

Berichterstatter

Spyros Spyridon (EL/EVP), Mitglied des Gemeinderats von Poros

Referenzdokumente

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern

COM(2017) 277 final

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

COM(2017) 278 final

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

COM(2017) 281 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

COM(2017) 282 final

**Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Europa in Bewegung:
Arbeitsrechtliche Aspekte des Straßengüterverkehrs**

I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN

Änderung 1

COM(2017) 277 final/1

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe c

Ändern:

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>c) Folgende Absätze 8a und 8b werden eingefügt:</p> <p>„(8a) Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie werden in einer geeigneten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen verbracht:</p> <p>a) entweder vom Arbeitgeber bereitgestellt bzw. bezahlt, oder</p> <p>b) am Wohnort oder in einer anderen vom Fahrer gewählten privaten Unterkunft.</p> <p>(8b) Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass die Fahrer in der Lage sind, innerhalb jedes Zeitraums von drei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit am Wohnort zu verbringen.“</p>	<p>c) Folgende Absätze 8a, 8b und 8c werden eingefügt:</p> <p>„(8a) Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie werden in einer geeigneten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen verbracht:</p> <p>a) entweder vom Arbeitgeber bereitgestellt bzw. bezahlt, oder</p> <p>b) am Wohnort oder in einer anderen vom Fahrer gewählten privaten Unterkunft.</p> <p>(8b) Absatz 8a gilt nicht in den Fällen, in denen die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit sowie jede andere Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für eine vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, an einem Ort verbracht wird, an dem angemessene Sanitär- und Sicherheitseinrichtungen existieren, und wenn die Fahrerkabine den Vorschriften entspricht, die von dem in Artikel 24 Absatz 1 der geltenden Verordnung vorgesehenen Straßenverkehrsausschuss festgelegt werden.</p> <p>(8c) Ein Verkehrsunternehmen plant die Arbeit der Fahrer so, dass die Fahrer in der Lage sind, innerhalb jedes Zeitraums von drei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens eine</p>

	regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit am Wohnort zu verbringen.“
--	--

Begründung
<p>Auf vielen Autobahnen mangelt es an Unterkünften für die Kraftfahrer sowie an sicheren Halteplätzen, wie sie in Absatz 8a vorgesehen sind.</p> <p>Die ursprüngliche Bestimmung würde zu Lasten von Fahrern aus am Rande gelegenen Mitgliedstaaten gehen, die naturgemäß an mehr Tagen unterwegs sind als Fahrer aus zentral gelegenen Mitgliedstaaten. Die Anwendung dieser Maßnahme würde zu erhöhten Kosten für Verkehrsunternehmen vom Rande Europas führen.</p>

Änderung 2

COM(2017) 277 final/1

Artikel 2

Ändern:

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wird wie folgt geändert:</p> <p>Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:</p> <p>„– nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze überschreitet;“</p> <p>Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:</p> <p>„7. Der Fahrer gibt bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet, ein; außerdem gibt er ein, wo und wann er in dem Fahrzeug eine Grenze überschritten hat. Die Mitgliedstaaten können jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.“.</p>	<p>Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wird wie folgt geändert:</p> <p>Artikel 8 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:</p> <p>„– nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit und jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze überschreitet;“</p> <p>Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:</p> <p>„7. Der Fahrer gibt bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes in den digitalen Fahrtenschreiber das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beginnt, und das Symbol des Landes, in dem er seine tägliche Arbeitszeit beendet, ein; außerdem gibt er ein, wo und wann er in dem Fahrzeug eine Grenze überschritten hat. Die Mitgliedstaaten können jedoch den Fahrern von Fahrzeugen, die einen innerstaatlichen Transport in ihrem Hoheitsgebiet durchführen, vorschreiben, dem Symbol des Landes genauere geografische Angaben hinzuzufügen, sofern die Mitgliedstaaten diese genaueren geografischen Angaben der Kommission vor dem 1. April 1998 mitgeteilt hatten.“.</p>

