstrengungen, um deren Einhaltung sicherzustellen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 45.

<sup>(2)</sup> ABl. C 176, vom 23.5.2018, S. 57.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates nach erster Lesung vom 7. April 2020 (AbL. C 151 vom 6.5.2020, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</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) Zur Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr ist es wichtig, die Verkehrsunternehmen dazu anzuhalten, eine Sicherheitskultur zu entwickeln, die auf allen Ebenen befolgt wird. Insbesondere sollte es zur Vermeidung von Verstößen gegen die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten oder einer Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit nicht erlaubt sein, eine leistungsabhängige Entlohnung mit der Zeit, die für die Beförderung von Fahrgästen zu ihren Bestimmungsorten oder für die Lieferung von Gütern erforderlich ist, zu verknüpfen.
- (4) Die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat bestätigt, dass die uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung der Sozialvorschriften der Union vor allem auf unklare Vorschriften, auf eine ineffiziente und uneinheitliche Nutzung der Kontrollinstrumente und auf eine unzureichende Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zurückzuführen ist.
- (5) Um Klarheit und Einheitlichkeit zu verbessern, sollte die nichtgewerbliche Nutzung von Fahrzeugen vom Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen werden.
- (6) Klare, geeignete, verhältnismäßige und einheitlich durchgesetzte Vorschriften sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der politischen Ziele, die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern sowie insbesondere einen unverfälschten und fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmern zu gewährleisten und einen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr für alle Straßenverkehrsteilnehmer zu leisten.
- (7) Die bisherigen Anforderungen an Fahrtunterbrechungen haben sich als ungeeignet und unpraktisch für Fahrer, die sich beim Fahren abwechseln, erwiesen. Daher ist es angebracht, die Verpflichtung zur Aufzeichnung von Fahrtunterbrechungen dem besonderen Charakter der Beförderungen anzupassen, die von Fahrern durchgeführt werden, die sich beim Fahren abwechseln, ohne die Sicherheit der Fahrer oder die Straßenverkehrssicherheit zu gefährden.
- (8) Im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr tätige Fahrer sind über lange Zeiträume von ihrem Heimatort abwesend. Die derzeitigen Anforderungen an die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit können diese Zeiträume unnötig verlängern. Daher ist es wünschenswert, die Bestimmungen über die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit so anzupassen, dass es für die Fahrer einfacher ist, grenzüberschreitende Beförderungen in Übereinstimmung mit den Vorschriften durchzuführen und ihren Heimatort für eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu erreichen und für alle verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten einen vollständigen Ausgleich zu erhalten. Angesichts der Unterschiede zwischen der Beförderung von Fahrgästen und von Gütern sollte diese Möglichkeit nicht für Fahrer gelten, wenn sie in der Personenbeförderung tätig sind.
- (9) Flexibilität bei der Planung der Ruhezeiten von Fahrern sollte für den Fahrer transparent und vorhersehbar sein und in keiner Weise die Sicherheit im Straßenverkehr dadurch gefährden, dass der Ermüdungsgrad der Fahrer erhöht wird, oder die Arbeitsbedingungen sich verschlechtern. Diese Flexibilität sollte daher die derzeitige Arbeitszeit des Fahrers oder die 14-tägige Höchstlenkzeit nicht ändern und sollte strengeren Vorschriften über den Ausgleich für reduzierte Ruhezeiten unterliegen.
- (10) Um zu gewährleisten, dass diese Flexibilität nicht missbraucht wird, ist es von wesentlicher Bedeutung, den zulässigen Umfang zu bestimmen und angemessene Kontrollen vorzusehen. Dieser Anwendungsbereich sollte daher auf diejenigen Fahrer beschränkt werden, die während des Bezugszeitraums ihre reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb der Mitgliedstaaten des Unternehmens und außerhalb des Wohnsitzmitgliedstaates des Fahrers verbringen. Das kann überprüft werden, indem die Aufzeichnungen des Fahrtschreibers auf der Straße und auf dem Betriebsgelände des Verkehrsunternehmens eingesehen werden, da sie den Ort des Beginns und des Endes der Ruhezeit sowie Angaben zu den einzelnen Fahrern enthalten.
- (11) Um eine wirksame Durchsetzung zu gewährleisten, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen in der Lage sind, festzustellen, ob die Lenk- und Ruhezeiten des laufenden Tages und der vorausgehenden 56 Tage ordnungsgemäß eingehalten wurden.
- (12) Der rasche technologische Fortschritt führt derzeit zu einer schrittweisen Automatisierung der Fahrsysteme, sodass weniger oder keinerlei direkte Eingriffe durch den Fahrer erforderlich sind. Um diesen Veränderungen Rechnung zu tragen, müssen die geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten, möglicherweise angepasst werden, um die Sicherheit des Straßenverkehrs und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und gleichzeitig die Union in die Lage zu versetzen, eine Vorreiterrolle bei neuen innovativen Technologien und Verfahren zu übernehmen. Daher sollte die Kommission einen Bericht zur Bewertung des Einsatzes autonomer Fahrsysteme in den Mitgliedstaaten, einschließlich der Vorteile autonomer Fahrtechnologien, vorlegen. Diesem Bericht sollten gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge beifügt werden.
- (13) Zur Förderung des sozialen Fortschritts sollte angegeben werden, wo die wöchentlichen Ruhezeiten eingelegt werden können, um zu gewährleisten, dass Fahrern angemessene Bedingungen für die Ruhezeit zur Verfügung stehen. Von besonderer Bedeutung ist die Qualität der Unterbringung während der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit, die der Fahrer nicht in der Kabine des Fahrzeugs, sondern in einer geeigneten Unterkunft auf Kosten des Verkehrsunternehmens als Arbeitgeber verbringen sollte. Damit für gute Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Fahrer gesorgt ist, sollte die Anforderung präzisiert werden, dass den Fahrern eine hochwertige und geschlechtergerechte Unterkunft bereitgestellt wird, wenn sie ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht am Heimatort einlegen.

- (14) Es muss ferner vorgesehen werden, dass Verkehrsunternehmen die Arbeit der Fahrer so planen, dass Zeiträume der Abwesenheit vom Wohnsitz nicht übermäßig lang sind und die Fahrer lange Ruhezeiten als Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Anspruch nehmen können. Die Rückkehr sollte so organisiert werden, dass es möglich ist, eine Betriebsstätte des Verkehrsunternehmens im Mitgliedstaat seiner Niederlassung oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen; den Fahrern sollte es freigestellt sein zu wählen, wo sie ihre Ruhezeit verbringen. Für den Nachweis, dass das Verkehrsunternehmen seinen Verpflichtungen zur Organisation der regelmäßigen Rückkehr nachkommt, sollte das Verkehrsunternehmen auf Fahrtenschreiberaufzeichnungen, Dienstpläne der Fahrer oder andere Unterlagen zurückgreifen können. Diese Belege sollten in den Geschäftsräumen des Verkehrsunternehmens verfügbar sein, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.
- (15) Regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten und längere Ruhezeiten dürfen nicht im Fahrzeug oder auf einer Parkfläche verbracht werden, sondern nur in einer geeigneten Unterkunft, die an einen Parkplatz angrenzen kann; daher ist es von größter Bedeutung, dass es den Fahrern ermöglicht wird, sichere und gesicherte Parkflächen zu finden, die ein angemessenes Sicherheitsniveau und geeignete Einrichtungen bieten. Die Kommission hat bereits untersucht, wie die Entwicklung hochwertiger Parkflächen, einschließlich der erforderlichen Mindestanforderungen, gefördert werden kann. Die Kommission sollte daher Normen für sichere und gesicherte Parkflächen erarbeiten. Diese Normen sollten zur Förderung hochwertiger Parkflächen beitragen. Die Normen können überarbeitet werden, um für einen besseren Zugang zu alternativen Kraftstoffen zu sorgen, im Einklang mit den Strategien zur Entwicklung dieser Infrastrukturen. Wichtig ist auch, dass Parkflächen frei von Eis und Schnee gehalten werden.
- (16) Sichere und gesicherte Parkflächen sollten Auditverfahren für eine Zertifizierung nach Unionsstandards unterliegen. Diese Auditverfahren sollten auch sicherstellen, dass die Parkflächen diesen Standards dauerhaft entsprechen. Die Kommission sollte daher mit der Ausarbeitung eines Zertifizierungsverfahrens für den Bau sicherer und gesicherter Parkflächen in der Union beauftragt werden.
- (17) Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und der Durchsetzung sollten alle Fahrer umfassend über die Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten und über die Gefahren von Übermüdung informiert sein. Leicht zugängliche Informationen über verfügbare Einrichtungen zur Verbringung der Ruhezeit sind in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Daher sollte die Kommission über eine benutzerfreundliche Internetseite Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen bereitstellen. Diese Informationen sollten auf dem neuesten Stand gehalten werden.
- (18) Um zu gewährleisten, dass Parkflächen dauerhaft verkehrssicher und geschützt sind, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Erarbeitung von Normen für das Dienstniveau auf sicheren und gesicherten Parkflächen und von Verfahren zur Zertifizierung der Sicherheit und Sicherung von Parkflächen zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Durchführung mit den Grundsätzen in Einklang steht, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>(5)</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (19) Nach den mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(6)</sup> erstellten überarbeiteten TEN-V-Leitlinien ist geplant, dass an Autobahnen etwa alle 100 km Parkflächen eingerichtet werden, um gewerblichen Straßennutzern Parkgelegenheiten mit geeignetem Sicherheits- und Sicherungsniveau zu bieten. Um den Bau angemessener Parkplatzinfrastrukturen zu beschleunigen und zu fördern, ist es wichtig, dass ausreichende Möglichkeiten für eine Kofinanzierung durch die Union gemäß den geltenden und künftigen Rechtsakten der Union über die Bedingungen für diese finanzielle Unterstützung zur Verfügung stehen.
- (20) Viele Beförderungen im Straßenverkehr innerhalb der Union enthalten Streckenabschnitte, die mit Fähren oder auf der Schiene zurückgelegt werden. Für solche Beförderungen sollten deshalb klare und sachgemäße Bestimmungen über die Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen festgelegt werden.

<sup>(5)</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>(6)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

- (21) Die Fahrer werden gelegentlich mit unvorhersehbaren 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, dass den Fahrern die Bewältigung dieser Umstände erleichtert und ermöglicht wird, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen. Unter solchen außergewöhnlichen Umständen sind plötzliche, unvermeidbare und nicht vorhersehbare Umstände zu verstehen, unter denen es für eine kurze Zeit unerwartet unmöglich wird, alle Bestimmungen der Verordnung einzuhalten. Daher können solche Umstände nicht systematisch angeführt werden, um die Einhaltung dieser Verordnung zu umgehen. Für eine ordnungsgemäße Durchsetzung sollten die Fahrer die außergewöhnlichen Umstände dokumentieren, die zu einer Abweichung von diesen Bestimmungen führen. Zusätzlich sollte eine Sicherheitsbestimmung dafür sorgen, dass die Lenkzeit nicht übermäßig lang ist.
- (22) Um unterschiedliche Durchsetzungspraktiken abzubauen und zu vermeiden sowie Wirksamkeit und Effizienz der grenzüberschreitenden Durchsetzung weiter zu verbessern, müssen unbedingt klare Regeln für die regelmäßige Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt werden.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten alle Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, damit einzelstaatliche Vorschriften über Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(7)</sup> auf wirksame, angemessene und abschreckende Weise umgesetzt werden. Es ist wichtig sicherzustellen, dass Berufszugehörige leichten Zugang zu Informationen über die in jedem Mitgliedstaat geltenden Sanktionen haben. Die mit der Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(8)</sup> errichtete Europäische Arbeitsbehörde könnte diesen Zugang erleichtern, indem sie die Informationen über die zentrale unionsweite Internetseite zur Verfügung stellt, die als einheitliches Zugangstor zu Informationsquellen und Dienstleistungen auf Unionsebene und nationaler Ebene in allen Amtssprachen der Union gemäß der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(9)</sup> dient.
- (24) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Klarstellung der Bestimmungen der Verordnung und die Festlegung gemeinsamer Konzepte für deren Anwendung und Durchsetzung übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(10)</sup> ausgeübt werden.
- (25) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Durchführungsrechtsakten zur Festlegung genauer Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Verpflichtung zur Aufzeichnung und Speicherung der Daten zu sämtlichen Grenzüberschreitungen des Fahrzeugs und Tätigkeiten und mit genauen Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Vorschriften über Datenanforderungen und -funktionen sowie zum Einbau von Fahrtenschreibern übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.
- (26) Um die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften zu verbessern, sollten die derzeitigen intelligenten Fahrtenschreibersysteme in vollem Umfang genutzt werden und intelligente Fahrtenschreiber auch für leichte Nutzfahrzeuge über einem bestimmten Gewicht, die im internationalen gewerblichen Verkehr eingesetzt werden, verbindlich vorgeschrieben werden. Daher sollten die Funktionen des Fahrtenschreibers verbessert werden, um eine genauere Positionsbestimmung zu ermöglichen.
- (27) Die Kostenwirksamkeit der Durchsetzung der Sozialvorschriften, die rasche Entwicklung neuer Technologien, die Digitalisierung in der gesamten Wirtschaft der Union und die Notwendigkeit, für gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmen im internationalen Straßenverkehr zu sorgen, erfordern es, den Übergangszeitraum für den Einbau intelligenter Fahrtenschreiber in zugelassene Fahrzeuge zu verkürzen. Intelligente Fahrtenschreiber werden zu vereinfachten Kontrollen beitragen und somit die Arbeit der nationalen Behörden erleichtern.

<sup>(7)</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).

<sup>(8)</sup> Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABl. L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

<sup>(9)</sup> Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Oktober 2018 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors zu Informationen, Verfahren, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1).

<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).

- (28) Damit Fahrer, Verkehrsunternehmen und Kontrollbehörden möglichst bald die Vorzüge intelligenter Fahrtenschreiber, einschließlich der automatischen Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen, nutzen können, sollten bestehende Fahrzeugflotten innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach Inkrafttreten der detaillierten technischen Vorschriften mit solchen Geräten ausgerüstet werden. Ein solcher Zeitraum wird ausreichend Zeit zur Vorbereitung geben.
- (29) In Fahrzeugen, die nicht mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgerüstet sind, sollte die Überschreitung der Grenzen eines Mitgliedstaats auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze im Fahrtenschreiber eingetragen werden.
- (30) Die Aufzeichnung von Tätigkeiten im Fahrtenschreiber ist ein wichtiger Teil der Arbeit der Fahrer. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Fahrer angemessen darin geschult werden, wie die neuen Funktionen von Fahrtenschreibern, die auf den Markt gebracht werden, zu verwenden sind. Als Arbeitgeber sollten die Verkehrsunternehmen die Kosten dieser Schulungen tragen.
- (31) Die Vielfalt von verwendeten Fahrtenschreibern und sich rasch entwickelnde ausgefeilte Manipulationstechniken stellen für Kontrolleure, die die Einhaltung des einschlägigen Unionsrechts überwachen, eine Herausforderung dar. Das gilt insbesondere für durchgeführte Straßenkontrollen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass Kontrolleure geeignete Schulungen erhalten, um sicherzustellen, dass sie mit den neuesten technologischen Entwicklungen und Manipulationstechniken vertraut sind.
- (32) Um den Aufwand für Verkehrsunternehmen und Kontrollbehörden zu verringern, sollte ein Kontrolleur, wenn er die Plombierung eines Fahrtenschreibers zu Kontrollzwecken entfernt hat, in bestimmten gut dokumentierten Fällen befugt sein, eine neue Plombierung anzubringen.
- (33) Unter Berücksichtigung der kontinuierlichen technologischen Entwicklungen prüft die Kommission die Möglichkeit, neue technische Lösungen zu entwickeln, die bei gleichen oder geringeren Kosten den gleichen Nutzen und die gleiche Sicherheit bieten wie die intelligenten Fahrtenschreiber.
- (34) Es ist wichtig, dass in Drittländern niedergelassene Verkehrsunternehmen bei Beförderungen im Straßenverkehr im Gebiet der Union Vorschriften unterliegen, die den Rechtsvorschriften der Union gleichwertig sind. Die Kommission sollte die Anwendung dieses Grundsatzes auf Unionsebene bewerten und angemessene Lösungen vorschlagen, die im Rahmen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (Accord Européen sur les Transports Routiers, im Folgenden „AETR-Abkommen“) ausgehandelt werden sollten.
- (35) Die Güterbeförderung unterscheidet sich von der Personenbeförderung. Daher sollte die Kommission prüfen, ob geeignetere Vorschriften für die Personenbeförderung vorgeschlagen werden sollten, insbesondere für den Gelegenheitsverkehr im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(11)</sup>.
- (36) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Sicherheit im Straßenverkehr und die Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern in der Union durch die Harmonisierung der Regeln über Lenkzeiten, Pausen und Ruhezeiten im Straßentransport und durch die Harmonisierung der Regeln über die Verwendung und die Durchsetzung der Nutzung von Fahrtenschreibern zu verbessern, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen der Art der Ziele auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (37) Die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

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

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

„aa) ab dem 1. Juli 2026 bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen oder bei Kabotagebeförderungen mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt, oder“.

<sup>(11)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe aa erhält folgende Fassung:

„aa) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die

i) zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt, oder

ii) zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern,

ausschließlich in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens, und unter der Bedingung, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt und dass die Beförderung nicht gewerblich erfolgt;“;

b) Folgender Buchstabe wird eingefügt:

„ha) Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 2,5 aber nicht mehr als 3,5 Tonnen, die für die Güterbeförderung eingesetzt werden, wenn die Beförderung nicht als gewerbliche Beförderung, sondern durch das Unternehmen oder den Fahrer im Werkverkehr erfolgt und das Fahren nicht die Haupttätigkeit der Person darstellt, die das Fahrzeug führt.“

3. In Artikel 4 wird folgender Buchstabe angefügt:

„r) ‚nichtgewerbliche Beförderung‘ jede Beförderung im Straßenverkehr, außer Beförderungen auf eigene oder fremde Rechnung die weder direkt noch indirekt entlohnt wird und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht.“

4. Artikel 6 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) 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 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in den Fahrtenschreiber einzugeben.

(\*) 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).“

5. In Artikel 7 wird folgender Absatz 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 dabei nicht unterstützt.“

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

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

a) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

- b) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.

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

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

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

- b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(6b) Jede Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit ist durch eine gleichwertige Ruhepause auszugleichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche zu nehmen ist.

Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 Unterabsatz 3 nacheinander eingelegt, ist die nächste Ruhezeit — als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten — vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen.“

- c) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

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

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

- d) Folgender Absatz wird eingefügt:

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

Hat der Fahrer jedoch zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten gemäß Absatz 6 eingelegt, muss das Verkehrsunternehmen die Arbeit des Fahrers so planen, dass dieser in der Lage ist, bereits vor Beginn der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird, zurückzukehren.

Das Unternehmen dokumentiert, wie es diese Verpflichtung erfüllt, und es bewahrt die betreffenden Unterlagen in seinen Geschäftsräumen auf, damit sie auf Verlangen der Kontrollbehörden vorgelegt werden können.“

- e) Folgender Absatz wird angefügt:

„(10) Die Kommission prüft spätestens am 21. August 2022, ob geeignetere Vorschriften für Fahrer erlassen werden können, die für Gelegenheitsdienste im Personenverkehr im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 eingesetzt werden, und teilt das Ergebnis dem Parlament und dem Rat mit.“

7. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 8a

(1) Die Kommission stellt sicher, dass Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr leichten Zugang zu Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen haben. Die Kommission veröffentlicht eine Liste aller zertifizierten Parkflächen, damit den Fahrern Folgendes in angemessener Form geboten wird:

— Erkennen und Verhindern von unberechtigtem Eindringen,

- Beleuchtung und Sichtverhältnisse,
- Kontaktstelle und Verfahren für Notfälle,
- geschlechtergerechte sanitäre Einrichtungen,
- Möglichkeiten zum Kauf von Lebensmitteln und Getränken,
- Kommunikationsverbindungen,
- Stromversorgung.

Die Liste dieser Parkflächen wird auf einer einheitlichen amtlichen Internetseite veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.