	<p><i>(3) Artikel 3 Absatz 4 erhält folgende Fassung: 5 Jahre nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Fahrtschreiber gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 ausgerüstet sein müssen, müssen Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden, mit einem solchen Fahrtschreiber ausgestattet sein.</i></p> <p><i>(4) Artikel 9 Absatz 2 erhält folgende Fassung: 5 Jahre nachdem neu zugelassene Fahrzeuge mit einem Fahrtschreiber ausgestattet sein müssen, der dem vorliegenden Artikel und den Artikeln 8 und 10 entspricht, statten die Mitgliedstaaten ihre Kontrollbehörden in angemessenem Umfang mit den Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation aus, die für die Datenkommunikation gemäß dem vorliegenden Artikel benötigt werden; dabei sind ihre besonderen Durchsetzungsanforderungen und -strategien zu berücksichtigen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht es den Mitgliedstaaten frei, ihre Kontrollbehörden mit den Fernkommunikationsgeräten für die Früherkennung auszustatten.</i></p>
--	---

Begründung
<p>Intelligente Fahrtschreiber ermöglichen schnelle interoperable digitale Kontrollen sowie die Durchsetzung der Regeln. Eine Frist bis 2034 ist nicht akzeptabel. Deshalb wird vorgeschlagen, „15 Jahre“ durch „5 Jahre“ zu ersetzen und den Kraftverkehrsunternehmen so einen angemessenen Übergangszeitraum zu gewähren.</p>

Änderung 3

COM(2017) 278 final/1

Artikel 2 Absatz 4

Ändern:

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>Die Mitgliedstaaten können nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vorschreiben:</p> <p>(a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Straßenverkehrsunternehmen, spätestens zu Beginn der Entsendung eine Entsendemeldung in einer Amtssprache des Aufnahmemitgliedstaats</p>	<p>Die Mitgliedstaaten können nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vorschreiben:</p> <p>(a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Straßenverkehrsunternehmen, spätestens zu Beginn der Entsendung eine Entsendemeldung in einer Amtssprache des Aufnahmemitgliedstaats</p>

<p>oder in englischer Sprache in elektronischer Form an die zuständigen nationalen Behörden zu senden, die ausschließlich folgende Angaben enthält:</p> <p>(i) die Identität des Straßenverkehrsunternehmens;</p> <p>(ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person/anderer Personen im Niederlassungsmitgliedstaat, der/die als Ansprechpartner(in) für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienste erbracht werden, zur Verfügung steht/stehen und Unterlagen bzw. Mitteilungen versendet/versenden und in Empfang nimmt/nehmen;</p> <p>(iii) die erwartete Anzahl entsandter Fahrer und ihre Namen;</p> <p>(iv) die voraussichtliche Dauer sowie das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;</p> <p>(v) die amtlichen Kennzeichen der für die Entsendung eingesetzten Fahrzeuge;</p> <p>(vi) die Art der Verkehrsdienstleistungen (Güterbeförderung, Personenbeförderung, internationaler Verkehr, Kabotage);</p> <p>(b) die Verpflichtung für den Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format eine Kopie der Entsendemeldung und den Nachweis der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat (z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten Belege) mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen;</p> <p>(c) die Verpflichtung für den Fahrer, die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen, insbesondere die Ländercodes der Mitgliedstaaten, durch die der Fahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen gefahren ist;</p> <p>(d) die Verpflichtung für den Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format eine</p>	<p>oder in englischer Sprache in elektronischer Form an die zuständigen nationalen Behörden zu senden, die ausschließlich folgende Angaben enthält:</p> <p>(i) die Identität des Straßenverkehrsunternehmens;</p> <p>(ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person/anderer Personen im Niederlassungsmitgliedstaat, der/die als Ansprechpartner(in) für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienste erbracht werden, zur Verfügung steht/stehen und Unterlagen bzw. Mitteilungen versendet/versenden und in Empfang nimmt/nehmen;</p> <p>(iii) die erwartete Anzahl entsandter Fahrer und ihre Namen;</p> <p>(iv) die voraussichtliche Dauer sowie das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;</p> <p>(v) die amtlichen Kennzeichen der für die Entsendung eingesetzten Fahrzeuge;</p> <p>(vi) die Art der Verkehrsdienstleistungen (Güterbeförderung, Personenbeförderung, internationaler Verkehr, Kabotage);</p> <p>(b) die Verpflichtung für den Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format eine Kopie der Entsendemeldung und den Nachweis der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Aufnahmemitgliedstaat (z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten Belege) mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen;</p> <p>(c) die Verpflichtung für den Fahrer, die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen, insbesondere die Ländercodes der Mitgliedstaaten, durch die der Fahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen gefahren ist;</p> <p>(d) die Verpflichtung für den Fahrer, in Papierform oder in elektronischem Format eine</p>
--	--