(2) Die Kommission erlässt delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 23a, um Normen festzulegen, mit denen das Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau der in Absatz 1 genannten Flächen und die Verfahren für die Zertifizierung von Parkflächen detaillierter vorgegeben werden.

(3) An allen zertifizierten Parkflächen kann darauf hingewiesen werden, dass sie gemäß den Normen und Verfahren der Union zertifiziert sind.

Gemäß Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) sind die Mitgliedstaaten gehalten, die Schaffung von Parkflächen für gewerbliche Straßennutzer zu fördern.

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

---

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

8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

In Bezug auf regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten gilt diese Ausnahme für Fähr- oder Zugreisen nur, wenn

- a) die geplante Reisedauer 8 Stunden oder mehr beträgt und
- b) der Fahrer Zugang zu einer Schlafkabine auf der Fähre oder im Zug hat.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers befindet, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer in einem Zug oder auf einem Fährschiff befindet und Zugang zu einer Schlafkabine, einer Kojen oder einem Liegewagen hat.“

9. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 9a

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

10. Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

11. In Artikel 12 werden folgende Absätze angefügt:

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

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

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

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

12. Artikel 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

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

b) Folgende Buchstaben werden eingefügt:

„q) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zur Beförderung von Baumaschinen für ein Bauunternehmen, die in einem Umkreis von höchstens 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt werden, vorausgesetzt dass das Lenken der Fahrzeuge für den Fahrer nicht die Haupttätigkeit darstellt;

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

13. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten können in dringenden Fällen, die mit außergewöhnlichen Umständen einhergehen, eine vorübergehende Ausnahme für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen zulassen, die hinreichend zu begründen und der Kommission sofort mitzuteilen ist. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen unverzüglich auf einer öffentlichen Internetseite.“

14. 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 einen angemessenen Schutz bei den erlaubten Lenkzeiten sowie den vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten bieten. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die für diese Fahrer geltenden einschlägigen nationalen Vorschriften mit.“

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

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

16. Artikel 19 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen die vorliegende Verordnung und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Anwendung zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam und verhältnismäßig zum Schweregrad der Verstöße gemäß Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*), sowie abschreckend und nicht-diskriminierend sein. Kein Verstoß gegen die vorliegende Verordnung oder gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 darf 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, mit. Die Mitgliedstaaten teilen etwaige spätere Änderungen daran, die Auswirkungen darauf haben, unverzüglich mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten über diese Regeln und Maßnahmen sowie über etwaige Änderungen. Die Kommission stellt sicher, dass diese Informationen in allen Amtssprachen der Union auf einer eigens hierfür eingerichteten öffentlichen Internetseite veröffentlicht werden, die detaillierte Informationen über die in den Mitgliedstaaten geltenden Sanktionen enthält.“

(\*) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG 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).“.

17. Artikel 22 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

b) in Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

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

c) folgende Absätze 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.“

## 18. Folgender Artikel wird eingefügt:

## „Artikel 23a

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8a wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 20. August 2020 übertragen.

Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (\*) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 8a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

---

(\*) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

## 19. In Artikel 24 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*).

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

---

(\*) 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).“

## 20. Artikel 25 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) In den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Ansätze.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 24 Absatz 2a genannten Prüfverfahren erlassen.“



(4a) Spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften müssen Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Anhang IC der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission (\*) ausgerüstet sind und in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Zulassung eingesetzt werden, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der vorliegenden Verordnung ausgerüstet sein.

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

3. In Artikel 4 Absatz 2 wird nach dem vierten Gedankenstrich folgender Gedankenstrich eingefügt:

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

4. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

#### **Datenschutz**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der vorliegenden Verordnung nur zum Zwecke der Überprüfung der Einhaltung der vorliegenden Verordnung und der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006, (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009, der Richtlinien 92/6/EWG, 92/106/EWG und 2002/15/EG sowie, was die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehr betrifft, der Richtlinien 96/71/EG, 2014/67/EU und (EU) 2020/1057 erfolgt.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen insbesondere sicher, dass personenbezogene Daten gegen andere Verwendungen als die strikt mit den in Absatz 1 genannten Rechtsakten der Union zusammenhängende Verwendung in Bezug auf Folgendes geschützt werden:

- a) Nutzung eines globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) für die Aufzeichnung von Standortdaten gemäß Artikel 8,
- b) Nutzung der Fernkommunikation zu Kontrollzwecken gemäß Artikel 9, Nutzung eines Fahrtenschreibers mit einer harmonisierten Schnittstelle gemäß Artikel 10, elektronischer Austausch von Informationen über Fahrerkarten gemäß Artikel 31 und insbesondere grenzüberschreitender Austausch dieser Daten mit Drittländern und
- c) Aufbewahrung von Aufzeichnungen durch Verkehrsunternehmen gemäß Artikel 33.

(3) Der digitale Fahrtenschreiber muss so konstruiert sein, dass er die Privatsphäre schützt. Es dürfen nur Daten verarbeitet werden, die für die in Absatz 1 genannten Zwecke erforderlich sind.

(4) Die Fahrzeugeigentümer, die Verkehrsunternehmen und jede sonstige betroffene Stelle halten, soweit anwendbar, die einschlägigen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten ein.“

5. Artikel 8 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

Um die Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kontrollbehörden zu erleichtern, zeichnet der intelligente Fahrtenschreiber gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ferner auf, ob das Fahrzeug für die Beförderung von Gütern oder Personen benutzt wurde.

Dazu müssen Fahrzeuge, die 36 Monate nach Inkrafttreten der Einzelvorschriften gemäß Artikel 11 Absatz 1 erstmals zugelassen werden, mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, der an einen Positionsbestimmungsdienst auf der Basis eines Satellitennavigationssystems angebunden ist.

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

6. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Drei Jahre nach Inkrafttreten der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Einzelvorschriften mit Spezifikationen für die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten nach Artikel 8 Absatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich stellen 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.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

c) in Absatz 4 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

„— Überschreitung der maximalen Lenkzeit.“

7. In Artikel 10 wird folgender Absatz angefügt:

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

8. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

Die Kommission erlässt bis zum 21. August 2021 Durchführungsrechtsakte mit genauen Vorschriften für die einheitliche Anwendung der Verpflichtung zur Aufzeichnung und Speicherung der Daten zu sämtlichen Grenzüberschreitungen des Fahrzeugs und Tätigkeiten gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 zweiter und dritter Gedankenstrich und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2.

Die Kommission erlässt bis zum 21. Februar 2022 Durchführungsrechtsakte mit genauen Vorschriften, die für die einheitliche Anwendung der Vorschriften über Datenanforderungen und -funktionen, einschließlich der Artikel 8, 9 und 10 dieser Verordnung, und über den Einbau von Fahrtenschreibern für Fahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe aa der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erforderlich sind.

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

b) In Absatz 2 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Die Einzelvorschriften nach den Absätzen 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels müssen.“

9. In Artikel 22 Absatz 5 erhalten die Unterabsätze 3 und 4 folgende Fassung:

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

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

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

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

10. In Artikel 26 wird folgender Absatz eingefügt:

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

11. Artikel 34 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 5 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

i) Ziffer iv erhält folgende Fassung:

„iv) unter dem Zeichen : Fahrtunterbrechungen, Ruhezeiten, Jahresurlaub oder krankheitsbedingte Fehlzeiten,“;

ii) Folgende Ziffer wird angefügt:

„v) unter dem Zeichen für ‚Fähre/Zug‘: Zusätzlich zu dem Zeichen : die Ruhezeiten an Bord eines Fährschiffs oder Zuges gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.“;

c) In Absatz 6 wird folgender Buchstabe angefügt:

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

d) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Der Fahrer gibt in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes ein, in dem die tägliche Arbeitszeit begann bzw. endete.

Ab dem 2. Februar 2022 gibt der Fahrer auch das Symbol des Landes ein, das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so gibt er das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.

Die Mitgliedstaaten können den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die betreffenden Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.

Die Fahrer brauchen die Angaben nach Unterabsatz 1 nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 8 automatisch aufzeichnet.“

12. Artikel 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Ziffer i erhält folgende Fassung:

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

ii) Ziffer iii erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 2 Ziffer ii erhält folgende Fassung:

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

### Artikel 3

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

Artikel 1 Nummer 15 und Artikel 2 Nummer 12 gelten ab dem 31. Dezember 2024.

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

Geschehen zu Brüssel am 15. Juli 2020.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

D.M. SASSOLI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

J. KLOECKNER

**VERORDNUNG (EU) 2020/1055 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 15. Juli 2020****zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012  
im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Erfahrung mit der Umsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 <sup>(4)</sup> und (EG) Nr. 1072/2009 <sup>(5)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates hat gezeigt, dass in einigen Punkten noch Spielraum für Verbesserungen der Bestimmungen dieser Verordnungen besteht.
- (2) Bislang gelten, sofern in den nationalen Rechtsvorschriften nichts anderes vorgesehen ist, die Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nicht für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen nicht überschreitet, oder mit Kraftfahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle nicht überschreitet. Die Zahl solcher Unternehmen, die sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, hat zugenommen. Infolgedessen haben mehrere Mitgliedstaaten beschlossen, die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auf diese Unternehmen anzuwenden. Um mögliche Schlupflöcher zu schließen und ein Mindestniveau an Professionalisierung des Sektors, in dem Kraftfahrzeuge verwendet werden, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, durch gemeinsame Vorschriften zu gewährleisten und damit die Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Unternehmern einander anzunähern, sollte jene Verordnung geändert werden. Die Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sollten für Unternehmer, die Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse mehr als 2,5 t, jedoch nicht mehr als 3,5 t beträgt, verbindlich vorgeschrieben werden.
- (3) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sind bestimmte grenzüberschreitende Beförderungstätigkeiten von dem Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz, die zum Zugang zum europäischen Güterkraftverkehrsmarkt berechtigt, ausgenommen. Im Rahmen dieser Marktorganisation sollten Güterkraftverkehrsunternehmer, die Güter in Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen befördern, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet, von dem Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz oder einer anderen Beförderungsgenehmigung ausgenommen werden.
- (4) Auch wenn Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse unter einer bestimmten Schwelle vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ausgenommen sind, so gestattet die genannte Verordnung den Mitgliedstaaten doch, ihre Bestimmungen ganz oder teilweise auf die betreffenden Fahrzeuge anzuwenden.
- (5) Derzeit dürfen die Mitgliedstaaten für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zusätzliche, über die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hinausgehende Anforderungen vorschreiben. Diese Möglichkeit ist erwiesenermaßen nicht erforderlich, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden, und hat zu Unterschieden bei der Zulassung geführt. Sie sollte daher abgeschafft werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 38.

<sup>(2)</sup> ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates nach erster Lesung vom 7. April 2020 (AbI. C 153 vom 7.5.2020, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (AbI. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

<sup>(5)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (AbI. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

- (6) Um dem Phänomen der „Briefkastenfirmen“ beizukommen und im Binnenmarkt lauterer Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, muss gewährleistet werden, dass die in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmer sich tatsächlich und dauerhaft in diesem Mitgliedstaat aufhalten und ihre Verkehrstätigkeit von dort ausüben. Daher ist es unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrungen erforderlich, die Vorschriften für eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung zu präzisieren und zu stärken, zugleich jedoch einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.
- (7) Eine tatsächliche und dauerhafte Anwesenheit im Niederlassungsmitgliedstaat sollte insbesondere voraussetzen, dass das Unternehmen Verkehrstätigkeiten mittels einer angemessenen technischen Ausstattung durchführt, die in diesem Mitgliedstaat gelegen ist.
- (8) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 muss ein Unternehmen seine Tätigkeit tatsächlich und dauerhaft mittels der angemessenen technischen Ausstattung und Einrichtung an einer im Niederlassungsmitgliedstaat gelegenen Betriebsstätte ausüben; außerdem sind zusätzliche Anforderungen auf einzelstaatlicher Ebene zulässig, wobei eine der häufigsten Anforderungen darin besteht, dass Parkflächen im Niederlassungsmitgliedstaat vorhanden sein müssen. Diese uneinheitlich angewandten Anforderungen reichen allerdings nicht aus, um einen echten Zusammenhang mit dem Mitgliedstaat zu gewährleisten, um Briefkastenfirmen wirksam zu bekämpfen und das Risiko der Organisation systematischer Kobotage und eines Systems von „Autobahn-Nomaden“ durch ein Unternehmen, zu dem die Fahrzeuge nicht zurückkehren, zu verringern. Angesichts der Tatsache, dass für die Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts im Verkehrsbereich konkrete Vorschriften über auf die Niederlassungsfreiheit und die Erbringung von Dienstleistungen erforderlich sein können, ist es angemessen, die Anforderungen an die Niederlassung und die Anforderungen im Zusammenhang mit der Präsenz von vom Verkehrsunternehmer verwendeten Fahrzeugen im Niederlassungsmitgliedstaat weiter zu harmonisieren. Die Festlegung eines klaren Mindestintervalls für die Rückkehr des Fahrzeugs trägt auch dazu bei, zu gewährleisten, dass diese Fahrzeuge mit der technischen Ausstattung im Niederlassungsmitgliedstaat ordnungsgemäß gewartet werden können, und es erleichtert Kontrollen.

Dieser Rückkehrzyklus sollte mit der Verpflichtung des Verkehrsunternehmens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(6)</sup>, die Arbeit so zu planen dass der Fahrer in der Lage ist, wenigstens alle vier Wochen nach Hause zurückzukehren, synchronisiert werden, sodass beide Anforderungen in Form der Rückkehr des Fahrers mit dem Fahrzeug wenigstens in jedem zweiten Vier-Wochen-Zyklus erfüllt werden können. Diese Synchronisierung stärkt das Recht des Fahrers auf Rückkehr und verringert das Risiko, dass das Fahrzeug nur zurückgebracht wird, damit die neue Niederlassungsanforderung erfüllt ist. Die Anforderung, in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzukehren, sollte jedoch weder dazu führen, dass eine bestimmte Anzahl von Tätigkeiten im Niederlassungsmitgliedstaat durchgeführt werden muss, noch dass die Möglichkeit der Verkehrsunternehmer, Dienstleistungen überall im Binnenmarkt zu erbringen, anderweitig eingeschränkt wird.

- (9) Da die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers von der Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens abhängt, besteht Klärungsbedarf bei den Personen, deren Verhalten berücksichtigt werden muss, der einzuhaltenden Verwaltungsverfahren und der Wartezeiten für die Rehabilitierung eines Verkehrsleiters, dem die Zuverlässigkeit aberkannt wurde.
- (10) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen nationale Steuervorschriften beträchtlich auf die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb im Straßenverkehrsmarkt auswirken können, sollten sie zu den Aspekten hinzugefügt werden, die für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevant sind.
- (11) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen Unionsvorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr, die Kobotage und das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht beträchtlich auf den Straßenverkehrsmarkt und auf den Sozialschutz von Arbeitnehmern auswirken können, sollten sie zu den Aspekten hinzugefügt werden, die für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevant sind.
- (12) Angesichts der Bedeutung des fairen Wettbewerbs für den Binnenmarkt sollten Verstöße gegen die einschlägigen Unionsvorschriften, einschließlich Vorschriften über den Marktzugang wie Kobotagevorschriften, bei der Bewertung der Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern und Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Die Bedingungen für die Ermächtigung, aufgrund derer die Kommission den Schweregrad relevanter Verstöße festlegt, sollten entsprechend präzisiert werden.
- (13) Die zuständigen nationalen Behörden hatten Schwierigkeiten, die Dokumente zu bestimmen, die Unternehmen zum Nachweis ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit, insbesondere in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse, vorlegen können. Die Vorschriften über die erforderlichen Nachweise der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten präzisiert werden.

<sup>(6)</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).

- (14) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden, die im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs sind und deren zulässige Gesamtmasse mehr als 2,5 t jedoch nicht mehr als 3,5 t beträgt, ausüben, sollten über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügen, damit sichergestellt ist, dass sie über die erforderlichen Mittel verfügen, um ihre Tätigkeit dauerhaft und langfristig ausüben zu können. Da jedoch die mit diesen Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen im Allgemeinen einen begrenzten Umfang haben, sollten die entsprechenden Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit weniger streng sein als jene, die für die Unternehmer gelten, die Fahrzeuge verwenden, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle überschreitet. Bei der Festlegung der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten auch Fahrzeugkombinationen berücksichtigt werden. Die zuständige Behörde sollte die strengere Anforderung an die finanzielle Leistungsfähigkeit anwenden, wenn die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination über 3,5 t liegt.
- (15) Damit hohe Standards für die Unternehmen beibehalten oder eingeführt werden können, ohne dabei den Kraftverkehrsbinnenmarkt negativ zu beeinflussen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, die finanziellen Anforderungen für die Verwendung von Schwerfahrzeugen auch auf die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t anzuwenden.
- (16) Um einen verlässlichen Kraftverkehrssektor sicherzustellen und die Beibehaltung von Forderungen von Einrichtungen des öffentlichen Rechts, zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten die Einhaltung von Zahlungsverpflichtungen gegenüber öffentlichen Stellen, wie Mehrwertsteuerschulden und Sozialversicherungsbeiträge, verlangen können und vorschreiben dürfen, dass Unternehmen nicht Verfahren unterworfen werden, die zur Sicherung ihres Vermögens eingeleitet wurden.
- (17) Die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern enthaltenen Informationen über die Verkehrsunternehmer sollten so vollständig und aktuell wie möglich sein, damit die für die Durchsetzung der einschlägigen Vorschriften zuständigen nationalen Behörden einen ausreichenden Überblick über die Unternehmer haben, die Gegenstand von Ermittlungen sind. Vor allem die Angaben zum amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die die Unternehmer verfügen, und zu ihrer Risikoeinstufung sollten eine bessere nationale und grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ermöglichen. Die Vorschriften für das einzelstaatliche elektronische Register sollten daher entsprechend geändert werden.
- (18) Um die einheitliche Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, unter anderem die technischen Verfahren zur elektronischen Abfrage der einzelstaatlichen elektronischen Register der anderen Mitgliedstaaten festzulegen. Das kann Verfahren umfassen, die erforderlich sind, um zu gewährleisten, dass die zuständigen Behörden während Straßenkontrollen Zugang zum harmonisierten System für die Risikoeinstufung von Unternehmen gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(7)</sup> haben. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(8)</sup> ausgeübt werden.
- (19) Die Begriffsbestimmung des schwersten Verstoßes bei der Überschreitung der täglichen Lenkzeit im Sinne von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 stimmt nicht mit der geltenden einschlägigen Bestimmung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überein. Dieser Widerspruch führt zu Unsicherheit und unterschiedlichen Vorgehensweisen der nationalen Behörden und damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der betreffenden Vorschriften. Die Begriffsbestimmung sollte daher präzisiert werden, um die Kohärenz zwischen den beiden Verordnungen zu gewährleisten.
- (20) Die Vorschriften für innerstaatlichen Verkehr, der von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer in einem Aufnahmemitgliedstaat zeitweilig durchgeführt wird („Kabotage“), sollten klar, einfach und leicht durchsetzbar sein und gleichzeitig das bisher erreichte Niveau der Liberalisierung wahren.
- (21) Kabotagebeförderungen sollten dazu beitragen, den Ladefaktor von schweren Nutzfahrzeugen zu vergrößern und Leerfahrten zu verringern, und sollten erlaubt sein, solange sie nicht in einer Weise erfolgen, dass eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in dem betreffenden Mitgliedstaat entsteht. Um sicherzustellen, dass Kabotagebeförderungen nicht so durchgeführt werden, dass eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit entsteht, sollte es Verkehrsunternehmern nicht gestattet sein, innerhalb einer bestimmten Frist nach Ablauf eines Zeitraums von Kabotagebeförderungen weitere Kabotagebeförderungen in demselben Mitgliedstaat durchzuführen.

(7) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und Richtlinie 2002/15/EG 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).

(8) 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).

- (22) Während die weitere Liberalisierung nach Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates <sup>(9)</sup> im Vergleich zur Kabotage gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 die Förderung des kombinierten Verkehrs begünstigt hat und grundsätzlich beibehalten werden sollte, muss dafür gesorgt werden, dass sie nicht missbraucht wird. Die Erfahrung zeigt, dass diese Bestimmung in einigen Teilen der Union systematisch dazu verwendet wurde, den vorübergehenden Charakter der Kabotage zu umgehen und die Grundlage für die dauerhafte Präsenz von Fahrzeugen in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens zu schaffen. Solche unfairen Praktiken können zu Sozialdumping führen, und sie gefährden die Achtung des Rechtsrahmens für Kabotage. Daher sollte es den Mitgliedstaaten möglich sein, von Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG abzuweichen und die Kabotagebestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 anzuwenden, um derartigen Problemen zu begegnen, indem sie eine verhältnismäßige Begrenzung für die dauerhafte Präsenz von Fahrzeugen in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet einführen.
- (23) Für einen lautereren Wettbewerb im Binnenmarkt ist es unerlässlich, die Vorschriften wirksam und effizient durchzusetzen. Um Durchsetzungskapazitäten freizusetzen und unnötigen Verwaltungsaufwand für Unternehmer, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, zu verringern, um Hochrisikoverkehrsunternehmen gezielter zu Leibe zu rücken und betrügerische Praktiken aufzudecken, müssen die Durchsetzungsinstrumente unbedingt weiter digitalisiert werden. Die Mittel, mit denen die Kraftverkehrsunternehmen die Einhaltung der Vorschriften für die Kabotage nachweisen können, sollten präzisiert werden. Straßenkontrollen sollten sich auf die Beförderungsdokumente und, sofern verfügbar, auf Aufzeichnungen des Fahrten-schreibers stützen. Um die Bereitstellung relevanter Belege und deren Bearbeitung durch die zuständigen Behörden zu vereinfachen, sollte die Nutzung und Übertragung elektronischer Verkehrsinformationen als Mittel zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften anerkannt werden. Das zu diesem Zweck verwendete Format sollte Zuverlässigkeit und Authentizität gewährleisten. Angesichts der zunehmenden Verwendung des effizienten elektronischen Informationsaustauschs im Verkehrs- und Logistikbereich ist es wichtig, für einen einheitlichen Regelungsrahmen zu sorgen und Vorschriften für die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren zu erlassen.
- (24) Als Adressaten der Vorschriften für die grenzüberschreitende Beförderung tragen die Verkehrsunternehmen die Konsequenzen der von ihnen begangenen Verstöße. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen zu verhindern, die Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen mit Güterkraftverkehrsunternehmen schließen, sollten die Mitgliedstaaten auch klare und vorhersehbare Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer vorsehen, wenn sie wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen zu Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 führen.
- (25) Die Europäische Arbeitsbehörde, in deren Tätigkeitsbereich gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(10)</sup> die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 fällt, wird eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der angemessenen Durchsetzung der Vorschriften der vorliegenden Verordnung spielen. Dabei geht es insbesondere um miteinander abgestimmte Kontrollen, um die Förderung der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs zwischen Mitgliedstaaten, um die Förderung und den Austausch bewährter Verfahren, um die Unterstützung des Kapazitätsaufbaus sowie um Maßnahmen zur Schulung und Sensibilisierung.
- (26) Um den Marktentwicklungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, 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 vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung <sup>(11)</sup> 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.
- (27) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich ein gewisses Maß an Harmonisierung in bestimmten Bereichen zu erreichen, die bisher noch nicht durch das Unionsrecht harmonisiert waren, insbesondere bei dem Verkehr mit leichten Nutzfahrzeugen und der Durchsetzungspraxis, und bei der Annäherung der Wettbewerbsbedingungen und

<sup>(9)</sup> Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABL. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

<sup>(10)</sup> Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABL. L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

<sup>(11)</sup> ABL. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

der verbesserten Durchsetzung, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen der Art der verfolgten Ziele in Verbindung mit dem grenzüberschreitenden Charakter des Kraftverkehrs auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (28) Die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, und (EG) Nr. 1072/2009 sowie die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(12)</sup> sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat vornehmen;“;

- b) folgender Buchstabe wird eingefügt:

„aa) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet;“;

- c) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Unternehmen, die Beförderungen von Reisenden mit Kraftfahrzeugen ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken durchführen oder deren Haupttätigkeit nicht die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers ist.“;

- d) folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Für die Zwecke des Unterabsatzes 1 Buchstabe b gilt jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die weder direkt noch indirekt entlohnt und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen Tätigkeit steht, als Beförderung ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken.“.

2. Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.

3. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

#### Voraussetzungen für die Anforderung der Niederlassung

(1) Um die Anforderung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a zu erfüllen, muss ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat

- a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen es auf die Originale seiner wichtigsten Unternehmensunterlagen entweder in elektronischer oder sonstiger Form zugreifen kann, insbesondere seine Beförderungsverträge, Unterlagen zu den Fahrzeugen, über die das Unternehmen verfügt, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Arbeitsverträge, Sozialversicherungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über den Einsatz und die Entsendung von Fahrern, Dokumente mit den Daten über Kabotage, Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um überprüfen zu können, ob das Unternehmen die in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen erfüllt;
- b) die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so organisieren, dass sichergestellt ist, dass Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zu einer der Betriebsstätten in diesem Mitgliedstaat zurückkehren;

<sup>(12)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

- c) im Unternehmensregister des betreffenden Mitgliedstaats oder in einem ähnlichen Register eingetragen sein, wenn das nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist;
  - d) der Einkommenssteuer unterliegen und, wenn das nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist, über eine gültige Mehrwertsteuernummer verfügen;
  - e) nach Erhalt der Zulassung über ein oder mehrere Fahrzeuge verfügen, die entsprechend den Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats zugelassen sind oder in Betrieb genommen wurden und eingesetzt werden dürfen, unabhängig davon, ob sie sein ausschließliches Eigentum sind oder beispielsweise aufgrund eines Mietkauf- oder Miet- oder Leasingvertrags in seinem Besitz sind;
  - f) seine administrativen und gewerblichen Tätigkeiten mittels der angemessenen Ausstattung und Einrichtung in Räumlichkeiten im Sinne des Buchstaben a, die in diesem Mitgliedstaat gelegen sind, tatsächlich und dauerhaft ausüben und seine Beförderungstätigkeit mit den Fahrzeugen nach Buchstabe g mittels der in diesem Mitgliedstaat vorhandenen angemessenen technischen Ausstattung tatsächlich und dauerhaft betreiben;
  - g) gewöhnlich und dauerhaft über eine — im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit des Unternehmens angemessene — Zahl an Fahrzeugen, die den Anforderungen des Buchstaben e genügen, sowie an Fahrern, die normalerweise einer Betriebsstätte in diesem Mitgliedstaat zugeordnet sind, verfügen.
- (2) Zusätzlich zu den Anforderungen des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat über
- a) dem Umfang der Tätigkeit des Unternehmens angemessene ordnungsgemäß qualifizierte Verwaltungsmitarbeiter in den Räumlichkeiten des Unternehmens oder einen zu den üblichen Geschäftszeiten erreichbaren Verkehrsleiter verfügt;
  - b) eine dem Umfang der Tätigkeit des Unternehmens angemessene operative Infrastruktur zusätzlich zu der in Absatz 1 Buchstabe f genannten technischen Ausstattung im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats verfügt, einschließlich einer zu den üblichen Geschäftszeiten geöffneten Geschäftsstelle.“

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter, seiner geschäftsführenden Direktoren und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf Verurteilungen, Sanktionen oder Verstöße schließt die Verurteilungen und Sanktionen gegen bzw. die Verstöße durch das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter, seine geschäftsführenden Direktoren und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen ein.“

ii) In Unterabsatz 3 Buchstabe a Ziffer vi wird das Wort „und“ gestrichen.

iii) In Unterabsatz 3 Buchstabe a wird folgende Ziffer angefügt:

„vii) Steuerrecht, und“

iv) In Unterabsatz 3 Buchstabe b werden folgende Ziffern angefügt:

„xi) Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr;

xii) auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht;

xiii) Kabotage.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b gilt Folgendes: Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Unionsvorschriften gemäß Anhang IV in einem oder mehreren Mitgliedstaaten verhängt, so führt die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise ein Verwaltungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich einer Kontrolle vor Ort in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens, durch und schließt dieses ab.

Während des Verwaltungsverfahrens erhalten der Verkehrsleiter oder gegebenenfalls andere rechtliche Vertreter des Verkehrsunternehmens das Recht, ihre Argumente und Erläuterungen darzulegen.

Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens bewertet die zuständige Behörde, ob in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Bei dieser Bewertung berücksichtigt die zuständige Behörde die Anzahl schwerwiegender Verstöße gegen die nationalen und Unionsvorschriften gemäß Absatz 1 Unterabsatz 3 sowie die Zahl der schwersten Verstöße gegen die Unionsvorschriften gemäß Anhang IV, deretwegen gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen ein Urteil oder Sanktionen verhängt worden sind. Alle Feststellungen sind angemessen zu begründen und zu rechtfertigen.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde unverhältnismäßig, so entscheidet sie, dass das betreffende Unternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit weiterhin erfüllt. Die Begründung für diese Entscheidung wird in das einzelstaatliche Register aufgenommen. Die Zahl solcher Entscheidungen wird in dem in Artikel 26 Absatz 1 genannten Bericht aufgeführt.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde nicht unverhältnismäßig, so führt die Verurteilung oder Sanktion zur Aberkennung der Zuverlässigkeit.“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Erstellung einer Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der gegen die Unionsvorschriften begangenen schwerwiegenden Verstöße nach Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Die Mitgliedstaaten tragen den Informationen über solche Verstöße, auch den von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen, Rechnung, wenn sie die Prioritäten für die Kontrollen nach Artikel 12 Absatz 1 festlegen.

Zu diesem Zweck handelt die Kommission wie folgt:

- a) Sie legt die Kategorien und Arten von Verstößen fest, die am häufigsten festgestellt werden;
- b) sie definiert die Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr von tödlichen oder schweren Verletzungen oder Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehrsmarkt, auch durch Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor;
- c) sie setzt die Häufigkeit der Verstöße fest, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegendere Verstöße eingestuft werden, und zwar unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrzeuge, die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Um die Anforderung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe c zu erfüllen, muss ein Unternehmen jederzeit in der Lage sein, im Verlauf des Geschäftsjahres seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Zu diesem Zweck muss das Unternehmen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse für jedes Jahr nachweisen, dass es über Kapital und Reserven in mindestens folgender Höhe verfügt:

- a) 9 000 EUR für das erste genutzte Kraftfahrzeug,
- b) 5 000 EUR für jedes weitere genutzte Kraftfahrzeug oder jede weitere genutzte Fahrzeugkombination, das/die eine zulässige Gesamtmasse von über 3,5 t hat, und
- c) 900 EUR für jedes weitere genutzte Kraftfahrzeug oder für jede weitere genutzte Fahrzeugkombination, dessen/deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet;

Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet, weisen für jedes Jahr anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass sie über Kapital und Reserven in mindestens folgender Höhe verfügen:

- a) 1 800 EUR für das erste genutzte Fahrzeug und
- b) 900 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug.

Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die in ihrem Gebiet niedergelassenen Unternehmen nachweisen, dass sie für diese Fahrzeuge über Kapital und Reserven in gleicher Höhe wie für die Fahrzeuge gemäß Unterabsatz 1 verfügen. In diesen Fällen unterrichtet die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Kommission entsprechend, und die Kommission macht diese Informationen öffentlich zugänglich.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt:

„(1a) Zusätzlich zu den Anforderungen des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass das Unternehmen, der Verkehrsleiter oder eine andere von den Mitgliedstaaten bestimmte maßgebliche Person keine nicht-privaten ausstehenden Verbindlichkeiten gegenüber Einrichtungen des öffentlichen Rechts haben darf und weder zahlungsunfähig sein noch sich in einem Insolvenzverfahren oder in Liquidation befinden darf.“

c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine — von der zuständigen Behörde festgelegte — Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft oder eine Versicherung, einschließlich einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen, oder ein anderes rechtlich bindendes Dokument, das eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen für die in Absatz 1 genannten Beträge darstellt, gelten lassen oder verlangen.“

d) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Abweichend von Absatz 1 lässt die zuständige Behörde in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse für das Jahr der Eintragung des Unternehmens als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft, ein von einem Finanzinstitut ausgestelltes Dokument, das im Namen des Unternehmens Zugang zu Krediten gewährt, oder ein — von der zuständigen Behörde festgelegtes — anderes rechtlich bindendes Dokument, mit dem nachgewiesen wird, dass das Unternehmen über die in Absatz 1 genannten Beträge verfügt, gelten.“

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Mitgliedstaaten können eine in dreijährigen Abständen erfolgende regelmäßige Weiterbildung in den in Anhang I aufgelisteten Sachgebieten fördern, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannten Person(en) hinreichend über die Entwicklungen auf dem Sektor informiert ist (sind).“

b) Absatz 9 erhält folgende Fassung:

„(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 24a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III zu erlassen, um diese an die Marktentwicklung und den technischen Fortschritt anzupassen.“

7. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

„Zum Zwecke der Erteilung einer Lizenz an ein Güterkraftverkehrsunternehmen, das nur Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzt, können die Mitgliedstaaten beschließen, die Personen von der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfung zu befreien, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbrechung ein Unternehmen derselben Art geleitet haben.“

8. Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 3 wird gestrichen.

9. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die zuständigen Behörden wachen regelmäßig darüber, ob die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt haben, die Anforderungen des Artikels 3 der vorliegenden Verordnung dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck nehmen die Mitgliedstaaten gezielte Kontrollen von Unternehmen vor, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft wurden, gegebenenfalls einschließlich Kontrollen vor Ort in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens. Hierzu erweitern die Mitgliedstaaten das nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) errichtete Risikoeinstufungssystem auf alle in Artikel 6 dieser Verordnung genannten Verstöße.

(\*) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG 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).“

b) Absatz 2 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

10. Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) höchstens sechs Monate, falls die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt wurde, um nachzuweisen, dass diese Anforderung erneut dauerhaft erfüllt ist.“

11. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die zuständige Behörde rehabilitiert den Verkehrsleiter frühestens ein Jahr nach dem Tag der Aberkennung der Zuverlässigkeit, und jedenfalls nicht, bevor der Verkehrsleiter nachgewiesen hat, dass er über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten eine geeignete Weiterbildung absolviert oder eine Prüfung zu den in Anhang I Teil I dieser Verordnung aufgeführten Sachgebieten bestanden hat.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Sofern und solange keine Rehabilitierungsmaßnahme nach Maßgabe der einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften und nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels ergriffen wurde, ist die in Artikel 8 Absatz 8 genannte Bescheinigung der fachlichen Eignung des Verkehrsleiters, der für ungeeignet erklärt wurde, in keinem Mitgliedstaat mehr gültig.“

12. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Namen der Verkehrsleiter, die anerkanntermaßen die Anforderungen an Zuverlässigkeit und fachliche Eignung nach Artikel 3 erfüllen, oder gegebenenfalls Name eines rechtlichen Vertreters;“;

ii) folgende Buchstaben werden angefügt:

„g) amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g verfügt;

h) die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen, wobei diese bis zum 31. März jedes Jahres in das einzelstaatliche Register aufzunehmen ist;

i) Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG.“;

iii) die Unterabsätze 2, 3 und 4 werden wie folgt ersetzt:

„Nach Maßgabe der einschlägigen Datenschutzbestimmungen sind die Daten, auf die in Unterabsatz 1 Buchstaben a bis d Bezug genommen wird, öffentlich zugänglich.“

Es steht den Mitgliedstaaten frei, die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis i genannten Daten in separate Register aufzunehmen. In solchen Fällen sind die in den Buchstaben e und f genannten Daten allen zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats auf Anfrage oder direkt zugänglich zu machen. Die gewünschten Informationen werden innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage zur Verfügung gestellt.

Spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten des gemäß Absatz 6 erlassenen Durchführungsrechtsakts zur Festlegung der Funktionen, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Datenzugriff ermöglichen, müssen die in Unterabsatz 1 Buchstaben g, h und i genannten Daten den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich sein.

Die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis i genannten Daten sind anderen Behörden als den zuständigen Behörden nur zugänglich, wenn diese Behörden ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten zur Verschwiegenheit verpflichtet sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.“

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch alle erforderlichen Maßnahmen sicher, dass alle Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers auf dem aktuellen Stand gehalten werden und sachlich richtig sind.“

c) In Artikel 16 Absatz 6 werden folgende Unterabsätze angefügt:

„Spätestens 14 Monate nach dem Erlass eines Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Funktionen fest, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Zugriff auf die in Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben g, h und i genannten Daten ermöglichen.“

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

d) Absatz 7 wird gestrichen.

13. Artikel 18 erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

#### **Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten**

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Verordnung zuständig ist. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Namen und Anschrift dieser einzelstaatlichen Kontaktstelle bis spätestens 4. Dezember 2011. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten eng zusammen, leisten einander zügig Amtshilfe und übermitteln einander alle sonstigen einschlägigen Informationen, um die Durchführung und die Durchsetzung dieser Verordnung zu erleichtern.

(3) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten tauschen Informationen über Verurteilungen und Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 aus. Ein Mitgliedstaat, der über einen schwerwiegenden Verstoß gemäß Artikel 6 Absatz 2 informiert wird, der in einem anderen Mitgliedstaat in den vorangegangenen zwei Jahren zu einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt hat, speichert diesen Verstoß in seinem einzelstaatlichen elektronischen Register.

(4) Die Mitgliedstaaten antworten auf Auskunftersuchen der zuständigen Behörden aus anderen Mitgliedstaaten und führen Kontrollen, Inspektionen und Untersuchungen der Erfüllung der Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen durch. Solche Auskunftersuchen können auch den Zugang zu Dokumenten umfassen, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass die Bedingungen des Artikels 5 erfüllt sind. Auskunftersuchen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind ordnungsgemäß zu rechtfertigen und zu begründen. Zu diesem Zweck enthalten Auskunftersuchen glaubhafte Hinweise auf mögliche Verstöße gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a sowie Angaben zum Zweck des Ersuchens und hinreichend detaillierte Angaben zu den angeforderten Informationen und Dokumenten.

(5) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4 angeforderten Informationen binnen 30 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens. Die Mitgliedstaaten können untereinander eine kürzere Frist vereinbaren.

(6) Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er das dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen 10 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Wenn der ersuchende Mitgliedstaat nicht in der Lage ist, das Ersuchen ausführlicher zu begründen, kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

(7) Ist es schwierig, einem Auskunftersuchen nachzukommen oder Kontrollen, Inspektionen oder Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat das dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen 10 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens unter Angabe der Gründe für die Schwierigkeiten mit. Die beteiligten Mitgliedstaaten erörtern gemeinsam die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden. Bei anhaltenden Verzögerungen bei der Übermittlung von Informationen an den ersuchenden Mitgliedstaat wird die Kommission unterrichtet, die geeignete Maßnahmen ergreift.

(8) Der Informationsaustausch gemäß Absatz 3 erfolgt über das mit der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission (\*) eingerichtete Benachrichtigungssystem, insbesondere das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (European Registers of Road Transport Undertakings, im Folgenden „ERRU“). Die Verwaltungszusammenarbeit und die gegenseitige Amtshilfe zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß den Absätzen 4 bis 7 erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*\*) eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI). Zu diesem Zweck kann jeder Mitgliedstaat die Kontaktstelle gemäß Absatz 1 als zuständige Behörde benennen; die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über das IMI hierüber.

(9) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Informationen, die ihnen gemäß dieses Artikels übermittelt werden, nur im Zusammenhang mit der/den Angelegenheit(en) verwendet werden, für die sie angefordert wurden. Die personenbezogenen Daten werden lediglich zum Zwecke der Einhaltung der vorliegenden Verordnung und gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*\*) verarbeitet.

(10) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich.

(11) Ein Auskunftersuchen hindert die zuständigen Behörden nicht daran, nach Maßgabe des einschlägigen nationalen Rechts und des Unionsrechts Maßnahmen zu ergreifen, um mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung zu ermitteln und ihnen vorzubeugen.

---

(\*) Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (ABl. L 335 vom 18.12.2010, S. 21).