<p>Kopie des Arbeitsvertrags oder ein gleichwertiges Dokument im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates, übersetzt in eine der Amtssprachen des Aufnahmemitgliedstaats oder ins Englische, mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen;</p> <p>(e) die Verpflichtung für den Fahrer, sofern bei der Straßenkontrolle verlangt, Kopien der Entgeltsabrechnungen der letzten beiden Monate in Papierform oder in elektronischem Format zugänglich zu machen. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die diese Kopien übermitteln kann;</p> <p>(f) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, nach dem Entsendezeitraum den Behörden des Aufnahmemitgliedstaats auf Anfrage innerhalb eines vertretbaren Zeitraums in Papierform oder in elektronischem Format Kopien der unter b, c und e genannten Unterlagen zu übermitteln.</p>	<p>Kopie des Arbeitsvertrags oder ein gleichwertiges Dokument im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates, übersetzt in eine der Amtssprachen des Aufnahmemitgliedstaats oder ins Englische, mit sich zu führen und, sofern verlangt, bei der Straßenkontrolle zugänglich zu machen;</p> <p>(e) die Verpflichtung für den Fahrer, sofern bei der Straßenkontrolle verlangt, Kopien der Entgeltsabrechnungen der letzten beiden Monate in Papierform oder in elektronischem Format zugänglich zu machen. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die diese Kopien übermitteln kann;</p> <p>(f) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, nach dem Entsendezeitraum den Behörden des Aufnahmemitgliedstaats auf Anfrage innerhalb eines vertretbaren Zeitraums in Papierform oder in elektronischem Format Kopien der unter b, c und e genannten Unterlagen zu übermitteln;</p> <p><i>(g) die Verpflichtung für das Straßenverkehrsunternehmen, dem Fahrer vor seiner Entsendung eine Kopie der in Artikel 4 Buchstaben b, d und e genannten Dokumente in Papierform oder in elektronischem Format zugänglich zu machen.</i></p>
--	--

Begründung
Es sollte in der Verantwortung des Straßenverkehrsunternehmens liegen, die notwendigen Dokumente in Bezug auf die Entsendung zugänglich zu machen, damit sie bei Straßenkontrollen vorgewiesen werden können.

Änderung 4
COM(2017) 281 final/1
Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b
Ändern:

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
b) Folgender Absatz 6 wird eingefügt: „6. Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und d und die Artikel 4, 6, 8, 9, 14, 19 und 21 gelten nicht für Unternehmen, die den Beruf des	b) Folgender Absatz 6 wird eingefügt: „6. Artikel 4, 9 und 14, gelten nicht für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich