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

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

14. In Artikel 23 werden folgende Absätze angefügt:

„Abweichend von Artikel 1 Absatz 2 sind Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, bis 21. Mai 2022 von den Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen, sofern in den Rechtsvorschriften des Niederlassungsmitgliedstaats nichts anderes vorgesehen ist.

Abweichend von Artikel 16 Absatz 2 gilt die Anforderung der Einbeziehung der Risikoeinstufung der Unternehmen in die einzelstaatlichen elektronischen Register nach Ablauf von 14 Monaten nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG.“

15. Artikel 24 wird gestrichen.

16. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 24a

#### **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 8 Absatz 9 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem 20. August 2020 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8 Absatz 9 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (\*) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 8 Absatz 9 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

---

(\*) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

17. Artikel 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*).

(\*) 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).“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

18. Artikel 26 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Berichterstattung und Überprüfung“;

b) Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) die nach Jahr und Art aufgeschlüsselte Zahl der nach der vorliegenden Verordnung erteilten, der ausgesetzten und der entzogenen Zulassungen, die Zahl der Erklärungen der Nichteignung sowie die jeweiligen Gründe, auf welche diese Entscheidungen gestützt wurden. In den Berichten über den Zeitraum nach dem 21. Mai 2022 sind diese Punkte auch nach

i) Personenkraftverkehrsunternehmern,

ii) Güterkraftverkehrsunternehmern, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzen, und

iii) allen anderen Güterkraftverkehrsunternehmern aufzuschlüsseln;“;

c) folgende Absätze werden angefügt:

„(3) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alle zwei Jahre Bericht über die Ersuchen, die sie nach Artikel 18 Absätze 4 bis 9 gestellt haben, die von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Antworten und die Maßnahmen, die sie auf der Grundlage der übermittelten Informationen ergriffen haben.

(4) Auf der Grundlage der von der Kommission nach Absatz 3 gesammelten Informationen und weiterer Nachweise legt die Kommission bis spätestens 21. August 2023 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen ausführlichen Bericht über das Ausmaß der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, über etwaige Mängel in diesem Bereich und über Möglichkeiten zur Verbesserung der Zusammenarbeit vor. Auf der Grundlage dieses Berichts prüft sie, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.

(5) Die Kommission überprüft die Umsetzung dieser Verordnung bis zum 21. August 2023 und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung dieser Verordnung.

(6) Nach Vorlage des Berichts nach Absatz 5 überprüft die Kommission diese Verordnung regelmäßig und legt die Ergebnisse ihrer Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.

(7) Den in den Absätzen 5 und 6 genannten Berichten werden gegebenenfalls geeignete Gesetzgebungsvorschläge beigefügt.“

19. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„**Liste der schwersten Verstöße gemäß artikel 6 absatz 2**“.

b) Nummer 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr während der täglichen Arbeitszeit.“

c) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer, oder Vorhandensein im Fahrzeug und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten.“

#### Artikel 2

### Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 5 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) bis zum 20. Mai 2022: die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet;“.

b) Folgender Buchstabe wird eingefügt:

„ca) ab dem 21. Mai 2022: die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet;“.

2. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Unterabsatz 3 wird gestrichen.

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Gemeinschaftslizenz und die beglaubigten Kopien entsprechen dem Muster in Anhang II, der auch die Bedingungen für die Verwendung der Gemeinschaftslizenz regelt. Sie weisen mindestens zwei der in Anhang I aufgeführten Sicherheitsmerkmale auf.“

Im Fall von Fahrzeugen zur Güterbeförderung, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet und für die die geringeren Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gelten, vermerkt die ausstellende Behörde im Abschnitt ‚Besondere Bemerkungen‘ der Gemeinschaftslizenz, oder der beglaubigten Kopie davon: ‚ $\leq$  3,5 t‘.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen.“

3. Artikel 5 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um ihn an den technischen Fortschritt anzupassen.“

4. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Kraftverkehrsunternehmen dürfen innerhalb von vier Tagen nach Ende ihrer Kabotagebeförderung in einem Mitgliedstaat keine Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall einer Fahrzeugkombination mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs im selben Mitgliedstaat durchführen.“

b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(3) Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, gelten nur dann als mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die vorhergehende grenzüberschreitende Beförderung sowie für jede durchgeführte darauf folgende Kabotagebeförderung vorweisen kann. Falls sich das Fahrzeug innerhalb der Frist von vier Tagen vor der grenzüberschreitenden Beförderung in dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats befunden hat, muss der Verkehrsunternehmer zudem eindeutige Belege für alle Beförderungen vorlegen, die in diesem Zeitraum durchgeführt wurden.“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(4a) Die Belege nach Absatz 3 werden dem Kontrollberechtigten des Aufnahmemitgliedstaats während der Straßenkontrolle auf Verlangen ausgehändigt oder übermittelt. Sie können vorgezeigt oder unter Verwendung eines revidierbaren strukturierten Formats elektronisch übermittelt werden, das direkt für die Speicherung und die Verarbeitung durch Computer genutzt werden kann, beispielsweise einem elektronischen Frachtbrief (e-CMR) gemäß dem Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief vom 20. Februar 2008. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, um in Absatz 3 genannte Belege vor dem Abschluss der Straßenkontrolle bereitzustellen.“

d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Jeder Verkehrsunternehmer, der im Mitgliedstaat der Niederlassung gemäß dessen Rechtsvorschriften berechtigt ist, den in Artikel 1 Absatz 5 Buchstaben a bis ca aufgeführten gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen, ist unter den Bedingungen des vorliegenden Kapitels berechtigt, Kabotage der gleichen Art bzw. Kabotage mit Fahrzeugen der gleichen Kategorie durchzuführen.“

5. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung

„(3) Die Kommission prüft den Fall insbesondere anhand der einschlägigen Daten und entscheidet nach Anhörung des gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) eingesetzten Ausschusses innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.

---

(\*) 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).“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(7) Zusätzlich zu den Absätzen 1 bis 6 des vorliegenden Artikels und abweichend von Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG können Mitgliedstaaten, wenn das zur Vermeidung von Missbrauch der letztgenannten Bestimmung durch unbegrenzte und ununterbrochene Verkehrsdienste in Form von Zu- oder Ablaufverkehren auf der Straße innerhalb eines Aufnahmemitgliedstaats als Bestandteil des kombinierten Verkehrs zwischen Mitgliedstaaten erforderlich ist, vorsehen, dass Artikel 8 der vorliegenden Verordnung für Verkehrsunternehmer im Fall solcher Zu- oder Ablaufverkehre auf der Straße innerhalb dieses Mitgliedstaats Anwendung findet. Für derartige Zu- und/oder Ablaufverkehre auf der Straße können die Mitgliedstaaten einen längeren als den in Artikel 8 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Zeitraum von sieben Tagen und einen kürzeren als den in Artikel 8 Absatz 2a der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Zeitraum von vier Tagen vorsehen. Die Anwendung von Artikel 8 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung auf derartige Beförderungen berührt nicht die Anforderungen, die sich aus der Richtlinie 92/106/EWG ergeben. Mitgliedstaaten, die von der im vorliegenden Absatz vorgesehenen Abweichung Gebrauch machen, unterrichten hiervon die Kommission, bevor sie ihre einschlägigen einzelstaatlichen Maßnahmen anwenden. Sie überprüfen diese Maßnahmen mindestens alle fünf Jahre und unterrichten die Kommission über die Ergebnisse dieser Überprüfung. Sie machen die Vorschriften, einschließlich der jeweiligen Fristen, in transparenter Weise öffentlich zugänglich.“

6. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

### **Kontrollen**

(1) Um die Verpflichtungen aus diesem Kapitel auch weiter durchzusetzen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie angewandt wird. Diese Strategie muss besonders auf die in Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) genannten Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung ausgerichtet sein.

(2) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die in Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG vorgesehenen Kontrollen gegebenenfalls Kontrollen von Kabotagebeförderungen umfassen.

(3) Die Mitgliedstaaten führen mindestens zweimal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen von Kabotagebeförderungen durch. Diese Kontrollen werden gleichzeitig von den nationalen Behörden zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten, die für die Durchsetzung der Vorschriften im Straßenverkehr zuständig sind, in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten durchgeführt. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen mit den Maßnahmen nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG kombinieren. Die einzelstaatlichen Kontaktstellen nach Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 tauschen nach der Durchführung der abgestimmten Straßenkontrollen Informationen über Anzahl und Art der festgestellten Verstöße aus.

---

(\*) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und Richtlinie 2002/15/EG 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).“

7. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 14a

#### **Haftung**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer bei Verstößen gegen die Kapitel II oder III, wenn diese wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass mit den Verkehrsdiensten, die sie in Auftrag gegeben haben, gegen diese Verordnung verstoßen wird.

Artikel 14b

#### **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 4 Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem 20. August 2020 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (\*) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 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 sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

---

(\*) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

8. Artikel 15 wird gestrichen.

9. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

#### **Berichterstattung und Überprüfung**

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. März jedes zweiten Jahres von der Anzahl der Verkehrsunternehmer, die jeweils am 31. Dezember der vorangegangenen beiden Jahre Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und von der Anzahl der beglaubigten Kopien für die zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge. Die Berichte für den Zeitraum nach dem 20. Mai 2022 enthalten auch eine Aufschlüsselung dieser Positionen nach Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen ausschließlich mit Fahrzeugen durchführen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und den sonstigen Güterkraftverkehrsunternehmen.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 31. März jedes zweiten Jahres die Anzahl der in den vorangegangenen beiden Kalenderjahren jeweils ausgestellten Fahrerbescheinigungen sowie die Anzahl der Fahrerbescheinigungen mit, die sich jeweils am 31. Dezember der vorangegangenen beiden Kalenderjahre insgesamt im Umlauf befanden. Die Berichte für den Zeitraum nach dem 20. Mai 2022 enthalten auch eine Aufschlüsselung dieser Positionen nach Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen ausschließlich mit Fahrzeugen durchführen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und den sonstigen Güterkraftverkehrsunternehmen.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens am 21. August 2022 ihre jeweilige gemäß Artikel 10a angenommene nationale Durchsetzungsstrategie. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. März jedes Jahres von den im vorangegangenen Kalenderjahr gemäß Artikel 10a durchgeführten Durchsetzungsmaßnahmen, einschließlich gegebenenfalls der Anzahl der durchgeführten Kontrollen. Diese Angaben umfassen auch die Anzahl der überprüften Fahrzeuge.

(4) Die Kommission erstellt bis 21. August 2024 einen Bericht über die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt der Union. Dieser Bericht enthält eine Analyse der Marktlage einschließlich einer Bewertung der Wirksamkeit der Kontrollen und der Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen in der Branche.

(5) Die Kommission überprüft die Umsetzung dieser Verordnung, insbesondere die Auswirkungen der mit der Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) eingeführten Änderungen des Artikels 8, bis zum 21. August 2023 und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung dieser Verordnung.

(6) Nach Vorlage des Berichts nach Absatz 5 überprüft die Kommission diese Verordnung regelmäßig und legt die Ergebnisse ihrer Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.

(7) Den in den Absätzen 5 und 6 genannten Berichten werden gegebenenfalls geeignete Gesetzgebungsvorschläge beigefügt.

---

(\*) Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (Abl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17).“

### Artikel 3

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

Im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 wird folgende Nummer angefügt:

„15. Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG (\*) des Rates: Artikel 18 Absatz 8.

---

(\*) Abl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.“

### Artikel 4

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft. Sie gilt ab dem 21. Februar 2022.

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

Geschehen zu Brüssel am 15. Juli 2020.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

D.M. SASSOLI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

J. KLOECKNER

---

**VERORDNUNG (EU) 2020/1056 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**  
**vom 15. Juli 2020**  
**über elektronische Frachtbeförderungsinformationen**  
**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Effizienz der Frachtbeförderung und der Logistikdienste ist von entscheidender Bedeutung für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Union, das Funktionieren des Binnenmarkts und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt aller Regionen der Union.
- (2) Mit dieser Verordnung wird das Ziel verfolgt, die Digitalisierung der Frachtbeförderung und der Logistikdienste zu fördern, um die Verwaltungskosten zu senken, die Möglichkeiten der zuständigen Behörden zur Durchsetzung zu verbessern und die Effizienz und die Nachhaltigkeit des Verkehrs zu verbessern.
- (3) Die Beförderung von Gütern, einschließlich Abfällen, wird von großen Mengen an Informationen begleitet, die von den Unternehmen untereinander sowie zwischen den Unternehmen und den zuständigen Behörden immer noch in Papierform ausgetauscht werden. Die Verwendung von Papierdokumenten bedeutet für Logistikunternehmen einen erheblichen Verwaltungsaufwand und ist für sie und die mit ihnen verbundenen Wirtschaftszweige (wie etwa Handel und verarbeitendes Gewerbe) — vor allem für KMU — mit zusätzlichen Kosten verbunden und wirkt sich negativ auf die Umwelt aus.
- (4) Das Fehlen eines einheitlichen Rechtsrahmens auf Unionsebene, der die zuständigen Behörden verpflichtet, rechtsverbindlich vorgeschriebene Frachtbeförderungsinformationen in elektronischer Form zu akzeptieren, gilt als Hauptgrund dafür, dass die aufgrund der verfügbaren elektronischen Mittel mögliche Vereinfachung und Effizienzsteigerung noch nicht erreicht wurde. Die Akzeptanz von Informationen in elektronischer Form und mit gemeinsamen Spezifikationen seitens der zuständigen Behörden würde nicht nur die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden und den Unternehmen vereinfachen, sondern indirekt auch die Entwicklung einer einheitlichen und vereinfachten elektronischen Kommunikation zwischen Unternehmen in der gesamten Union. Dies würde auch zu erheblichen Verwaltungskosteneinsparungen für die Unternehmen führen — insbesondere für die KMU, die die überwiegende Mehrheit der Verkehrs- und Logistikunternehmen in der Union ausmachen.
- (5) In einigen Bereichen des Verkehrsrechts der Union sind die zuständigen Behörden gehalten, digitalisierte Informationen zu akzeptieren; dies ist jedoch bei Weitem nicht bei allen Unionsrechtsakten der Fall. Es sollte möglich sein, den zuständigen Behörden im gesamten Gebiet der Union die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen über den Güterverkehr für alle wichtigen Phasen der Beförderungen innerhalb der Union auf elektronischem Wege zur Verfügung zu stellen. Diese Möglichkeit sollte darüber hinaus für alle gesetzlich vorgeschriebenen Informationen und für alle Verkehrsträger bestehen.
- (6) Die zuständigen Behörden sollten daher verpflichtet werden, elektronisch zur Verfügung gestellte Informationen immer dann zu akzeptieren, wenn die Unternehmen Informationen als Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen bereitstellen müssen, die in von dieser Verordnung erfassten Unionsrechtsakten festgelegt sind. Diese Anforderung sollte sich auch auf Informationen erstrecken, die von den Behörden im Einklang mit den Bestimmungen jener Unionsrechtsakte als zusätzliche Informationen angefordert werden, beispielsweise wenn einige Informationen fehlen. Dasselbe sollte gelten, wenn nach nationalem Recht die Bereitstellung von Informationen vorgeschrieben ist, die ganz oder teilweise den Informationen entsprechen, die gemäß Unionsrechtsakten zu übermitteln sind, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen. Ferner sollten die Behörden bestrebt sein, mit den betroffenen Unternehmen in Bezug auf die betreffenden Informationen elektronisch zu

<sup>(1)</sup> ABl. C 62 vom 15.2.2019, S. 265.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 7. April 2020 (ABl. C 157 vom 8.5.2020, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 8. Juli 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

kommunizieren. Diese Kommunikation sollte unbeschadet der einschlägigen Bestimmungen in Unionsrechtsakten und unbeschadet des nationalen Rechts in Bezug auf Folgemaßnahmen während oder nach Überprüfungen der gesetzlich vorgeschriebenen Informationen erfolgen. Die Pflicht für die zuständigen Behörden, von den Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellte Informationen zu akzeptieren, sollte auch immer dann gelten, wenn in Bestimmungen von Unionsrechtsakten oder des nationalen Rechts, die von dieser Verordnung erfasst sind, Informationen verlangt werden, auf die auch in den einschlägigen völkerrechtlichen Übereinkünften wie etwa den Übereinkünften über internationale Beförderungsverträge für die verschiedenen Verkehrsträger Bezug genommen wird — beispielsweise dem VN-Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), der IATA-Resolution 672 über den elektronischen Luftfrachtbrief, dem Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Montreal) und dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI).

- (7) Da diese Verordnung lediglich bezweckt, die Bereitstellung von Informationen zwischen den Unternehmen und zuständigen Behörden auf elektronischem Wege zu erleichtern und zu fördern, sollte sie die Bestimmungen von Unionsrechtsakten oder des nationalen Rechts über die Festlegung des Inhalts gesetzlich vorgeschriebener Informationen unberührt lassen und insbesondere keine zusätzlichen Informations- oder Sprachanforderungen auferlegen. Wenngleich mit dieser Verordnung beabsichtigt ist, die Einhaltung von gesetzlichen Informationsanforderungen auf elektronischem Wege anstatt durch die Vorlage von Papierdokumenten zu ermöglichen; so lässt sie dennoch die Möglichkeit der betroffenen Unternehmen, diese Informationen in Papierform vorzulegen, wie in den einschlägigen Bestimmungen von Unionsrechtsakten oder des nationalen Rechts vorgesehen, unberührt und sollte die einschlägigen Unionsanforderungen für die zur strukturierten Vorlage der betreffenden Informationen zu verwendenden Dokumente unberührt lassen. Diese Verordnung sollte die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(3)</sup> über Verfahrensvorschriften für die Verbringung von Abfällen und die Bestimmungen über Kontrollen der Zollstellen unberührt lassen. Ferner sollte diese Verordnung die Berichtspflichten, einschließlich derer über die Zuständigkeiten der Zoll- oder anderen Behörden, die in der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(4)</sup> oder in auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten oder delegierten Rechtsakten oder in der Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(5)</sup> niedergelegt sind, unberührt lassen.
- (8) Durch die Verwendung elektronischer Mittel für den Austausch von gesetzlich vorgeschriebenen Informationen können die Kosten für die Unternehmen verringert und die Effizienz der zuständigen Behörden gesteigert werden. Sowohl die Unternehmen als auch die zuständigen Behörden müssten die Maßnahmen — einschließlich des Erwerbs der erforderlichen Ausrüstung — ergreifen, die zur Ermöglichung des elektronischen Austauschs von gesetzlich vorgeschriebenen Informationen zum Güterverkehr (eFTI) in maschinenlesbarem Format über die informations- und kommunikationstechnologiegestützten Plattformen (eFTI-Plattformen) erforderlich sind. Die betroffenen Unternehmen sollten jedoch weiterhin dafür verantwortlich sein, den zuständigen Behörden die Informationen in einem vom Menschen lesbaren Format bereitzustellen, sofern dies von den zuständigen Behörden im Hinblick auf die Erledigung ihrer Aufgaben in Situationen verlangt wird, in denen kein Zugriff auf eine eFTI-Plattform möglich ist.
- (9) Damit die Unternehmen die relevanten Informationen in allen Mitgliedstaaten auf die gleiche Weise in elektronischer Form übermitteln können, sind gemeinsame Spezifikationen erforderlich, die von der Kommission mittels der in der vorliegenden Verordnung genannten delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erlassen werden sollten.
- (10) Durch gemeinsame Spezifikationen für die Definition und die technischen Merkmale von Datenelementen sollte die Interoperabilität der Daten sichergestellt werden, indem ein einziger umfassender Datensatz erstellt wird, der für die elektronische Übermittlung der Daten zu verwenden ist. Dieser umfassende Datensatz sollte alle Datenelemente enthalten, die den Informationsanforderungen in den einschlägigen Bestimmungen von Unionsrechtsakten und des nationalen Rechts entsprechen, wobei jedes Datenelement, das in einem oder mehreren Teildatensätzen gemeinsam vorkommen, nur einmal enthalten ist.
- (11) Durch gemeinsame Spezifikationen sollten auch gemeinsame Verfahren und detaillierte Vorschriften für den Zugang zu diesen Informationen und deren Verarbeitung durch die zuständigen Behörden festgelegt werden, darunter auch alle diesbezügliche Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden und den betroffenen Unternehmen, wie etwa Ersuchen um zusätzliche Informationen, die die zuständigen Behörden benötigen, um ihre jeweiligen gesetzlichen Durchsetzungsbefugnisse entsprechend den einschlägigen Bestimmungen von Unionsrechtsakten und des nationalen Rechts auszuüben.

<sup>(3)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen (ABl. L 190 vom 12.7.2006, S. 1).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

<sup>(5)</sup> Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64).

- (12) Bei der Festlegung dieser gemeinsamen Spezifikationen sollten die einschlägigen Spezifikationen für den Datenaustausch, die in den einschlägigen Unionsrechtsakten festgelegt und in den einschlägigen europäischen und internationalen Standards für den Datenaustausch — einschließlich Standards für den multimodalen Verkehr — enthalten sind, berücksichtigt werden, ebenso wie die Grundsätze und Empfehlungen in der Mitteilung der Kommission vom 23. März 2017 mit dem Titel „Europäischer Interoperabilitätsrahmen — Umsetzungsstrategie“, der ein von den Mitgliedstaaten vereinbartes Konzept für die Erbringung europaweiter digitaler öffentlicher Dienste beinhaltet. Es sollte auch sorgfältig darauf geachtet werden, dass diese Spezifikationen technologieneutral und offen für innovative Technologien sind.
- (13) Um die Kosten sowohl für die zuständigen Behörden als auch für die Unternehmen so gering wie möglich zu halten, könnte die Einrichtung von Zugangspunkten für die zuständigen Behörden in Erwägung gezogen werden. Diese Zugangspunkte würden lediglich als Vermittler zwischen den eFTI-Plattformen und den zuständigen Behörden dienen und sollten daher die eFTI-Daten, zu denen sie den Zugang ermöglichen, weder speichern noch verarbeiten, mit Ausnahme von mit der Verarbeitung von eFTI-Daten verbundenen Metadaten wie z. B. Verarbeitungsprotokollen, die für Überwachungs- oder Statistikzwecke erforderlich sind. Ferner könnten Mitgliedstaaten vereinbaren, gemeinsame Zugangspunkte für ihre jeweiligen zuständigen Behörden einzurichten.
- (14) Mit dieser Verordnung sollten die funktionalen Anforderungen an die eFTI-Plattformen festgelegt werden, die von den Unternehmen genutzt werden sollten, um den zuständigen Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Frachtbeförderungsinformationen in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen, damit die Bedingungen für die verbindlich vorgeschriebene Akzeptanz dieser Informationen durch die zuständigen Behörden gemäß dieser Verordnung erfüllt werden. Außerdem sollten die Anforderungen für Drittanbieter von Plattformdiensten (eFTI-Dienstleister) festgelegt werden. Mit diesen Anforderungen sollte insbesondere Folgendes sichergestellt werden: dass alle eFTI-Daten ausschließlich auf der Grundlage eines umfassenden rechtebasierten Zugangskontrollsystems mit zugewiesenen Funktionen verarbeitet werden können, dass alle zuständigen Behörden im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse zur Durchsetzung der Rechtsvorschriften unmittelbaren Zugang zu diesen Daten haben können, dass die elektronische Verarbeitung personenbezogener Daten im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(6)</sup> erfolgen kann und dass die Verarbeitung sensibler Geschäftsinformationen auf eine Art und Weise erfolgen kann, welche die Vertraulichkeit dieser Informationen wahrt.
- (15) Die Kommission sollte Spezifikationen für die funktionalen Anforderungen an eFTI-Plattformen erlassen. Bei Erlass dieser Spezifikationen sollte die Kommission bestrebt sein, die Interoperabilität der eFTI-Plattformen sicherzustellen, um den Datenaustausch zwischen diesen Plattformen zu erleichtern und es den Unternehmen zu ermöglichen, die eFTI-Plattform ihrer Wahl zu nutzen. Um die Umsetzung zu erleichtern und die Kosten so gering wie möglich zu halten, sollte die Kommission ferner den einschlägigen technischen Lösungen und Standards Rechnung tragen, die von bestehenden IKT-Systemen verwendet werden. Gleichzeitig sollte die Kommission dafür sorgen, dass die betreffenden Spezifikationen so weit wie möglich technologieneutral bleiben, um kontinuierliche Innovation zu fördern und eine allzu feste Bindung an bestimmte Technologien zu vermeiden.
- (16) Zum Aufbau des Vertrauens sowohl der zuständigen Behörden als auch der Unternehmen in die Einhaltung dieser funktionalen Anforderungen durch die eFTI-Plattformen und die eFTI-Dienstleister sollten die Mitgliedstaaten ein durch Akkreditierungsvorschriften unterstütztes Zertifizierungssystem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(7)</sup> einführen. Um die Vorteile dieser Zertifizierung zu nutzen, sind Anbieter bereits im Einsatz befindlicher IKT-Systeme aufgerufen, sicherzustellen, dass diese Systeme den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an eFTI-Plattformen entsprechen, und eine Zertifizierung zu beantragen. Die Zertifizierung der IKT-Systeme sollte unverzüglich erfolgen.
- (17) Die Nutzung von eFTI-Plattformen garantiert den Unternehmen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen akzeptiert werden, und bietet den zuständigen Behörden einen zuverlässigen und gesicherten Zugang zu diesen Informationen. Ungeachtet der Verpflichtung für alle zuständigen Behörden, die Informationen zu akzeptieren, die durch eine zertifizierte eFTI-Plattform gemäß dieser Verordnung bereitgestellt werden, sollte die Nutzung anderer IKT-Systeme jedoch weiterhin möglich sein, falls der betreffende Mitgliedstaat dies wünscht. Gleichzeitig sollte diese Verordnung weder die Verwendung von eFTI-Plattformen zwischen Unternehmen noch die Nutzung zusätzlicher Funktionen auf eFTI-Plattformen verhindern, sofern dies nicht die Verarbeitung der von dieser Verordnung erfassten gesetzlich vorgeschriebenen Informationen gemäß den Anforderungen dieser Verordnung beeinträchtigt.

<sup>(6)</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

<sup>(7)</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

- (18) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verpflichtung zur Akzeptanz der gesetzlich vorgeschriebenen Informationen in elektronischer Form gemäß dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Insbesondere sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um für die zuständigen Behörden gemeinsame Verfahren und detaillierte Modalitäten für den Zugang zu von den betroffenen Unternehmen elektronisch bereitgestellten gesetzlich vorgeschriebenen Informationen und deren Verarbeitung festzulegen, einschließlich detaillierter Regeln und technischer Spezifikationen, und um detaillierte Spezifikationen für die Umsetzung der Anforderungen an eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleister festzulegen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(8)</sup> ausgeübt werden.
- (19) Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Anwendung dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu folgenden Zwecken zu erlassen: Änderung des Anhangs I Teil A zur Berücksichtigung etwaiger von der Kommission verabschiedeter delegierter Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte, in denen neue gesetzliche Informationsanforderungen der Union für den Güterverkehr festgelegt werden und Änderung des Anhangs I Teil B zur Aufnahme der Listen der gesetzlichen Informationsanforderungen im nationalen Recht, die die Mitgliedstaaten der Kommission im Einklang mit dieser Verordnung notifiziert haben, und zur Aufnahme etwaiger neuer Bestimmungen des einschlägigen nationalen Rechts, mit denen die nationalen gesetzlichen Informationsanforderungen geändert oder neue gesetzliche Informationsanforderungen, die von dieser Verordnung erfasst sind, festgelegt werden und die der Kommission im Einklang mit dieser Verordnung von den Mitgliedstaaten notifiziert wurden; und zur Ergänzung der vorliegenden Verordnung durch Festlegung und Änderung des gemeinsamen Datensatzes und der Teildatensätze in Bezug auf die jeweiligen gesetzlichen Informationsanforderungen, die von dieser Verordnung erfasst sind; und Ergänzung bestimmter technischer Aspekte dieser Verordnung, insbesondere im Zusammenhang mit der Verwendung der Zertifizierungskennzeichnung von eFTI-Plattformen und den Vorschriften für die Zertifizierung von eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleistern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung <sup>(9)</sup> niedergelegt wurden.

Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind. Darüber hinaus ist die Beteiligung aller einschlägigen Interessenträger in den geeigneten Foren, wie etwa der mit dem Beschluss der Kommission vom 13. September 2018 eingesetzten Expertengruppe „Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik“, wichtig für die Entwicklung und Ausarbeitung dieser Rechtsakte.

- (20) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Gewährleistung einer einheitlichen Vorgehensweise in Bezug auf die Akzeptanz elektronisch übermittelter Frachtbeförderungsinformationen seitens der zuständigen Behörden, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen der Notwendigkeit, gemeinsame Anforderungen festzulegen, auf Unionsebene besser zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (21) Die elektronische Verarbeitung personenbezogener Daten, die im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Frachtbeförderungsinformationen zu übermitteln sind, sollte im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 erfolgen.
- (22) Die Kommission sollte eine Evaluierung dieser Verordnung vornehmen. Es sollten Informationen gesammelt werden, die als Grundlage für diese Evaluierung dienen und es der Kommission ermöglichen, die Leistungsfähigkeit dieser Verordnung im Hinblick auf das von ihr verfolgte Ziel zu bewerten.
- (23) Eine wirksame und effiziente Durchsetzung setzt voraus, dass alle zuständigen Behörden direkt und in Echtzeit in elektronischer Form auf die einschlägigen gesetzlich vorgeschriebenen Informationen zugreifen können. Zu diesem Zweck und im Einklang mit dem Grundsatz „standardmäßig digital“, der in der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „EU-eGovernment-Aktionsplan 2016-2020 — Beschleunigung der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung“ vom 19. April 2016 genannt wird, sollte die Verwendung elektronischer Mittel zur vorherrschenden Vorgehensweise beim Austausch gesetzlich vorgeschriebener Informationen zwischen den Unternehmen und den zuständigen Behörden werden. Daher sollte die Kommission etwaige Initiativen im Hinblick darauf prüfen, ob die Unternehmen dazu verpflichtet werden sollten, elektronische Mittel zu nutzen, um den zuständigen Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen zur Verfügung zu stellen. Die Kommission sollte gegebenenfalls entsprechende Initiativen vorschlagen — einschließlich etwaiger Änderungen dieser Verordnung und anderer einschlägiger Unionsrechtsakte. Um die Möglichkeiten der zuständigen Behörden zur Durchsetzung zu verbessern und die Kosten sowohl für die zuständigen Behörden als auch für die Unternehmen so gering wie möglich zu halten, sollte

<sup>(8)</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>(9)</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

die Kommission auch weitere Maßnahmen erwägen, etwa in Bezug auf die Verbesserung der Interoperabilität von IKT-Systemen und -Plattformen und einen gemeinsamen Zugangspunkt zu diesen Systemen und Plattformen, die gemäß dem sonstigen Verkehrsrecht der Union für die Aufzeichnung und Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen verwendet werden.

- (24) Diese Verordnung kann nicht wirksam angewendet werden, bevor die in ihr vorgesehenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte in Kraft getreten sind. Aus diesem Grund ist die Kommission rechtlich verpflichtet, diese delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu erlassen, und sollte unverzüglich mit der Arbeit an diesen Rechtsakten beginnen, um den rechtzeitigen Erlass der einschlägigen Spezifikationen, möglichst vor Ablauf der jeweiligen in dieser Verordnung festgelegten Fristen, sicherzustellen. Der rechtzeitige Erlass dieser delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte ist von wesentlicher Bedeutung, damit die Mitgliedstaaten und die Unternehmen genügend Zeit haben, um die erforderlichen Maßnahmen im Einklang mit dieser Verordnung zu ergreifen. Daher sollten entsprechend unterschiedliche Anwendungszeiträume in dieser Verordnung festgelegt werden.
- (25) Ebenso sollte die Notifizierungspflicht der Mitgliedstaaten gemäß dieser Verordnung innerhalb eines Jahres ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung erfüllt werden, damit die Kommission den ersten delegierten Rechtsakt auf der Grundlage dieser Verordnung rechtzeitig erlassen kann.
- (26) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(10)</sup> gehört —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### KAPITEL I

### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### Artikel 1

#### Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird ein Rechtsrahmen für die elektronische Übermittlung gesetzlich vorgeschriebener Informationen zwischen den betroffenen Unternehmen und den zuständigen Behörden im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern im Gebiet der Union geschaffen.

Zu diesem Zweck werden in dieser Verordnung

- a) die Bedingungen festgelegt, unter denen die zuständigen Behörden verpflichtet sind, gesetzlich vorgeschriebene Informationen zu akzeptieren, wenn diese Informationen von den betroffenen Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden;
- b) Bestimmungen für die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der elektronischen Bereitstellung gesetzlich vorgeschriebener Informationen durch die betroffenen Unternehmen an die zuständigen Behörden festgelegt.

#### Artikel 2

#### Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für

a) gesetzliche Informationsanforderungen gemäß

i) Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 11 des Rates <sup>(11)</sup>;

ii) Artikel 3 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates <sup>(12)</sup>;

iii) Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(13)</sup>;

<sup>(10)</sup> Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

<sup>(11)</sup> EWG-Rat: Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz 3 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. P 52 vom 16.8.1960, S. 1121).

<sup>(12)</sup> Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

<sup>(13)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

- iv) Artikel 16 Buchstabe c und Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006; die vorliegende Verordnung lässt Kontrollen durch Zollstellen, die in einschlägigen Bestimmungen von Unionsrechtsakten vorgesehen sind, unberührt;
- v) Anlage A Teil 5 Kapitel 5.4 des Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf abgeschlossen wurde, gemäß der Bezugnahme darauf in Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(14)</sup>; Teil 5 Kapitel 5.4 der Regelung für die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) als Anlage C zum COTIF, das am 3. Juni 1999 in Vilnius abgeschlossen wurde, gemäß der Bezugnahme darauf in Anhang II Abschnitt II.1 der genannten Richtlinie, und Teil 5 Kapitel 5.4 der dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN), das am 26. Mai 2000 in Genf abgeschlossen wurde, als Anlagen beigefügten Verordnungen gemäß der Bezugnahme darauf in Anhang III Abschnitt III.1 der genannten Richtlinie;
- b) gesetzliche Informationsanforderungen, die in einem delegierten Rechtsakt oder Durchführungsrechtsakt festgelegt werden, den die Kommission gemäß einem in Buchstabe a des vorliegenden Absatzes genannten Unionsrechtsakt oder gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(15)</sup> oder der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(16)</sup> erlassen hat. Diese delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte werden in Anhang I Teil A der vorliegenden Verordnung aufgeführt;
- c) gesetzliche Informationsanforderungen gemäß den in Anhang I Teil B der vorliegenden Verordnung aufgeführten Bestimmungen des nationalen Rechts.
- (2) Bis zum 21. August 2021 notifizieren die Mitgliedstaaten der Kommission die Bestimmungen des nationalen Rechts und die entsprechenden gesetzlichen Informationsanforderungen, in denen die Bereitstellung von Informationen vorgeschrieben wird, die ganz oder teilweise den nach den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten gesetzlichen Informationsanforderungen zu übermittelnden Informationen entsprechen.

Nach dieser Notifizierung notifizieren die Mitgliedstaaten der Kommission alle Bestimmungen des nationalen Rechts, die

- a) Änderungen der gesetzlichen Informationsanforderungen in den in Anhang I Teil B aufgeführten Bestimmungen des nationalen Rechts beinhalten oder
- b) neue einschlägige gesetzliche Informationsanforderungen einführen, in denen die Bereitstellung von Informationen vorgeschrieben wird, die ganz oder teilweise den nach den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten gesetzlichen Informationsanforderungen zu übermittelnden Informationen entsprechen.

Die Mitgliedstaaten nehmen diese Notifizierung innerhalb eines Monats nach der Annahme solcher Bestimmungen vor.

- (3) Die Kommission erlässt im Einklang mit Artikel 14 delegierte Rechtsakte zur Änderung
- a) des Anhangs I Teil A, um Bezugnahmen auf gesetzliche Informationsanforderungen nach Absatz 1 Buchstabe b des vorliegenden Artikels aufzunehmen;
- b) des Anhangs I Teil B, um Bezugnahmen auf nationale Rechtsvorschriften und gesetzliche Informationsanforderungen im Einklang mit den Notifizierungen gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels aufzunehmen oder zu streichen.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „gesetzlich vorgeschriebene Informationen“ sind Informationen in Dokumentenform oder anderer Form im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern im Gebiet der Union, auch bei der Durchfuhr, die von einem betroffenen Unternehmen gemäß den in Artikel 2 Absatz 1 genannten Bestimmungen zum Nachweis der Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der Rechtsakte, mit denen diese Bestimmungen festgelegt werden, zur Verfügung gestellt werden müssen;
2. „gesetzliche Informationsanforderung“ ist eine Verpflichtung, gesetzlich vorgeschriebene Informationen zur Verfügung zu stellen;

<sup>(14)</sup> Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

<sup>(15)</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

<sup>(16)</sup> Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

3. „zuständige Behörde“ ist eine Behörde, Agentur oder sonstige Stelle, die für die Wahrnehmung von Aufgaben gemäß den in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechtsakten zuständig ist und für die der Zugang zu gesetzlich vorgeschriebenen Informationen erforderlich ist — etwa zu Zwecken der Überprüfung, Durchsetzung, Validierung oder Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
4. „elektronische Frachtbeförderungsinformationen“ oder „eFTI“ sind Datenelemente, die zum Zwecke des Austauschs gesetzlich vorgeschriebener Informationen zwischen den betroffenen Unternehmen sowie zwischen den betroffenen Unternehmen und zuständigen Behörden elektronisch verarbeitet werden;
5. „eFTI-Teildatensatz“ ist ein Satz strukturierter Datenelemente, die den gemäß einem bestimmten in Artikel 2 Absatz 1 genannten Unionsrechtsakt oder nationalem Recht erforderlichen gesetzlich vorgeschriebenen Informationen entsprechen;
6. „gemeinsamer eFTI-Datensatz“ ist ein Gesamtdatensatz strukturierter Datenelemente, die allen eFTI-Teildatensätzen entsprechen, wobei die den verschiedenen eFTI-Teildatensätzen gemeinsamen Datenelemente nur einmal enthalten sind;
7. „Datenelement“ ist die kleinste Informationseinheit, die eine eindeutige Definition und genaue technische Merkmale wie Format, Länge und Zeichensatz aufweist;
8. „Verarbeitung“ ist ein mit oder ohne Hilfe automatisierter Verfahren ausgeführter Vorgang oder eine Vorgangreihe im Zusammenhang mit eFTI wie Erhebung, Erfassung, Organisation, Ordnung, Speicherung, Anpassung oder Veränderung, Abruf, Abfrage, Verwendung, Weitergabe durch Übermittlung, Verbreitung oder jede andere Form der Bereitstellung von eFTI, Abgleich oder Verknüpfung sowie Einschränkung, Löschen oder Vernichtung;
9. „Verarbeitungsprotokoll“ ist die automatisierte Aufzeichnung der elektronischen Verarbeitung von eFTI;
10. „eFTI-Plattform“ ist eine auf Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) gestützte Lösung, z. B. ein Betriebssystem, eine Betriebsumgebung oder eine Datenbank, zur Verarbeitung von eFTI;
11. „eFTI-Plattform-Entwickler“ ist eine natürliche oder juristische Person, die eine eFTI-Plattform zum Zwecke der Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen im Zusammenhang mit ihrer eigenen wirtschaftlichen Tätigkeit oder zum Zwecke des Inverkehrbringens dieser Plattform entwickelt oder erworben hat;
12. „eFTI-Dienst“ ist ein Dienst, bei dem eFTI mithilfe einer eFTI-Plattform — allein oder in Kombination mit anderen IKT-Lösungen, einschließlich anderer eFTI-Plattformen — verarbeitet werden;
13. „eFTI-Dienstleister“ ist eine natürliche oder juristische Person, die für die betroffenen Unternehmen auf vertraglicher Basis einen eFTI-Dienst erbringt;
14. „betroffenes Unternehmen“ ist ein Verkehrs- oder Logistikunternehmen oder eine andere natürliche oder juristische Person, die dafür verantwortlich ist, den zuständigen Behörden im Einklang mit den relevanten gesetzlichen Informationsanforderungen die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen zur Verfügung zu stellen;
15. „vom Menschen lesbares Format“ ist eine Form der elektronischen Datendarstellung, die von einer natürlichen Person ohne weitere Verarbeitung als Information genutzt werden kann;
16. „maschinenlesbares Format“ ist eine Form der elektronischen Datendarstellung, die für die automatische Verarbeitung durch Maschinen genutzt werden kann;
17. „Konformitätsbewertungsstelle“ ist eine Konformitätsbewertungsstelle im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008, die gemäß jener Verordnung für die Durchführung der Konformitätsbewertung von eFTI-Plattformen oder eFTI-Dienstleistern akkreditiert ist;
18. „Verbringung“ ist die Beförderung bestimmter Güter, einschließlich Abfälle, vom ursprünglichen Abholungsort zum endgültigen Lieferort im Rahmen eines einzigen Beförderungsvertrags oder im Rahmen mehrerer aufeinander folgender Beförderungsverträge, gegebenenfalls einschließlich des Übergangs zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, unabhängig von Menge oder Anzahl der Behältnisse, Verpackungen oder transportierter Einzelpositionen.