<p>Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, ausüben. Die Mitgliedstaaten können jedoch</p> <p>(a) diesen Unternehmen die Anwendung einiger oder aller Bestimmungen nach Unterabsatz 1 vorschreiben;</p> <p>(b) die Schwelle nach Unterabsatz 1 für alle oder einige Kraftverkehrskategorien herabsetzen.“</p>	<p>mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, ausüben, <i>es sei denn, diese Fahrzeuge führen grenzüberschreitende Beförderungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 aus.</i> Die Mitgliedstaaten können jedoch</p> <p>(a) diesen Unternehmen die Anwendung einiger oder aller Bestimmungen nach Unterabsatz 1 vorschreiben;</p> <p>(b) die Schwelle nach Unterabsatz 1 für alle oder einige Kraftverkehrskategorien herabsetzen.“</p>
---	---

<p>Begründung</p> <p>Zur Minimierung des Verwaltungsaufwands für kleine Unternehmen, die nur Beförderungen im Inland oder im Rahmen des Werkverkehrs ausführen, wird vorgeschlagen, die vier Kriterien für den Zugang zum Beruf nur auf leichte Nutzfahrzeuge auszudehnen, die grenzüberschreitende Beförderungen ausführen.</p>

II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

Allgemeine Bemerkungen

1. begrüßt die Bemühungen der Europäischen Kommission um die Vertiefung des Binnenmarktes im Bereich des internationalen Straßenverkehrs, wobei die soziale Gerechtigkeit gewahrt und die arbeitsrechtlichen Bestimmungen, die ein wichtiger Faktor des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts sind, harmonisiert werden sollen; bringt jedoch seine Bedenken in Bezug auf die umfassende Einbeziehung grenzüberschreitender Verkehrsdienste in den Geltungsbereich der Entsenderichtlinie zum Ausdruck;
2. verweist darauf, dass der Straßenverkehr ein Motor der EU-Wirtschaft ist und auch künftig an vorderster Stelle stehen muss, wenn es um die weitere Schaffung von Wirtschaftswachstum und Beschäftigung unter gleichen Wettbewerbsbedingungen sowie um die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und des territorialen Zusammenhalts geht;
3. verweist darauf, dass der Straßenverkehr in Bezug auf die Gesamtheit der Mitgliedstaaten durch erhebliche Unterschiede bei den Löhnen und generell den angewandten arbeitsrechtlichen Bestimmungen gekennzeichnet ist und dass zahlreiche Mitgliedstaaten zusätzliche ordnungspolitische Beschränkungen festlegen. Die Unterschiede bei den Arbeitsbedingungen können zu Wettbewerbsverzerrungen und zur Verringerung der Straßenverkehrssicherheit führen. Dieses Problem tritt besonders in Grenzregionen auf, in denen große Unterschiede im Lebensstandard zu beiden Seiten der Grenze herrschen;

4. betont deshalb, dass nicht nur die Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors im Binnenmarkt gewährleistet werden müssen, sondern zugleich auch angemessene Arbeitsbedingungen und ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit; der Grundsatz „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am selben Ort“ sollte im europäischen Verkehrssektor Anwendung finden, wobei auch die Belange der abgelegeneren Regionen zu berücksichtigen sind;
5. verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass die grundlegenden Probleme im Verkehrssektor, die mit den vorgeschlagenen Rechtsvorschriften behoben werden sollen, vor allem aus dem Fehlen eines zufriedenstellenden Maßes an sozialem Zusammenhalt zwischen den Regionen resultieren. Ein engerer Zusammenhalt verringert die erheblichen Lohnunterschiede und macht damit viele der arbeitsrechtlichen Vorschriften und Kabotagevorschriften überflüssig. Dies reduziert die Gefahr von Sozialdumping und verhindert Wettbewerbsverzerrungen;
6. stellt fest, dass mit den vorgesehenen Bestimmungen im Grunde ein Gleichgewicht angestrebt wird zwischen den Forderungen einer Gruppe von Staaten nach Beibehaltung des Status quo für bestimmte Verfahren und Beschlüsse im Bereich des Verkehrs einerseits und der Notwendigkeit einer weiteren Vertiefung des Binnenmarkts durch Harmonisierung der Rahmenbedingungen andererseits, wobei die Straßenverkehrssicherheit, angemessene Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Kraftfahrer und der transportierten Güter zu gewährleisten sind; spricht sich in diesem Zusammenhang dafür aus, dass die Sozialstandards uneingeschränkt gewahrt werden, und stellt fest, dass Sozialdumping auf Kosten der Kraftfahrer nicht akzeptabel ist;
7. weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in einer wettbewerbsfähigen und liberalisierten Branche Klarheit in Bezug auf die geltenden Vorschriften sowie die Kontrollverfahren und Sanktionen herrschen muss und dass optimale Dienstleistungen für die Nutzer erbracht werden müssen. Erforderlich ist der obligatorische Austausch von Informationen sowie die Nutzung der modernen Technologie wie die Einführung intelligenter Fahrtenschreiber, bei der es noch erheblichen Rückstand gibt;
8. betont, dass die am Rande gelegenen Mitgliedstaaten mehr Schwierigkeiten haben, wenn sie ins Zentrum des EU-Binnenmarkts gelangen wollen. Mitunter müssen bis zu zwei Drittstaaten durchquert werden, mit den nötigen Grenz- und Zollkontrollen, so dass sich die Gesamtzeit für einen Transport und damit die Kosten erhöhen. Vor solchen Schwierigkeiten wird wahrscheinlich auch Irland nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU stehen. Die Kommission wird aufgefordert, zu prüfen, inwieweit dieses konkrete Problem mit Sonderregelungen angegangen werden kann;
9. begrüßt die Bemühungen um die Verabschiedung klarerer Vorschriften für die Kabotage und die Entsendung von Kraftfahrern, die eine für die Vollendung des Binnenmarkts entscheidende Wirtschaftsbranche betreffen, die sich zudem durch hohe Mobilität auszeichnet. Aufgrund des Zusammenhangs beider Themen, Kabotage und Entsendung von Kraftfahrern, sollte die Erörterung und Annahme neuer Regeln parallel vorstattgehen;

10. warnt vor der Gefahr unlauteren Wettbewerbs durch Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten und fordert die Festlegung eines speziellen Rahmens für Kontrollen;
11. fordert systematische und automatisierte Kontrollen mithilfe obligatorischer intelligenter digitaler Fahrtenschreiber als wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen und reibungslos funktionierenden Binnenmarkt, unabhängig davon, ob der institutionelle Rahmen geändert wird oder nicht;
12. verweist zugleich darauf, dass die Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelungen auf die kleinen und mittleren Unternehmen der EU gründlich geprüft werden müssen, und schätzt die Befolgungskosten als hoch ein;

Zu dem Vorschlag zu Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und zur Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (COM(2017) 277 final)

13. bewertet die größere Flexibilität, die die vorgeschlagene Richtlinie zu den Ruhezeiten der Kraftfahrer mit sich bringt, sowie die Verbesserung der vorgesehenen Ruhebedingungen als positiv;
14. ist der Auffassung, dass die vorgeschlagenen Änderungen bei der Berechnung der Ruhezeiten und -bedingungen der Kraftfahrer, die deren Wohl Rechnung tragen, bei korrekter Anwendung dazu beitragen könnten, die Rahmenbedingungen für die Ausübung des Berufs des Kraftfahrers zu verbessern und damit auch der allgemeinen Verkehrssicherheit dienen;
15. zeigt sich dabei jedoch auch besorgt, dass die vorgeschlagene Flexibilität sich nachteilig auf die Straßenverkehrssicherheit und auf die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer auswirken kann, wenn sie von den Arbeitgebern als Druckmittel eingesetzt wird;
16. stellt zudem fest, dass die Gefahr des Missbrauchs besteht, da es weiterhin zulässig sein soll, dass die Fahrer nur für die tatsächlichen Lenkzeiten entlohnt werden, nicht aber für die Ruhezeiten; fordert, dass die Fahrer nach ihren geleisteten Arbeitsstunden, auch außerhalb des Fahrzeugs, bezahlt werden;
17. hält es für erforderlich, die Begriffe Lenk- und Ruhezeiten präzise zu definieren, um Unklarheiten zu beseitigen, etwa die Frage, wozu Wartezeiten an Zollstellen zu rechnen sind;
18. stellt fest, dass es auf den europäischen Autobahnen an angemessenen und sicheren Halteplätzen für die Fahrzeuge und damit an Plätzen fehlt, an denen die Fahrer sich ausruhen können, was die Anwendung der vorgeschlagenen Rechtsvorschrift beeinträchtigt, solange keine entsprechenden Orte ausgewählt und eingerichtet wurden, was beträchtliche Anlaufzeit und Investitionskapital erfordert;
19. bedauert, dass die Chance versäumt wurde, die Einführung intelligenter Fahrtenschreiber zu beschleunigen, und weist darauf hin, dass die handschriftliche Eintragung der Angaben zu einer