## KAPITEL II

### ELEKTRONISCH BEREITGESTELLTE GESETZLICH VORGESCHRIEBENE INFORMATIONEN

#### Artikel 4

#### Anforderungen an die betroffenen Unternehmen

- (1) Für die Zwecke des Artikels 5 Absätze 1, 2 und 3 erfüllen die betroffenen Unternehmen die im vorliegenden Artikel dargelegten Anforderungen.

(2) Machen die betroffenen Unternehmen die einer zuständigen Behörde gesetzlich vorgeschriebene Informationen elektronisch verfügbar, so verwenden sie hierfür auf einer zertifizierten eFTI-Plattform — gegebenenfalls durch einen zertifizierten eFTI-Dienstleister — verarbeitete Daten. Diese gesetzlich vorgeschriebenen Informationen sind durch die betroffenen Unternehmen in maschinenlesbarem Format und, auf Anfrage der zuständigen Behörde, in einem vom Menschen lesbaren Format bereitzustellen.

(3) Informationen in maschinenlesbarem Format sind mittels einer authentifizierten und sicheren Verbindung zur Datenquelle auf einer eFTI-Plattform zur Verfügung zu stellen. Die betroffenen Unternehmen übermitteln die eindeutige, die Identifizierung ermöglichende elektronische Verbindung gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe e, die es der zuständigen Behörde ermöglicht, die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen in Bezug auf die Verbringung eindeutig zu identifizieren.

(4) Von den zuständigen Behörden verlangte Informationen in einem vom Menschen lesbaren Format werden vor Ort auf dem Bildschirm eines elektronischen Geräts des betroffenen Unternehmens zur Verfügung gestellt.

#### Artikel 5

##### **Anforderungen an die zuständigen Behörden**

(1) Ab 30 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens des ersten der in den Artikeln 7 und 8 genannten delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte akzeptieren die zuständigen Behörden gesetzlich vorgeschriebene Informationen, die von den betroffenen Unternehmen gemäß Artikel 4 elektronisch zur Verfügung gestellt werden, auch wenn diese gesetzlich vorgeschriebenen Informationen von den zuständigen Behörden als zusätzliche Informationen verlangt werden.

(2) Wenn das betroffene Unternehmen die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 erforderlichen gesetzlich vorgeschriebenen Informationen gemäß Artikel 4 der vorliegenden Verordnung elektronisch zur Verfügung gestellt hat, akzeptieren die zuständigen Behörden solche gesetzlich vorgeschriebenen Informationen auch ohne die in Artikel 26 Absätze 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 genannte Zustimmung.

(3) Wenn zu den gemäß einem bestimmten in Artikel 2 Absatz 1 genannten Unionsrechtsakt oder gemäß dort genanntem nationalem Recht erforderlichen gesetzlich vorgeschriebenen Informationen eine offizielle Validierung etwa in Form von Stempeln oder Zertifikaten gehört, stellt die jeweilige Behörde diese Validierung gemäß den Anforderungen, die in den in Artikeln 7 und 8 genannten delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, elektronisch zur Verfügung.

(4) Zur Einhaltung der Anforderungen nach den Absätzen 1 bis 3 des vorliegenden Artikels ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um alle ihre zuständigen Behörden in die Lage zu versetzen, die von den betroffenen Unternehmen gemäß Artikel 4 zur Verfügung gestellten gesetzlich vorgeschriebenen Informationen abzurufen und zu verarbeiten. Diese Maßnahmen halten die delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nach den Artikeln 7 und 8 ein.

#### Artikel 6

##### **Vertrauliche Geschäftsinformationen**

Die zuständigen Behörden, eFTI-Dienstleister und die betroffenen Unternehmen treffen Maßnahmen zur Gewährleistung der Vertraulichkeit von Geschäftsinformationen, die im Einklang mit dieser Verordnung verarbeitet und ausgetauscht werden, und stellen sicher, dass der Zugang zu solchen Informationen sowie ihre Verarbeitung nur mit entsprechender Genehmigung erfolgen darf.

#### Artikel 7

##### **Gemeinsamer eFTI-Datensatz und eFTI-Teildatensätze**

(1) Die Kommission erlässt delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14 zur Ergänzung dieser Verordnung, indem der gemeinsame eFTI-Datensatz und die eFTI-Teildatensätze für die einzelnen gesetzlichen Informationsanforderungen gemäß Artikel 2 Absatz 1, einschließlich der entsprechenden Spezifikationen für die Definition und die technischen Merkmale jedes Datenelements des gemeinsamen eFTI-Datensatzes und der eFTI-Teildatensätze, festgelegt und geändert werden.

(2) Beim Erlass der in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakte hat die Kommission

- a) einschlägige völkerrechtliche Übereinkünfte und Unionsrecht zu berücksichtigen und
- b) sich um die Sicherstellung der Interoperabilität des gemeinsamen eFTI-Datensatzes und der eFTI-Teildatensätze mit den einschlägigen, international oder auf Unionsebene anerkannten Datenmodellen, einschließlich multimodaler Datenmodelle, zu bemühen.

(3) Der erste dieser delegierten Rechtsakte erfasst alle in Absatz 1 genannten Elemente und wird spätestens 21. Februar 2023 erlassen.

*Artikel 8***Gemeinsame Verfahren und Regeln für den Zugang**

- (1) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit gemeinsamen Verfahren und detaillierten Regeln, einschließlich gemeinsamer technischer Spezifikationen, für den Zugang der zuständigen Behörden zu eFTI-Plattformen, einschließlich Verfahren für die Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen und für die Kommunikation zwischen den zuständigen Behörden und den betroffenen Unternehmen in Bezug auf diese Informationen.
- (2) Beim Erlass der in Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte bemüht sich die Kommission um effizientere Verwaltungsverfahren und minimale Befolgungskosten sowohl für die betroffenen Unternehmen als auch die zuständigen Behörden.
- (3) Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Der erste dieser Durchführungsrechtsakte erfasst alle in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Elemente und wird spätestens bis 21. Februar 2023 erlassen.

## KAPITEL III

**eFTI-PLATTFORMEN UND eFTI-DIENSTLEISTER**

## ABSCHNITT 1

**Anforderungen an eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleister***Artikel 9***Funktionale Anforderungen an eFTI-Plattformen**

- (1) Die für die Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen verwendeten eFTI-Plattformen müssen über Funktionen verfügen, die Folgendes sicherstellen:
- a) die Möglichkeit der Verarbeitung personenbezogener Daten im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679;
  - b) die Möglichkeit der Verarbeitung von Geschäftsdaten im Einklang mit Artikel 6;
  - c) die Möglichkeit des Zugangs zu und der Verarbeitung von Daten gemäß den mittels der in den Artikeln 7 und 8 genannten delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten erlassenen Spezifikationen durch die zuständigen Behörden;
  - d) die Bereitstellung der Informationen durch die betroffenen Unternehmen für zuständige Behörden im Einklang mit Artikel 4;
  - e) die Möglichkeit der Herstellung einer eindeutigen, die Identifizierung ermöglichenden elektronischen Verbindung zwischen einer Verbringung und den zugehörigen Datenelementen, einschließlich eines strukturierten Verweises auf die eFTI-Plattform, über die diese Daten verfügbar gemacht werden, wie etwa eine eindeutige Referenzkennung;
  - f) die Möglichkeit der Verarbeitung der Daten ausschließlich auf der Grundlage eines genehmigten und authentifizierten Zugangs;
  - g) eine ordnungsgemäße Aufzeichnung jeglicher Datenverarbeitung in Verarbeitungsprotokollen, damit zumindest jeder einzelne Verarbeitungsvorgang, die natürliche oder juristische Person, die den Vorgang ausgeführt hat, und die zeitliche Abfolge der Vorgänge für jedes einzelne Datenelement ermittelt werden können; wird bei einem Vorgang ein bestehendes Datenelement geändert oder gelöscht, so wird das ursprüngliche Datenelement erhalten;
  - h) die Möglichkeit der Archivierung der Daten und die Aufrechterhaltung des Zugangs der zuständigen Behörden zu den Daten gemäß den einschlägigen Unionsrechtsakten und dem einschlägigen nationalen Recht, in denen die jeweiligen gesetzlichen Informationsanforderungen festgelegt sind;
  - i) die Archivierung der unter Buchstabe g dieses Absatzes genannten Verarbeitungsprotokolle und die Aufrechterhaltung des Zugangs der zuständigen Behörden zu diesen Protokollen zu Überprüfungs Zwecken während des in den einschlägigen Unionsrechtsakten und im einschlägigen nationalen Recht über die jeweiligen gesetzlichen Informationsanforderungen festgelegten Zeitraums sowie zu Überwachungszwecken während der in Artikel 17 genannten Zeiträume;
  - j) den Schutz der Daten gegen Verfälschung und Diebstahl;
  - k) die Übereinstimmung der verarbeiteten Datenelemente mit dem gemeinsamen eFTI-Datensatz und den eFTI-Teildatensätzen, wie sie in den Delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 7 festgelegt sind, und ihre Verarbeitung in allen Amtssprachen der Union, wie in den einschlägigen Unionsrechtsakten und im einschlägigen nationalen Recht über die entsprechenden gesetzlichen Informationsanforderungen vorgesehen.

(2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften für die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 15 Absatz 2 erlassen. Beim Erlass dieser Spezifikationen hat die Kommission

- a) sich um die Sicherstellung der Interoperabilität der eFTI-Plattformen zu bemühen;
- b) den einschlägigen bestehenden technischen Lösungen und Standards Rechnung zu tragen;
- c) sicherzustellen, dass diese Spezifikationen so weit wie möglich technologieneutral bleiben.

Der erste dieser Durchführungsrechtsakte erfasst alle in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Elemente und wird spätestens bis 21. August 2023 erlassen.

#### Artikel 10

### Anforderungen an eFTI-Dienstleister

(1) Die eFTI-Dienstleister stellen sicher, dass

- a) Daten im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Informationsanforderungen nur von hierzu befugten Nutzern und gemäß klar definierter und zugewiesener Verarbeitungsrechte im Rahmen der eFTI-Plattform verarbeitet werden;
- b) die Daten entsprechend den Unionsrechtsakten und dem nationalen Recht, in denen die jeweiligen gesetzlichen Informationsanforderungen festgelegt sind, gespeichert werden und zugänglich sind;
- c) die zuständigen Behörden zu den gesetzlich vorgeschriebenen Informationen über einen Frachtbeförderungsvorgang, die auf ihren eFTI-Plattformen verarbeitet wurden, unmittelbaren sowie vollkommen unentgeltlichen Zugang haben;
- d) die Daten angemessen gesichert sind, auch gegen unbefugte oder unrechtmäßige Verarbeitung und unbeabsichtigten Verlust, unbeabsichtigte Vernichtung oder unbeabsichtigte Beschädigung.

(2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften für die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 15 Absatz 2 erlassen. Der erste dieser Durchführungsrechtsakte, der alle in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Elemente erfasst, wird spätestens bis 21. August 2023 angenommen.

#### ABSCHNITT 2

### Zertifizierung

#### Artikel 11

### Konformitätsbewertungsstellen

(1) Die Konformitätsbewertungsstellen werden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für die Zertifizierung von eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleistern im Einklang mit den Artikeln 12 und 13 der vorliegenden Verordnung akkreditiert.

(2) Für die Akkreditierung müssen die Konformitätsbewertungsstellen die in Anhang II niedergelegten Anforderungen erfüllen. Die nationalen Akkreditierungsstellen teilen der nach Absatz 3 dieses Artikels benannten nationalen Behörde die Adresse der Website mit, auf der sie Informationen über die akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen, einschließlich einer auf dem neuesten Stand zu haltenden Liste dieser Stellen, öffentlich zugänglich machen.

(3) Jeder Mitgliedstaat benennt eine Behörde, die eine auf dem neuesten Stand zu haltende Liste der akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen, der eFTI-Plattformen und der eFTI-Dienstleister führt, die über eine gültige Zertifizierung auf der Grundlage der gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels und gemäß Artikel 12 Absatz 2 und Artikel 13 Absatz 2 bereitgestellten Informationen verfügen. Diese benannten nationalen Behörden machen diese Liste auf einer offiziellen Website der Regierung öffentlich zugänglich.

(4) Bis zum 31. März jedes Jahres übermitteln diese benannten nationalen Behörden der Kommission die in Absatz 3 genannte Liste, zusammen mit der Adresse der Website, auf der die Liste öffentlich zugänglich ist. Die Kommission veröffentlicht die Website-Adressen auf ihrer offiziellen Website.

## Artikel 12

### Zertifizierung von eFTI-Plattformen

- (1) Auf Antrag eines eFTI-Plattform-Entwicklers bewertet eine Konformitätsbewertungsstelle die Erfüllung der Anforderungen des Artikels 9 Absatz 1 durch die eFTI-Plattform. Fällt die Bewertung positiv aus, so stellt die Konformitätsbewertungsstelle eine Übereinstimmungsbescheinigung für diese eFTI-Plattform aus. Im Falle einer negativen Bewertung gibt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller die Gründe für die negative Bewertung an.
- (2) Jede Konformitätsbewertungsstelle führt eine auf dem neuesten Stand zu haltende Liste der von ihr zertifizierten eFTI-Plattformen, deren Zertifizierung sie widerrufen oder ausgesetzt hat. Sie macht diese Liste auf ihrer Website öffentlich zugänglich und teilt der nach Artikel 11 Absatz 3 benannten nationalen Behörde die Adresse dieser Website mit.
- (3) Den zuständigen Behörden über eine zertifizierte eFTI-Plattform zur Verfügung gestellte Informationen müssen eine Zertifizierungskennzeichnung tragen.
- (4) Der eFTI-Plattform-Entwickler beantragt eine Neubewertung seiner Zertifizierung, wenn die in den Durchführungsrechtsakten nach Artikel 9 Absatz 2 festgelegten technischen Spezifikationen geändert werden.
- (5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch Erlass von Vorschriften für die Zertifizierung von eFTI-Plattformen und über die Verwendung des Zertifizierungskennzeichens, einschließlich Vorschriften zur Erneuerung, zur Aussetzung oder zum Widerruf einer Zertifizierung, zu ergänzen.

## Artikel 13

### Zertifizierung der eFTI-Dienstleister

- (1) Auf Antrag eines eFTI-Dienstleisters bewertet eine Konformitätsbewertungsstelle, inwieweit ein eFTI-Dienstleister die Anforderungen des Artikels 10 Absatz 1 erfüllt. Fällt die Bewertung positiv aus, so stellt die Konformitätsbewertungsstelle eine Übereinstimmungsbescheinigung aus. Im Falle einer negativen Bewertung gibt die Konformitätsbewertungsstelle dem Antragsteller die Gründe für die negative Bewertung an.
- (2) Jede Konformitätsbewertungsstelle führt eine auf dem neuesten Stand zu haltende Liste der eFTI-Dienstleister, die von ihr zertifiziert wurden, und der eFTI-Dienstleister, deren Zertifizierung sie widerrufen oder ausgesetzt hat. Sie macht diese Liste auf ihrer Website öffentlich zugänglich und teilt der nach Artikel 11 Absatz 3 benannten nationalen Behörde die Adresse dieser Website mit.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch Erlass von Vorschriften für die Zertifizierung von eFTI-Dienstleistern, einschließlich Vorschriften zur Erneuerung, zur Aussetzung oder zum Widerruf einer Zertifizierung, zu ergänzen.

## KAPITEL IV

### BEFUGNISÜBERTRAGUNGEN UND DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

## Artikel 14

### 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 nach Artikel 2 Absatz 3, Artikel 7, Artikel 12 Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 20. August 2020 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 nach Artikel 2 Absatz 3, Artikel 7, Artikel 12 Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 2 Absatz 3, Artikel 7, Artikel 12 Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 3 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.

#### Artikel 15

### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

#### KAPITEL V

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 16

### Überprüfung

(1) Bis zum 21. Februar 2029 nimmt die Kommission eine Bewertung dieser Verordnung vor und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss einen Bericht mit den wichtigsten Ergebnissen vor.

Die Kommission prüft auch etwaige Initiativen, um insbesondere

- a) für Unternehmen die Pflicht einzuführen, den zuständigen Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen gemäß dieser Verordnung elektronisch bereitzustellen;
- b) ein höheres Maß an Interoperabilität und Interkonnektivität zwischen der eFTI-Umgebung und den verschiedenen für die Erfassung und Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen verwendeten IKT-Systemen und -Plattformen, wie sie im sonstigen Verkehrsrecht der Union vorgesehen sind, festzulegen.

Diese Prüfungen erstrecken sich insbesondere auf die Änderung dieser Verordnung und anderer einschlägiger Unionsrechtsakte und wird gegebenenfalls von einem Gesetzgebungsvorschlag begleitet.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle in Artikel 17 genannten Informationen, die zur Ausarbeitung des Berichts gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels benötigt werden.

#### Artikel 17

### Überwachung

Bis zum 21. August 2027 und danach alle fünf Jahre übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission auf der Grundlage der Verarbeitungsprotokolle nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben g und i, wie häufig die zuständigen Behörden die von den betroffenen Unternehmen gemäß Artikel 4 elektronisch zur Verfügung gestellten gesetzlich vorgeschriebenen Informationen abgerufen und verarbeitet haben.

Diese Informationen werden bezogen auf jedes Jahr des Berichtszeitraums übermittelt.

#### Artikel 18

### Inkrafttreten und Anwendung

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

(2) Sie gilt ab dem 21. August 2024.

(3) Artikel 2 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 7, Artikel 8, Artikel 9 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 gelten jedoch ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung.

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

Geschehen zu Brüssel am 15. Juli 2020.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

D.M. SASSOLI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

J. KLOECKNER

---

## ANHANG I

**GESETZLICH VORGESCHRIEBENE INFORMATIONEN, DIE IN DEN ANWENDUNGSBEREICH DIESER  
VERORDNUNG FALLEN**

TEIL A — Gesetzliche Informationsanforderungen nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b

Liste der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b:

1. Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission <sup>(1)</sup> zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit: Anhang, Nummer 6.3.2.6 Buchstaben a, b, c, d, e, f und g.

TEIL B — Nationales Recht

Die einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts, die die Bereitstellung von Informationen vorschreiben, die ganz oder teilweise den Informationen nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b entsprechen, sind nachstehend aufgeführt.

[Mitgliedstaat]

1. Rechtsakt: [Bestimmung]

—

---

<sup>(1)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1).

## ANHANG II

## ANFORDERUNGEN AN KONFORMITÄTBEWERTUNGSSTELLEN

1. Eine Konformitätsbewertungsstelle wird nach nationalem Recht eingerichtet und ist mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet.
2. Bei einer Konformitätsbewertungsstelle muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der mit der eFTI-Plattform oder dem eFTI-Plattformdienstleister, die bzw. den er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört, der Unternehmen vertritt, die am Entwurf, an der Herstellung, der Bereitstellung, der Montage, dem Gebrauch oder der Instandhaltung von eFTI-Plattformen oder an eFTI-Plattformdienstleistern, die von der Stelle bewertet werden, beteiligt sind, kann als solche Stelle gelten, sofern nachgewiesen wird, dass sie unabhängig ist und keine Interessenskonflikte vorliegen.

3. Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen nicht Konstrukteur, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Instandhaltungsbetrieb der zu bewertenden eFTI-Plattformen bzw. eFTI-Plattformdienstleister oder Vertreter einer dieser Parteien sein.

Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Leitungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen weder direkt an Konstruktion, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Instandhaltung dieser eFTI-Plattformen bzw. eFTI-Plattformdienstleister beteiligt sein noch die an diesen Tätigkeiten beteiligten Parteien vertreten. Sie dürfen sich nicht mit Tätigkeiten befassen, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungstätigkeiten, für die sie akkreditiert sind, beeinträchtigen könnten. Dies gilt besonders für Beratungsdienstleistungen.

Die Konformitätsbewertungsstellen gewährleisten, dass Tätigkeiten ihrer Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten beeinträchtigen.

4. Die Konformitätsbewertungsstellen und ihre Mitarbeiter führen die Konformitätsbewertungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und der erforderlichen fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungstätigkeit auswirken könnte und speziell von Personen oder Personengruppen ausgeht, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.
5. Eine Konformitätsbewertungsstelle ist in der Lage, alle Konformitätsbewertungsaufgaben zu bewältigen, die ihr nach Artikel 12 und 13 dieser Verordnung übertragen wurden, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Stelle selbst oder in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung ausgeführt werden.

Eine Konformitätsbewertungsstelle muss über Folgendes verfügen:

- a) die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen,
- b) Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen,
- c) Verfahren zur Durchführung von Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grades an Komplexität der jeweiligen Technologie.

Eine Konformitätsbewertungsstelle muss über die erforderlichen Mittel zur angemessenen Erledigung der technischen und administrativen Aufgaben verfügen, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind.

6. Die Mitarbeiter, die für die Durchführung der bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zuständig sind, müssen über Folgendes verfügen:
  - a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten der Konformitätsbewertung umfasst,

- b) eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis, solche Bewertungen durchzuführen,
  - c) angemessene Kenntnisse und Verständnis der Anforderungen nach Artikel 9 und 10 dieser Verordnung,
  - d) die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für die Durchführung von Bewertungen.
7. Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Leitungsebenen und des für die Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Personals wird garantiert.
- Die Entlohnung der obersten Leitungsebene und der für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.
8. Die Konformitätsbewertungsstellen schließen eine Haftpflichtversicherung ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Staat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.
9. Informationen, welche die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß den Artikeln 12 und 13 dieser Verordnung oder einer der einschlägigen nationalen Durchführungsvorschriften erhalten, fallen unter die berufliche Schweigepflicht außer gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihre Tätigkeiten ausüben. Eigentumsrechte werden geschützt.
10. Die Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungs- und Regulierungstätigkeiten mit bzw. stellen sicher, dass ihre für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter darüber informiert werden.
-

# RICHTLINIEN

## RICHTLINIE (EU) 2020/1057 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 15. Juli 2020

**zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

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

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Interesse, einen sicheren, effizienten und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektor zu schaffen, müssen sowohl angemessene Arbeitsbedingungen und ein angemessener Sozialschutz für Kraftfahrer als auch angemessene Geschäftsbedingungen und ein fairer Wettbewerb für die Kraftverkehrsunternehmen (im Folgenden „Unternehmen“) sichergestellt werden. Angesichts des hohen Grades der Arbeitskräftemobilität im Straßenverkehrssektor sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, um für ein Gleichgewicht zwischen der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen, dem freien Warenverkehr, angemessenen Arbeitsbedingungen und dem Sozialschutz für Kraftfahrer zu sorgen.
- (2) Angesichts des naturgemäß hohen Grades der Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Kraftfahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können und die Unternehmen, bei denen es sich meist um kleine Unternehmen handelt, sich nicht unverhältnismäßigen administrativen Hürden oder diskriminierenden Kontrollen gegenübersehen, die ihre Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen unangemessen einschränken. Aus demselben Grund müssen nationale Vorschriften für den Straßenverkehr verhältnismäßig sowie gerechtfertigt sein und der Notwendigkeit Rechnung tragen, angemessene Arbeitsbedingungen und einen angemessenen Sozialschutz für Kraftfahrer zu gewährleisten und die Ausübung der Dienstleistungsfreiheit im Straßenverkehr auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs zwischen in- und ausländischen Unternehmen zu erleichtern.
- (3) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ist es entscheidend, dass ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung der Sozial- und Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Erleichterung der Ausübung der Dienstleistungsfreiheit durch in- und ausländische Unternehmen auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs besteht.
- (4) Bei der Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der geltenden Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehrssektor sind einige Schlupflöcher und Mängel bei der Durchsetzung, wie etwa in Bezug auf die Nutzung von Briefkastenfirmen, zutage getreten. Ferner bestehen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei Auslegung, Umsetzung und Anwendung dieser Bestimmungen, was einen hohen Verwaltungsaufwand für Kraftfahrer und Unternehmen verursacht. Das führt zu Rechtsunsicherheit, was wiederum nachteilig für die Sozial- und Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer sowie die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb für die Unternehmen in dem Sektor ist.
- (5) Um die ordnungsgemäße Anwendung der Richtlinien 96/71/EG <sup>(4)</sup> und 2014/67/EU <sup>(5)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates zu gewährleisten, sollten die Kontrollen und die Zusammenarbeit auf Unionebene zur Bekämpfung von Betrug im Zusammenhang mit der Entsendung von Kraftfahrern verstärkt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 45.

<sup>(2)</sup> ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Stellungnahme des Rates nach erster Lesung vom 7. April 2020 (ABl. C 149 vom 5.5.2020, S. 1). Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).

<sup>(5)</sup> Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“) (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11).

- (6) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG an, dass die Durchführung dieser Richtlinie in dem hochgradig mobilen Straßenverkehrssektor bestimmte rechtliche Fragen und Schwierigkeiten aufwirft, die nach ihrer Auffassung am besten durch sektorspezifische Rechtsvorschriften für den Bereich des Straßenverkehrs behoben werden würden.
- (7) Um die wirksame und verhältnismäßige Durchführung der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor sicherzustellen, sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, die die Besonderheiten der hohen Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Sektor berücksichtigen und ein Gleichgewicht zwischen dem Sozialschutz für Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen herstellen. Die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der Richtlinie 96/71/EG und die Bestimmungen über die Durchsetzung dieser Vorschriften gemäß der Richtlinie 2014/67/EU gelten für den Straßenverkehrssektor und sollten den besonderen Vorschriften der vorliegenden Richtlinie unterliegen.
- (8) Angesichts der hohen Mobilität im Verkehrssektor werden Kraftfahrer in der Regel nicht für lange Zeiträume im Rahmen von Dienstleistungsverträgen in einen anderen Mitgliedstaat entsandt, wie das manchmal in anderen Sektoren der Fall ist. Es sollte daher klargestellt werden, unter welchen Umständen die Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG über die langfristige Entsendung nicht für solche Kraftfahrer gelten.
- (9) Ausgewogene sektorspezifische Vorschriften für die Entsendung sollten auf dem Vorliegen einer hinreichenden Verbindung zwischen dem Kraftfahrer und der erbrachten Dienstleistungen sowie mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren. Zur Erleichterung der Durchsetzung dieser Vorschriften sollte zwischen den verschiedenen Arten von Beförderungen in Abhängigkeit vom Grad der Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats unterschieden werden.
- (10) Wenn ein Kraftfahrer bilaterale Beförderungen von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist (im Folgenden „Niederlassungsmitgliedstaat“), in das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlands oder zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat durchführt, ist die Art des Dienstes eng mit dem Niederlassungsmitgliedstaat verbunden. Es ist möglich, dass ein Kraftfahrer während einer Fahrt mehrere bilaterale Beförderungen durchführt. Es wäre eine unverhältnismäßige Einschränkung der Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Straßenverkehrsdienstleistungen, wenn die Entsendevorschriften — und damit die im Aufnahmemitgliedstaat garantierten Beschäftigungsbedingungen — für solche bilateralen Beförderungen gelten würden.
- (11) Es sollte klargestellt werden, dass eine grenzüberschreitende Beförderung im Transit durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats keine Entsendung darstellt. Diese Beförderungen sind dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftfahrer den Mitgliedstaat durchfährt, ohne Fracht zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, und daher keine wesentliche Verbindung zwischen den Tätigkeiten des Kraftfahrers und dem im Transit durchfahrenen Mitgliedstaat besteht. Die Einstufung der Anwesenheit des Kraftfahrers in einem Mitgliedstaat als Transit wird daher nicht durch Halte, beispielsweise aus hygienischen Gründen, beeinträchtigt.
- (12) Wenn ein Kraftfahrer eine Beförderung im kombinierten Verkehr durchführt, gilt, dass die Art der erbrachten Dienstleistung auf der Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße eng mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung verbunden ist, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst eine bilaterale Beförderung darstellt. Wenn jedoch die Beförderung auf der Straße innerhalb des Aufnahmemitgliedstaats oder als nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wird, besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats, und daher sollten die Entsendevorschriften Anwendung finden.
- (13) Wenn ein Kraftfahrer andere Arten von Beförderungen, insbesondere Kabotagebeförderungen oder nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, durchführt, besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats. Die Verbindung ist im Fall von Kabotagebeförderungen im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 <sup>(6)</sup> und (EG) Nr. 1073/2009 <sup>(7)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates gegeben, da die gesamte Beförderung in einem Aufnahmemitgliedstaat stattfindet und die Dienstleistung somit eng mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates verbunden ist. Eine nicht-bilaterale grenzüberschreitende Beförderung zeichnet sich dadurch aus, dass der Kraftfahrer eine grenzüberschreitende Beförderung außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats, des entsendenden Unternehmens durchführt. Die erbrachten Dienste weisen daher eher eine Verbindung mit dem jeweiligen Aufnahmemitgliedstaat als mit dem Niederlassungsmitgliedstaat auf. In diesen Fällen sind sektorspezifische Vorschriften nur für die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen erforderlich.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Richtlinie 2014/67/EU dafür sorgen, dass die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Schiedssprüchen festgelegt sind, die in ihrem Hoheitsgebiet für allgemein verbindlich erklärt wurden oder in anderer Weise gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 der Richtlinie 96/71/EG gelten, den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Kraftfahrern in zugänglicher und

<sup>(6)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

<sup>(7)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden. Das sollte gegebenenfalls die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen in Tarifverträgen einschließen, die allgemein für alle vergleichbaren Unternehmen in dem betreffenden geografischen Gebiet gelten. Die einschlägigen Informationen sollten sich insbesondere auf die Bestandteile der Vergütung beziehen, die durch solche Instrumente verbindlich vorgeschrieben sind. Gemäß der Richtlinie 2014/67/EU ist die Einbeziehung der Sozialpartner anzustreben.

- (15) Die Unternehmen der Union stehen in zunehmendem Maße im Wettbewerb mit Unternehmen aus Drittstaaten. Daher muss unbedingt sichergestellt werden, dass Unternehmen der Union nicht diskriminiert werden. Gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 96/71/EG darf Unternehmen mit Sitz in einem Nichtmitgliedstaat keine günstigere Behandlung zuteilwerden als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat. Dieser Grundsatz sollte auch für die besonderen Entsendevorschriften der vorliegenden Richtlinie gelten. Er sollte insbesondere dann gelten, wenn Unternehmen aus Drittländern Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt gewähren.
- (16) Das multilaterale Kontingentsystem der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) ist eines der wichtigsten Instrumente zur Regelung des Zugangs von Unternehmen aus Drittländern zum Unionsmarkt und des Zugangs von Unternehmen aus der Union zu Drittlandsmärkten. Die Zahl der Genehmigungen, die jedem CEMT-Mitgliedstaat zugewiesen werden, wird jährlich festgelegt. Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Unternehmen aus der Union nicht zu diskriminieren, muss auch bei der Vereinbarung der Bedingungen für den Zugang zum Unionsmarkt im Rahmen der CEMT beachtet werden.
- (17) Die Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) liegt bei der Union im Rahmen ihrer ausschließlichen Außenkompetenz. Die Union sollte gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(8)</sup> die Kontrollmechanismen, die zur Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften der Mitgliedstaaten und der Union durch Drittlandsunternehmen genutzt werden können, an die Kontrollmechanismen angleichen, die für Unternehmen aus der Union gelten.
- (18) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates auf den hochgradig mobilen Straßenverkehrssektor haben sich Schwierigkeiten ergeben. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu Rechtsunsicherheit und einem hohen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen der Union führte. Die Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Straßenverkehrsdienstleistungen wurde auf diese Weise unangemessen eingeschränkt, was sich negativ auf die Beschäftigungssituation und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auswirkte. Die Verwaltungsanforderungen und die Kontrollmaßnahmen müssen daher harmonisiert werden. Damit würde auch vermieden, dass die Unternehmen unnötige Verzögerungen hinnehmen müssen.
- (19) Um die wirksame und effiziente Durchsetzung der sektorspezifischen Regeln für die Entsendung von Arbeitnehmern sicherzustellen und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für nicht im Unionsgebiet ansässige Unternehmen zu vermeiden, sollten im Straßenverkehrssektor besondere Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen eingeführt werden, die die Vorteile von Kontrollinstrumenten wie des digitalen Fahrtenschreibers in vollem Umfang nutzen. Um die Einhaltung der in der vorliegenden Richtlinie und in der Richtlinie 96/71/EG festgelegten Pflichten zu überwachen und gleichzeitig die Komplexität dieser Aufgabe zu verringern, sollte den Mitgliedstaaten nur gestattet sein, Unternehmen die in dieser Richtlinie aufgeführten Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen aufzuerlegen, die an den Straßenverkehrssektor angepasst sind.
- (20) Die Verkehrsunternehmen benötigen Rechtssicherheit bei den Vorschriften und Anforderungen, die sie erfüllen müssen. Diese Vorschriften und Anforderungen sollten klar und verständlich formuliert und den Verkehrsunternehmen leicht zugänglich sein, und sie sollten die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglichen. Die Einführung neuer Regelungen darf keinen unnötigen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen, und die neuen Regelungen müssen den Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen in angemessener Weise Rechnung tragen.

<sup>(8)</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).

- (21) Der Verwaltungsaufwand und die Pflicht zum Dokumentationsmanagement für die Kraftfahrer sollten angemessen sein. Bestimmte Dokumente sollten also im Fahrzeug zur Überprüfung bei Straßenkontrollen bereitliegen, andere Dokumente sollten hingegen von den Unternehmen und erforderlichenfalls von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Unternehmens, über die mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(9)</sup> eingerichtete öffentliche Schnittstelle des Binnenmarktinformationssystems (im Folgenden „IMI“) bereitgestellt werden. Die zuständigen Behörden sollten den Rahmen der Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2014/67/EU nutzen.
- (22) Um die Kontrolle der Einhaltung der Entsendevorschriften nach dieser Richtlinie zu erleichtern, sollten Unternehmen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die sie Kraftfahrer entsenden, eine Entsendemeldung übermitteln.
- (23) Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern, muss das Verfahren für die Übermittlung und Aktualisierung der Entsendemeldungen vereinfacht werden. Daher sollte die Kommission eine mehrsprachige öffentliche Schnittstelle entwickeln, zu der die Unternehmen Zugang haben und über die sie Entsendeinformationen übermitteln und aktualisieren sowie erforderlichenfalls weitere relevante Dokumente an das IMI übermitteln können.
- (24) Da die Sozialpartner in einigen Mitgliedstaaten eine entscheidende Rolle bei der Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor spielen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, den nationalen Sozialpartnern die einschlägigen Informationen, die über das IMI ausgetauscht wurden, ausschließlich zu dem Zweck zur Verfügung zu stellen, die Einhaltung der Entsendevorschriften und gleichzeitig der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(10)</sup> zu überprüfen. Die einschlägigen Informationen sollten den Sozialpartnern anders als über das IMI zur Verfügung gestellt werden.
- (25) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der Funktionen der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(11)</sup> ausgeübt werden.
- (26) Eine angemessene, wirksame und kohärente Durchsetzung der Vorschriften zu Arbeits- und Ruhezeiten ist entscheidend für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, für den Schutz der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch Nichteinhaltung der Bestimmungen. Daher sollten die in der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(12)</sup> niedergelegten bestehenden Anforderungen an eine einheitliche Durchsetzung auf die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(13)</sup> ausgeweitet werden.
- (27) Angesichts der Datenreihen, die für die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften nach der Richtlinie 2002/15/EG erforderlich sind, hängt der Umfang der Straßenkontrollen von der Entwicklung und Einführung grundlegender Technologien ab, die es erlauben, einen ausreichend langen Zeitraum abzudecken. Straßenkontrollen sollten sich auf diejenigen Aspekte beschränken, die unter Verwendung eines Fahrtenschreibers und der zugehörigen Aufzeichnungsgeräte an Bord effizient kontrolliert werden können; umfassende Kontrollen sollten nur auf dem Betriebsgelände durchgeführt werden.
- (28) Straßenkontrollen sollten effizient und rasch durchgeführt werden, damit die Kontrollen so schnell wie möglich und mit möglichst geringer Verzögerung für den Kraftfahrer abgeschlossen werden können. Es sollte klar zwischen den Pflichten der Unternehmen und den Pflichten der Kraftfahrer unterschieden werden.

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

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

<sup>(11)</sup> Verordnung (EU) 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>(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).

<sup>(13)</sup> Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

- (29) Die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten sollte durch konzertierte Kontrollen weiter gefördert werden, wobei sich die Mitgliedstaaten bemühen sollten, sie auch auf Kontrollen auf dem Betriebsgelände auszudehnen. Die Europäische Arbeitsbehörde, in deren Tätigkeitsbereich gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(14)</sup> die Richtlinie 2006/22/EG fällt, könnte eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Durchführung konzertierter Kontrollen spielen und könnte auch Ausbildungsanstrengungen unterstützen.
- (30) Die Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor hat sich als unzureichend erwiesen; die grenzüberschreitende Durchsetzung ist daher erschwert, ineffizient und uneinheitlich. Aus diesem Grund ist ein Rahmen für effektive Kommunikation und Amtshilfe zu schaffen, auch für den Austausch von Informationen über Verstöße und empfehlenswerte Durchsetzungspraktiken.
- (31) Zur Förderung einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und eines wirksamen Informationsaustauschs verpflichtet die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(15)</sup> die Mitgliedstaaten, ihre nationalen elektronischen Register (NER) über das System des europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) zu vernetzen. Die Informationen, die bei Straßenkontrollen über dieses System zugänglich sind, sollten erweitert werden.
- (32) Die Kommission sollte ein oder mehrere neue Module für das IMI entwickeln, um die Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu verbessern, eine einheitlichere Anwendung der Sozialvorschriften im Verkehrssektor zu gewährleisten und die Einhaltung der Verwaltungsanforderungen durch die Unternehmen bei der Entsendung von Kraftfahrern zu erleichtern. Es ist wichtig, dass das IMI bei Straßenkontrollen die Durchführung einer Gültigkeitsprüfung von Entsendemeldungen ermöglicht.
- (33) Bei dem Austausch von Informationen im Rahmen einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und der gegenseitigen Amtshilfe zwischen Mitgliedstaaten sollten die in den Verordnungen (EU) 2016/679 und (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(16)</sup> festgelegten Vorschriften für den Schutz personenbezogener Daten eingehalten werden. Der Informationsaustausch über das IMI sollte auch gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 erfolgen.
- (34) Damit die Vorschriften wirksamer, effizienter und kohärenter durchgesetzt werden, sollten die Merkmale weiterentwickelt und der Einsatz der bestehenden nationalen Risikoeinstufungssysteme ausgeweitet werden. Ein Zugang zu den durch die Risikoeinstufungssysteme erfassten Daten würde den zuständigen Kontrollbehörden des betreffenden Mitgliedstaats eine gezieltere Kontrolle der gegen die Vorschriften verstoßenden Unternehmen ermöglichen. Eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Verkehrsunternehmens sollte zu einer faireren Behandlung der Unternehmen bei Kontrollen führen.
- (35) Infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon sollten die der Kommission mit der Richtlinie 2006/22/EG übertragenen Befugnisse an die Artikel 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) angepasst werden.
- (36) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2006/22/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um den Mindestprozentsatz der von den Mitgliedstaaten kontrollierten Tage, an denen Kraftfahrer arbeiten, auf 4 % anzuheben; um die Definitionen für die Kategorien der zu erhebenden statistischen Daten weiter zu präzisieren; um eine Stelle für die Förderung des aktiven Austauschs von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten zu benennen; um eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens festzulegen; um Leitlinien für bewährte

<sup>(14)</sup> Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABl. L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

<sup>(15)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

<sup>(16)</sup> Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

Verfahren bei der Durchführung zu erstellen; um ein gemeinsames Vorgehen bei der Aufzeichnung und Überprüfung von anderen Arbeiten und bei der Aufzeichnung und Überprüfung von mindestens einwöchigen Zeiträumen, während deren ein Kraftfahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann; um einen gemeinsamen Ansatz zur Durchführung der genannten Richtlinie zu fördern, um einen kohärenten Ansatz und eine harmonisierte Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden zu fördern und um den Dialog zwischen dem Transportsektor und den Vollzugsbehörden zu fördern. Insbesondere sollte die Kommission bei dem Erlass von Rechtsakten zur Entwicklung einer gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens die Gleichbehandlung von Unternehmen gewährleisten, wenn sie die Kriterien der vorliegenden Richtlinie berücksichtigt. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.