Fahrt bedeutet, dass auch künftig keine umfassenden Kontrollen möglich sind, und voraussichtlich zu Staus an den Grenzen führt, wo es möglicherweise keine geeigneten Halteplätze gibt;

20. fordert eine schnellere Einführung intelligenter Fahrtenschreiber durch die Verkehrsunternehmen sowie die Technologie zur Fernabfrage durch die Durchsetzungsbehörden;

Zu den Vorschlägen zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor (COM(2017) 278 final) und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (COM(2017)281)

21. ist der Auffassung, dass die für bis zu drei Tage geltende Ausnahme von der Entsenderegelung einen ungehinderten grenzüberschreitenden Kraftverkehr ermöglicht. Die Tatsache, dass der Kabotageverkehr vollständig dem Entsenderecht unterliegt, schafft zugleich die nötigen Voraussetzungen für den Schutz vor unlauterem Wettbewerb; verweist darauf, dass illegale Kabotage zu Wettbewerbsverzerrungen führt und Ungleichgewichte zwischen den Mitgliedstaaten und den Regionen mit erheblichen Unterschieden bei den Lohnkosten verursacht;
22. stellt fest, dass die neuen Kabotagevorschriften den Binnenmarkt stärken und zugleich zum Rückgang von Verstößen, zur Erleichterung der Kontrollen und zur allgemeinen Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks des Straßenverkehrs führen werden, da die Leerfahrten beträchtlich abnehmen werden;
23. geht jedoch davon aus, dass die vorgeschlagenen Entsenderegelungen die administrativen Kosten sowohl für die Unternehmen als auch für die Verwaltungen der Mitgliedstaaten in die Höhe treiben werden, da die Schwelle so gestaltet ist, dass sie von den Fahrern schnell überschritten wird und deshalb häufig administrative Verfahren für die Anwendung und Kontrolle der arbeitsrechtlichen Vorschriften im Aufnahmestaat eingeleitet werden müssen;
24. erwartet, dass sich diese Maßnahme auf die Preise der transportierten Waren auswirken wird, da die Reduzierung der Leerfahrten zwar einerseits die Kosten senkt, der Anstieg der administrativen Befolgungskosten dem jedoch entgegenwirkt, was möglicherweise dazu führt, dass ein Teil auf die Verbraucher abgewälzt wird;
25. stellt fest, dass die Regelungen für den Schwerlastverkehr in den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede aufweisen, etwa die Vorschriften über den Verkehr auf Autobahnen am Wochenende, und fordert die Annahme gemeinsamer Leitlinien zu dieser Frage unter unmittelbarer Mitarbeit der lokalen Gebietskörperschaften;

26. weist darauf hin, dass die vorgeschlagenen Regelungen Voraussagen in Bezug auf die Arbeitskosten sehr schwierig machen und dass dies die Durchführung von Beförderungen an sich beeinträchtigt, etwa in Bezug auf die Kriterien für die Planung der Routen;
27. erwartet, dass die auf der Straße erfolgenden Kontrollen der Einhaltung der Arbeitsrechtsvorschriften in der Praxis besonders kompliziert sein werden und dass die Fahrer ihrerseits Gefahr laufen, Fehler zu begehen und dann sanktioniert zu werden; hält es deshalb für wichtig, dass vor der Verhängung von Sanktionen eine Warnung erfolgt;
28. schlägt zur Vereinfachung des Verfahrens und als mögliche Lösung vor, gestaffelte Tagegelder in Erwägung zu ziehen, die den Fahrern unter Berücksichtigung des Landes, in dem die Beförderung erfolgt, sowie des Landes, in dem das Verkehrsunternehmen seinen Sitz hat, gewährt werden. Zur Berechnung dieser Tagegelder könnte – wie auch für kohäsionspolitische Maßnahmen – die bewährte Einstufung der Mitgliedstaaten auf der Grundlage des Pro-Kopf-BIP zugrunde gelegt werden;
29. begrüßt, dass die Kommission die Maßnahmen zur Förderung der elektronischen Aufzeichnung und zur Einhaltung für die gesamte Transportkette vorantreibt, wie intelligente Fahrtenschreiber und elektronische Frachtbriefe (e-CMR), sowie die Standardisierung der Dokumente und Verfahren, um die Anwendung der Rechtsvorschrift besser überwachen zu können und zugleich die Verwaltungskosten im Rahmen zu halten;
30. begrüßt die Präzisierung der Bedingungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers sowie die Maßnahmen, mit denen Briefkastenfirmen verhindert werden sollen; ist der Auffassung, dass geprüft werden sollte, wie ein Nachweis für den Ort der tatsächlichen wirtschaftlichen Tätigkeit eines Unternehmens zu erbringen wäre;
31. verweist darauf, dass die vorgeschlagene Reform der Rechtsvorschrift in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge (Gesamtmasse mehr oder weniger als 3,5 t) ein Schritt in die richtige Richtung ist, um zu verhindern, dass bei diesen Fahrzeugen sozial- und arbeitsrechtliche Vorschriften umgangen werden;
32. schlägt vor, auch für diese Fahrzeugkategorie möglichst einheitliche Regeln festzulegen und so den Spielraum der Mitgliedstaaten zu beschränken, dabei jedoch zu berücksichtigen, dass leichte Nutzfahrzeuge einem etwas vereinfachten Rahmen unterliegen müssen;
33. ist der Auffassung, dass die Bemühungen der Kommission, die Arten der Verstöße und ihre Schwere zu erfassen, in die richtige Richtung gehen, da sie als Referenz für die nationalen Behörden und die Unternehmen der Branche dienen und zugleich zu einem zunehmend einheitlichen Umgang mit Verstößen beitragen werden;
34. stellt somit fest, dass die vorgesehene Konzentration der Kontrollen auf die Unternehmen, bei denen besonders viele Verstöße festgestellt wurden, dazu beiträgt, den Verwaltungsaufwand zu senken und erfolgreich gegen Verstöße vorzugehen; fordert, dass auf EU-Ebene einheitliche Kontrollverfahren festgelegt werden; begrüßt zudem den Vorschlag, dass Verstöße gegen die Entsenderichtlinie berücksichtigt werden, wenn es um die Bewertung der Zuverlässigkeit eines

Verkehrsleiters oder eines Kraftverkehrsunternehmens geht. In die Liste der Verstöße, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit eines Kraftverkehrsunternehmers führen (Verordnung 1071/2009), sollte auch illegale Kabotage aufgenommen werden;

35. warnt vor der Gefahr wiederholter Kabotage an den Grenzen von Staaten mit unterschiedlichem Lohnniveau;
36. bedauert die neuerliche Verzögerung beim Start des Europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) und fordert die Mitgliedstaaten auf, ihren noch ausstehenden Verpflichtungen schnellstmöglich nachzukommen; fordert die Kommission auf, zu prüfen, ob eine Zusammenführung der existierenden Datenbanken wie TACHOnet, ERRU und der Datenbank für die technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge sinnvoll wäre;