- (37) Um die Fortentwicklung bewährter Vorgehensweisen dabei widerzuspiegeln, dass Kontrollen und Standardausrüstung den Durchsetzungseinheiten (enforcement units) zur Verfügung stehen und die Gewichtung der Schwere von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(17)</sup> aufzustellen oder zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III der Richtlinie 2006/22/EG zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>(18)</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (38) Die Richtlinie 2006/22/EG sollte daher entsprechend geändert werden.
- (39) Verkehrsunternehmen sind die Adressaten bestimmter besonderer Entsendevorschriften und tragen die Konsequenzen der von ihnen begangenen Verstöße. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen zu verhindern, die Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen mit Güterkraftverkehrsunternehmen schließen, sollten die Mitgliedstaaten auch klare und vorhersehbare Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer vorsehen, wenn diese wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass im Rahmen der von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen gegen besondere Entsendevorschriften verstoßen wurde.
- (40) Zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen und gleicher Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer und Unternehmen ist es notwendig, bei der intelligenten Durchsetzung Fortschritte zu erzielen und der vollständigen Einführung und Nutzung von Risikoeinstufungssystemen jede erdenkliche Unterstützung zukommen zu lassen.
- (41) Die Kommission sollte die Auswirkungen der Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern auf die Straßenverkehrsbranche bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Ergebnisse dieser Bewertung, gegebenenfalls zusammen mit einem Gesetzgebungsvorschlag, vorlegen.
- (42) Da die Ziele dieser Richtlinie, angemessene Arbeitsbedingungen und einen angemessenen Sozialschutz für Kraftfahrer als auch angemessene Geschäftsbedingungen und einen fairen Wettbewerb für Unternehmen sicherzustellen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen dieser Richtlinie auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (43) Die nationalen Bestimmungen zur Umsetzung dieser Richtlinie sollten ab dem Tag 18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie gelten. Die Richtlinie (EU) 2018/957 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(19)</sup> gilt gemäß ihrem Artikel 3 Absatz 3 ab dem 2. Februar 2022 für den Straßenverkehrssektor —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Besondere Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern

- (1) Dieser Artikel legt besondere Regeln für bestimmte Aspekte der Richtlinie 96/71/EG, die die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor betreffen, sowie der Richtlinie 2014/67/EU, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung dieser Kraftfahrer betreffen, fest.

<sup>(17)</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).

<sup>(18)</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>(19)</sup> Richtlinie (EU) 2018/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 16).

(2) Diese besonderen Regeln gelten für Kraftfahrer, die bei in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind, die die länderübergreifende Maßnahme nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG treffen.

(3) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Kraftfahrer nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn er bilaterale Beförderungen von Gütern durchführt.

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

Ab dem 2. Februar 2022, welcher dem Tag entspricht, ab dem Kraftfahrer die Daten über den Grenzübertritt gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 manuell aufzeichnen müssen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahme für bilaterale Beförderungen von Gütern im Sinne der Unterabsätze 1 und 2 des vorliegenden Absatzes auch dann an, wenn der Kraftfahrer über eine bilaterale Beförderung hinaus in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, eine Tätigkeit der Be- und/oder Entladung vornimmt, sofern der Fahrer die Waren nicht in demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt.

Erfolgt im Anschluss an eine bilaterale Beförderung, die im Niederlassungsmitgliedstaat beginnt und während der keine zusätzliche Tätigkeit ausgeführt wird, eine bilaterale Beförderung in den Niederlassungsmitgliedstaat, so gilt die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 3 für höchstens zwei zusätzliche Be- und/oder Entladungen gemäß den Voraussetzungen des Unterabsatzes 3.

Die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß den Unterabsätzen 3 und 4 des vorliegenden Absatzes gilt nur bis zu dem Tag, ab dem Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen werden, gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgerüstet sein müssen, die die Anforderungen an die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 derselben Verordnung erfüllen. Ab diesem Tag gelten die Ausnahmeregelungen für zusätzliche Tätigkeiten gemäß den Unterabsätzen 3 und 4 des vorliegenden Absatzes nur noch für Kraftfahrer, die Fahrzeuge nutzen, die mit intelligenten Fahrtenschreibern gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der genannten Verordnung ausgestattet sind.

(4) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG, ist ein Kraftfahrer nicht als „entsandt“ im Sinne der Richtlinie 96/71/EG anzusehen, wenn er bilaterale Beförderungen von Fahrgästen ausführt.

Für die Zwecke dieser Richtlinie ist eine bilaterale Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheits- oder Linienverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 dann gegeben, wenn ein Kraftfahrer eine der folgenden Tätigkeiten ausführt:

- a) Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland wieder absetzt;
- b) Fahrgäste in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittland aufnimmt und sie im Niederlassungsmitgliedstaat wieder absetzt oder
- c) Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und wieder absetzt, um örtliche Ausflüge in einen anderen Mitgliedstaat oder in ein Drittland gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 durchzuführen.

Ab dem 2. Februar 2022, was dem Zeitpunkt entspricht, ab dem Kraftfahrer gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Angaben zu Grenzübertritten manuell aufzeichnen müssen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahmeregelung auf bilaterale Beförderungen von Fahrgästen nach den Unterabsätzen 1 und 2 des vorliegenden Absatzes auch an, wenn der Kraftfahrer zusätzlich zu einer bilateralen Beförderung einmal Fahrgäste aufnimmt; und/oder einmal in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, Fahrgäste wieder absetzt, sofern Kraftfahrer keine Beförderung von Fahrgästen zwischen zwei Orten innerhalb des Durchfuhrmitgliedstaats anbietet. Dasselbe gilt für die Rückfahrt.

Die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes gilt nur bis zu dem Tag, ab dem Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen werden, mit einem den in Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Spezifikationen entsprechenden intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen, der die in Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 4 derselben Verordnung genannten Anforderungen an die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten erfüllt. Ab diesem Tag gilt die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten nach Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes nur noch für Kraftfahrer, die Fahrzeuge nutzen, die mit intelligenten Fahrtenschreibern im Sinne der Artikel 8, 9 und 10 der genannten Verordnung ausgestattet sind.

(5) Abweichend von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Kraftfahrer nicht als für die Zwecke der Richtlinie 96/71/EG entsandt, wenn der Kraftfahrer das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats im Transit durchfährt, ohne Güter zuzuladen oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.

(6) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Kraftfahrer nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn Kraftfahrer im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG<sup>(20)</sup> die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße zurücklegt, sofern die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst aus bilateralen Beförderungen im Sinne von Absatz 3 des vorliegenden Artikels besteht.

(7) Ein Kraftfahrer, der eine Kabotagebeförderung im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 durchführt, gilt als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG.

(8) Eine Entsendung gilt für die Zwecke des Artikels 3 Absatz 1a der Richtlinie 96/71/EG als beendet, wenn der Kraftfahrer den Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen einer grenzüberschreitenden Güter- oder Personenbeförderung verlässt. Dieser Entsendezeitraum darf nicht mit früheren Entsendezeiten im Zusammenhang mit solchen grenzüberschreitenden Beförderungen desselben Kraftfahrers oder eines anderen Kraftfahrers, den er ersetzt, kumuliert werden.

(9) Die Mitgliedstaaten sorgen entsprechend der Richtlinie 2014/67/EU dafür, dass die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Schiedssprüchen festgelegt sind, die in ihrem Hoheitsgebiet für allgemein verbindlich erklärt wurden oder in anderer Weise gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 der Richtlinie 96/71/EG gelten, den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Kraftfahrern in zugänglicher und transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden. Die einschlägigen Informationen beziehen sich insbesondere auf alle die Entlohnung ausmachenden Bestandteile der Vergütung, die durch solche Instrumente, gegebenenfalls auch durch Tarifverträge, die allgemein für alle vergleichbaren Unternehmen in dem betreffenden geografischen Gebiet gelten, verbindlich gemacht worden sind.

(10) Verkehrsunternehmen mit Sitz in einem Nicht-Mitgliedstaat werden nicht günstiger behandelt als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, auch wenn sie Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt oder Teilen davon gewähren.

(11) Abweichend von Artikel 9 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2014/67/EU dürfen die Mitgliedstaaten nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung von Kraftfahrern vorschreiben:

a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen, spätestens bei Beginn der Entsendung den zuständigen nationalen Behörden des Mitgliedstaats, in den der Kraftfahrer entsendet wird, unter Verwendung eines mehrsprachigen Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des — durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 geschaffenen — Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) eine Entsendemeldung zu übermitteln. Die Entsendemeldung enthält folgende Angaben:

i) die Identität des Unternehmens, zumindest in Form der Nummer der Gemeinschaftslicenz, sofern diese verfügbar ist;

ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person im Niederlassungsmemberstaat, der/die als Ansprechpartner für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienstleistungen erbracht werden, zur Verfügung steht und Dokumente oder Mitteilungen versendet und in Empfang nimmt;

iii) die Identität, die Wohnanschrift und die Führerscheinnummer des Kraftfahrers;

iv) den Beginn des Arbeitsvertrags des Kraftfahrers und das auf diesen Vertrag anwendbare Recht;

v) das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;

vi) die amtlichen Kennzeichen der Kraftfahrzeuge;

vii) ob es sich bei den Verkehrsdienstleistungen um Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage handelt;

b) die Verpflichtung des Unternehmens, dafür zu sorgen, dass dem Kraftfahrer folgende Unterlagen in Papier- oder elektronischer Form zur Verfügung stehen, und die Verpflichtung des Kraftfahrers, die folgenden Unterlagen mit sich zu führen und nach Aufforderung bei der Straßenkontrolle zur Verfügung zu stellen:

i) eine Kopie der über das IMI übermittelten Entsendemeldung;

<sup>(20)</sup> Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

- ii) Nachweise darüber, dass die Beförderungen im Aufnahmemitgliedstaat erfolgen, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege;
  - iii) die Aufzeichnungen des Fahrtschreibers, insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen sich der Kraftfahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen aufgehalten hat, gemäß den Vorschriften über die Aufzeichnung und Aufbewahrung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014;
- c) die Verpflichtung des Unternehmens, nach dem Entsendezeitraum auf direkte Aufforderung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die die Entsendung erfolgte, über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle Kopien der Unterlagen nach Buchstabe b Ziffern ii und iii des vorliegenden Absatzes sowie Unterlagen über die Entlohnung des Kraftfahrers, im Entsendezeitraum, den Arbeitsvertrag oder gleichwertige Unterlagen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates<sup>(21)</sup>, Zeiterfassungsbögen, die sich auf die Arbeit des Kraftfahrers beziehen, und Zahlungsbelege zu übermitteln.

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

Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats sorgen dafür, dass sie die angeforderten Unterlagen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den die Entsendung erfolgte, innerhalb von 25 Arbeitstagen nach dem Zeitpunkt des Amtshilfeersuchens über das IMI bereitstellen.

Um festzustellen, ob ein Kraftfahrer gemäß den Absätzen 3 und 4 des vorliegenden Artikels nicht als entsandt gilt, dürfen die Mitgliedstaaten als einzige Kontrollmaßnahme dem Kraftfahrer die Verpflichtung auferlegen, die Nachweise der maßgeblichen grenzüberschreitenden Beförderung, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege, sowie die in Buchstabe b Ziffer iii des vorliegenden Absatzes genannten Aufzeichnungen des Fahrtschreibers in Papierform oder in elektronischem Format mit sich zu führen und bei der Straßenkontrolle nach Aufforderung zur Verfügung zu stellen.

(12) Zu Kontrollzwecken hält das Unternehmen die Entsendemeldungen gemäß Absatz 11 Buchstabe a an der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle auf dem neuesten Stand.

(13) Die Informationen aus den Entsendemeldungen werden für einen Zeitraum von 24 Monaten im IMI-Speicher für Kontrollzwecke gespeichert.

Ein Mitgliedstaat kann der zuständigen Behörde gestatten, den nationalen Sozialpartnern die im IMI verfügbaren einschlägigen Informationen gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten anders als über das IMI zur Verfügung zu stellen, soweit das erforderlich ist, um die Einhaltung der Entsendevorschriften zu überprüfen, sofern

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

(14) Bis zum 2. Februar 2021 legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Funktionalitäten der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle fest. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 4 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(15) Die Mitgliedstaaten vermeiden bei der Durchführung der Kontrollmaßnahmen unnötige Verzögerungen, die sich auf die Dauer und den Zeitpunkt der Entsendung auswirken könnten.

<sup>(21)</sup> Richtlinie 91/533/EWG des Rates vom 14. Oktober 1991 über die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen (ABl. L 288 vom 18.10.1991, S. 32).

(16) Vorbehaltlich der Bedingungen der Richtlinie 2014/67/EU und der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 arbeiten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten eng zusammen, leisten sich gegenseitig Amtshilfe und tauschen alle maßgeblichen Informationen aus.

## Artikel 2

### Änderung der Richtlinie 2006/22/EG

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

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

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

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

#### Gegenstand

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

---

(\*) Verordnung (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).

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

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

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 3 Unterabsätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Kraftfahrer von Fahrzeugen arbeiten, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 fallen. Der Kraftfahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, um vor Abschluss der Straßenkontrolle die Nachweise zu erbringen, die an Bord fehlen; das gilt unbeschadet der Verpflichtung des Kraftfahrers, die ordnungsgemäße Verwendung des Fahrtschreibers sicherzustellen.“

Ab dem 1. Januar 2012 kann die Kommission diesen Mindestprozentsatz mittels eines Durchführungsrechtsakts auf 4 % anheben, sofern die nach Artikel 3 erhobenen statistischen Daten zeigen, dass im Durchschnitt mehr als 90 % aller kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtschreiber ausgerüstet sind. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die Kommission auch die Effizienz bestehender Kontrollmaßnahmen, insbesondere die Verfügbarkeit von Daten von digitalen Fahrtschreibern auf dem Betriebsgelände der Unternehmen. Der Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

c) folgender Absatz wird eingefügt:

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

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

4. Artikel 3, Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission präzisiert, falls erforderlich, mittels Durchführungsrechtsakten die Definitionen für die in Absatz 1, Buchstaben a und b genannten Kategorien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

#### **Abgestimmte Kontrollen**

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

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

6. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

ii) der folgende Buchstabe wird angefügt:

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

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Austausch von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten wird in erster Linie, aber nicht ausschließlich, durch den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschuss und gegebenenfalls durch eine entsprechende, von der Kommission benannte Stelle gefördert. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

### Informationsaustausch

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

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

(2) Ein Mitgliedstaat stellt die von einem anderen Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen binnen 25 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens zur Verfügung. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren. In dringenden Fällen oder solchen, die nur eine einfache Einsichtnahme in Register, z. B. in Register eines Risikoeinstufungssystems, erfordern, sind die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zur Verfügung zu stellen.

Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er das dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist der ersuchende Mitgliedstaat nicht in der Lage, das Ersuchen ausführlicher zu begründen, so kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen oder Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat das dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit und erläutert und rechtfertigt die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit in ordnungsgemäßer Weise. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung zu finden.

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

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

---

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

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

9. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

Bis zum 2. Juni 2021 legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens fest. Diese gemeinsame Formel berücksichtigt die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache, ob ein Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

b) Absatz 2 Satz 2 wird gestrichen.

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

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

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

d) Die folgenden Absätze werden angefügt:

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

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

10. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission erstellt mittels Durchführungsrechtsakten Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchsetzung. Die Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Leitlinien werden in einem Zweijahresbericht der Kommission veröffentlicht.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung

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

11. Die Artikel 12 bis 15 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 12

#### **Ausschussverfahren**

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

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

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

### Artikel 13

#### **Durchführungsmaßnahmen**

Die Kommission erlässt auf Antrag eines Mitgliedstaats oder aus eigener Veranlassung Durchführungsmaßnahmen, mit denen insbesondere folgende Ziele verfolgt werden:

- a) Förderung eines gemeinsamen Ansatzes zur Durchführung dieser Richtlinie;
- b) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden;
- c) Förderung des Dialogs zwischen dem Transportsektor und den Vollzugsbehörden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Prüfverfahren erlassen.

### Artikel 14

#### **Verhandlungen mit Drittländern**

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

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

### Artikel 15

#### **Aktualisierung der Anhänge**

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

---

(\*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“.

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

#### *„Artikel 15a*

##### **Ausübung der Befugnisübertragung**

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 1. August 2020 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (\*) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

---

(\*) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“.

13. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Teil A wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

- „1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten und/oder Ausdrücke;
2. während des in Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeitraums jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, d. h. jeder Zeitraum von mehr als einer Minute, während dessen die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Fahrzeugen der Klasse N<sub>3</sub> 90 km/h bzw. bei Fahrzeugen der Klasse M<sub>3</sub> 105 km/h überschritten hat (Fahrzeugklassen N<sub>3</sub> und M<sub>3</sub> entsprechend der Definition der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*));

---

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

ii) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

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

iii) Folgende Nummer wird angefügt:

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

b) Teil B wird wie folgt geändert:

i) In Absatz 1 werden folgende Nummern angefügt:

- „4. Einhaltung durchschnittlicher wöchentlicher Höchstarbeitszeiten, Ruhepausen und Nachtarbeit gemäß den Artikeln 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG;
5. die Einhaltung der Verpflichtungen der Unternehmen zur Bezahlung der Unterbringung der Kraftfahrer und die Organisation der Arbeit der Kraftfahrer gemäß Artikel 8 Absätze 8 und 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.“;

ii) Absatz 2 erhält folgende Fassung

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

*Artikel 3***Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012**

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

- „13. Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG (\*) des Rates: Artikel 8.
14. Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (\*\*): Artikel 1 Absatz 14.

---

(\*) ABL L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

(\*\*) ABL L 249 vom 31.7.2020, S. 49“.

*Artikel 4***Ausschussverfahren**

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

*Artikel 5***Strafen und Sanktionen**

- (1) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer wegen Nichteinhaltung von gemäß Artikel 1 erlassenen nationalen Bestimmungen fest, wenn sie wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen zu Verstößen gegen diese Bestimmungen führten.
- (2) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen gemäß Artikel 1 erlassene nationale Bestimmungen zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein.

*Artikel 6***Intelligente Durchsetzung**

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

*Artikel 7***Bewertung**

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

*Artikel 8***Ausbildung**

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

Die Arbeitgeber sind dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass sich ihre Kraftfahrer über ihre Rechte und Pflichten nach dieser Richtlinie informieren.

*Artikel 9***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 2. Februar 2022 die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 2. Februar 2022 an.

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

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

*Artikel 10***Inkrafttreten**

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

*Artikel 11***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 15. Juli 2020.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

D.M. SASSOLI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

J. KLOECKNER

---









ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
L-2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**