Zu dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (COM(2017) 282 final)

37. begrüßt die vorgeschlagene gänzliche Liberalisierung der Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen für den Werkverkehr in der gesamten EU unabhängig vom Ort der Anmietung als wesentliche Liberalisierung des Marktes und Maßnahme, die voraussichtlich zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zum Umweltschutz beitragen wird;
38. begrüßt auch die teilweise Liberalisierung der Anmietung von Fahrzeugen ohne Fahrer zu kommerziellen Zwecken in einem anderen Mitgliedstaat als effiziente Lösung angesichts der gegenwärtigen recht unterschiedlichen Bedingungen, unter denen Beförderungen in den Mitgliedstaaten durchgeführt werden;

Zusammenfassung

39. stellt fest, dass im Rahmen der Bemühungen um die Vollendung des Kraftverkehrsbinnenmarkts Faktoren wie Umweltaforderungen, wirtschaftliche Konvergenz, einzelne Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und das Streben nach einem fairen Wettbewerb miteinander vereinbart werden müssen;
40. fordert mit Blick auf die künftigen Entwicklungen im digitalen und technischen Bereich im Verkehrssektor, dass die Qualifizierung der Humanressourcen praktisch gefördert wird, beispielsweise indem sie im Rahmen kohäsionspolitischer Maßnahmen finanziert werden darf;
41. begrüßt die Bemühungen der Kommission um die Festlegung einheitlicher Vorschriften für die regelmäßige Berichterstattung über Kontroll- und Aufsichtstätigkeiten der Mitgliedstaaten und fordert die Kommission auf, ihre Kontrollen zu verstärken, insbesondere im Hinblick auf die zwischenstaatliche Verwaltungszusammenarbeit sowie die Auslegung und korrekte und diskriminierungsfreie Durchsetzung der geltenden Vorschriften;
42. fordert die Mitgliedstaaten auf, die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften systematisch und strikt anzuwenden, die Kontrollen zu verstärken, einschließlich der Kontrollen von Fahrzeugen aus Drittstaaten, sowie angemessene Sanktionen zu verhängen und auf diese Weise die

Harmonisierung der Regeln und damit die Vertiefung des Binnenmarktes in der Praxis voranzutreiben und Beschäftigung, Wachstum und Investitionen im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der EU und ihrer Regionen zu fördern;

43. hofft auf die umfassende Verbesserung des Niveaus der erbrachten Verkehrsdienstleistungen, was zum territorialen Zusammenhalt und zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger beitragen wird.

Brüssel, den 1. Februar 2018

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Karl-Heinz LAMBERTZ

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Jiří BURIÁNEK

III. VERFAHREN

Titel	Europa in Bewegung: Arbeitsrechtliche Aspekte des Straßengüterverkehrs
Referenzdokumente	COM(2017) 277 final, COM(2017) 281 final, COM(2017) 282 final, COM(2017) 278 final
Rechtsgrundlage	Artikel 307 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe a) der Geschäftsordnung
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	<ul style="list-style-type: none"> – Schreiben der Kommission: 31. Mai 2017 – Schreiben des Rats: 12. Juni 2017 und 20. Juni 2017 – Schreiben des Europäischen Parlaments: 22. Juni 2017 und 23. Juni 2017
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	9. Oktober 2017
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	Spyros Spyridon (EL/EVP) Mitglied des Gemeinderates von Poros
Analysevermerk	2. Oktober 2017
Prüfung in der Fachkommission	13. Dezember 2017
Annahme in der Fachkommission	13. Dezember 2017
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission	mehrheitlich angenommen
Verabschiedung im Plenum	1. Februar 2018
Frühere Stellungnahmen des AdR	<ul style="list-style-type: none"> • Stellungnahme „Änderung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern“ (CDR 2881/2016) • Stellungnahme „Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011“ (COR 1426/2015) • Stellungnahme „Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme“ (COR 2552/2017)
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–