

23.10.08

EU - AS - In - Vk - Wi

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben

KOM(2008) 650 endg.; Ratsdok. 14461/08

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie am 23. Oktober 2008 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union vom 12. März 1993 (BGBl. I S. 313), zuletzt geändert durch das Föderalismusreform-Begleitgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098).

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Vorlage am 15. Oktober 2008 dem Bundesrat zugeleitet.

Die Vorlage ist von der Kommission am 17. Oktober 2008 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 3/99 = AE-Nr. 990024,
Drucksache 884/01 = AE-Nr. 013254 und AE-Nr. 070465

BEGRÜNDUNG

A. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1. Die Richtlinie 2002/15/EG¹ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben trat am 23. März 2005 in Kraft. Mit ihren gemeinsamen Regeln sichert die Richtlinie einen Mindeststandard für die soziale Sicherheit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Straßenverkehr ausüben – ein wichtiger Schritt zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit des in diesem Sektor tätigen Fahrpersonals, aber auch zur Erhöhung der Straßensicherheit und zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs. Mit ihren Bestimmungen zum Schutz von Fahrpersonal vor den nachteiligen Auswirkungen übermäßig langer Arbeitszeiten, unzureichender Ruhepausen oder einer unausgewogenen Arbeitsorganisation ist die Richtlinie eine *lex specialis* im Verhältnis zur allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG und ergänzt die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006², mit der gemeinsame Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten von Kraftfahrern festgelegt wurden.
2. Als die Richtlinie im Wege des Vermittlungsverfahrens verabschiedet wurde, einigten sich Rat und Parlament darauf, dass sie ab dem 23. März 2009 grundsätzlich auch für selbständige Fahrer gelten sollte. Ferner wurde die Kommission aufgefordert, spätestens zwei Jahre vor diesem Termin dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht und einen auf diesen Bericht gestützten Legislativvorschlag vorzulegen, in dem entweder festgelegt ist, unter welchen Bedingungen selbständige Kraftfahrer in den Geltungsbereich der Richtlinie einbezogen (Artikel 2 Absatz 1) werden sollen, oder in dem sie davon ausgeschlossen werden.
3. Die Kommission hat ihren Bericht³, in dem sie sich mit den möglichen Folgen eines Ausschlusses der selbstständigen Kraftfahrer aus dem Geltungsbereich der Richtlinie befasste und in dem sie die Auswirkungen auf die Vorschriften für Nachtarbeit mit Blick auf Straßensicherheit, Wettbewerbsbedingungen, Berufsstruktur und soziale Aspekte untersuchte, dem Europäischen Parlament und dem Rat im Mai 2007 vorgelegt. Die unterschiedliche Art und Weise, wie die Bestimmungen in den einzelnen Mitgliedstaaten ausgelegt und umgesetzt werden, kann zu Wettbewerbsverzerrungen und Unterschieden bei den Mindestsozialstandards führen. Ein Problem war insbesondere die unklare Abgrenzung zwischen Fahrpersonal und selbständigen Kraftfahrern, was die Durchsetzung erschwerte und dazu führte, dass es immer häufiger zum Phänomen der „scheinselbständigen“ Kraftfahrer kam, mit dem die Vorschriften der Richtlinie umgangen werden sollten. Der Bericht kam daher zu dem Schluss, dass es zwar nicht zwingend notwendig ist, selbständige Kraftfahrer in den Geltungsbereich der Richtlinie aufzunehmen, doch dass es wichtig ist, die Begriffsbestimmungen klar festzulegen und hierzu eine entsprechende Änderung vorzunehmen, indem in die Begriffsbestimmung zum Fahrpersonal auch

¹ ABl. L 80 vom 23.3.2002, S.35.

² ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

³ KOM(2007) 266 endg.

„scheinselbständige“ Kraftfahrer aufgenommen werden, d. h. solche Fahrer, die zwar nicht durch einen Arbeitsvertrag an einen Arbeitgeber gebunden sind, denen es jedoch nicht freisteht, Geschäftsbeziehungen zu mehreren Kunden zu unterhalten.

4. Entsprechend den Bemühungen der Kommission um eine bessere Gesetzgebung sollte das Gemeinschaftsrecht klar, zielgerichtet, verhältnismäßig und durchsetzbar sein. Nach eingehender Untersuchung der Auswirkungen auf die Straßensicherheit, die Wettbewerbsbedingungen, die Berufsstruktur und die sozialen Aspekte hat die Folgenabschätzung ergeben, dass es auch mit erheblichem Verwaltungsaufwand nicht durchsetzbar ist, unselbständige und selbständige Kraftfahrer vollständig einzubeziehen, und dass vielmehr das Problem der Scheinselbständigkeit gelöst werden müsste, statt den Geltungsbereich der Richtlinie auf die selbständigen Kraftfahrer auszuweiten.
5. Mit diesem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG sollen daher Klarheit, Verständlichkeit und Durchsetzbarkeit der geltenden Vorschriften verbessert werden, indem der Begriff des Fahrpersonals genauer festgelegt wird, so dass auch die „scheinselbständigen“ Fahrer unter diese Berufsgruppe fallen und damit der Richtlinie unterliegen.
6. In ihrem Bericht sollte die Kommission auch auf die Vorschriften zur Nachtarbeit eingehen (Artikel 7 Absatz 2). Der Bericht kommt zum Schluss, dass es keinen Grund gibt, die Vorschriften zur Nachtarbeit zu ändern oder weiter zu harmonisieren. Bei dieser Gelegenheit sollte die Begriffsbestimmung der „Nachtarbeit“ in Richtlinie 2002/15/EG Artikel 3 Buchstabe i geändert werden. Nach der jetzigen Begriffsbestimmung würden unter „Nachtarbeit“ auch sehr kurze Arbeitszeiten, etwa von wenigen Minuten fallen, wenn sie nachts abgeleistet werden. In dieser Form ist die Bestimmung wirtschaftlich und sozial unverhältnismäßig und unnötig. Die Kommission kommt daher auf ihren ursprünglichen Vorschlag zurück, eine Mindestarbeitszeit von 2 Stunden in die Begriffsbestimmung für Nachtarbeit aufzunehmen.

B. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

7. Die in den Jahren 2006 und 2007 durchgeführte Anhörung interessierter Kreise ergab ein mehrheitlich gemischtes Bild sowohl negativer als auch positiver Auswirkungen der Richtlinie. Einerseits stellte die Mehrheit der Betroffenen fest, dass sich die Arbeitszeitvorschriften positiv auf Gesundheit, Sicherheit und Arbeitsbedingungen auswirkten und zu einer Angleichung der Wettbewerbsvoraussetzungen für die Transportunternehmen führten, andererseits wurde jedoch auf zahlreiche negative Nebeneffekte, wie Lohneinbußen, Mangel an Kraftfahrern und geringere Kosteneffizienz in der Branche hingewiesen.
8. Nahezu alle Betroffenen verwiesen auf die Probleme mit der Umsetzung der Arbeitszeitvorschriften in der Praxis und bemängelten, dass das bestehende System zur Überprüfung der Kraftfahrer nur ungenügend sei. Dies führe zu Wettbewerbsverzerrungen, die diejenigen benachteiligten, die sich an die Vorschriften hielten.

9. Hinsichtlich der Einbeziehung bzw. des Ausschlusses von selbständigen Kraftfahrern war das Meinungsbild sehr uneinheitlich, insbesondere im Hinblick auf die praktische Durchsetzung und den Mehrwert für die Straßensicherheit und faire Wettbewerbsbedingungen.
10. Die Forderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen: Klärung des Geltungsbereichs der Richtlinie sowie einiger Begriffsbestimmungen und Vorschriften, Verbesserung der Effizienz und Wirksamkeit der Durchsetzung, Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen, Verhinderung des Phänomens der „Scheinselbständigkeit“.
11. Alle während der Anhörung der interessierten Kreise eingegangenen Stellungnahmen wurden bei der 2007-2008 durchgeführten Folgenabschätzung berücksichtigt. Mit der Folgenabschätzung sollte festgestellt werden, wie eine optimale Lösung aussehen könnte, die durchsetzbar ist, keinen unnötigen Verwaltungsaufwand verursacht, keine negativen Nebeneffekte hervorbringt und trotz allem zu den Zielen der Verkehrspolitik der EU beiträgt.
12. Abgesehen von der grundsätzlichen Alternative zwischen der Einbeziehung und dem Ausschluss von selbständigen Kraftfahrern in den bzw. vom Geltungsbereich der Richtlinie wurden bei der Folgenabschätzung auch andere Maßnahmen untersucht, wie etwa die Ausweitung der Begriffsbestimmung des Fahrpersonals auf „Scheinselbständige“ sowie die Erhöhung von Effizienz, Wirksamkeit und Einheitlichkeit der Durchsetzung, um dem Problem der niedrigen Einhaltungquoten zu begegnen. Bei allen vier Alternativen wurden etwaige wirtschaftliche, soziale, ökologische und verwaltungstechnische Auswirkungen geprüft.
13. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Folgenabschätzung der verschiedenen Alternativen wurden für diesen Vorschlag zwei Optionen kombiniert. So wurde der Begriff der „Scheinselbständigen“ in den Geltungsbereich der Richtlinie aufgenommen und rechtlich geklärt sowie die Durchsetzung gestärkt, indem die Mitgliedstaaten zur Überwachung und Kontrolle verpflichtet werden. Denn nur durch eine wirksame Kontrolle der geltenden Vorschriften kann sichergestellt werden, dass die Bestimmungen der Richtlinie auch greifen.
14. Die Begründung und der vollständige Wortlaut der Folgenabschätzung sind diesem Vorschlag beigelegt. Die Folgenabschätzung geht davon aus, dass die geltenden Arbeitszeitvorschriften, eine klarere Abgrenzung des Geltungsbereichs und Auflagen für die Durchsetzung der Richtlinie dazu führen dürften, dass die Sozialvorschriften besser eingehalten werden, der Wettbewerb weniger verzerrt wird und den Mitgliedstaaten der Verwaltungsaufwand ebenso erspart bleibt wie enorme Durchsetzungskosten, die bei einem gemeinschaftsweiten komplexen Durchsetzungssystem entstünden.
15. **Subsidiarität**
Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip, da er im Wesentlichen darauf abzielt, den Geltungsbereich bestehender Gemeinschaftsvorschriften zu klären und deren Durchsetzung zu verbessern, was den Mitgliedstaaten allein nicht möglich wäre. Darüber hinaus soll mit dem Vorschlag der Informationsaustausch zwischen den in den Mitgliedstaaten für die Einhaltung der Vorschriften zuständigen Stellen verbessert werden. Gemeinschaftliches Handeln

ist daher erforderlich, da es einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten allein nicht möglich ist, die aufgezeigten Probleme zufriedenstellend zu lösen.

16. **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, da er nicht über das für die Erreichung des Ziels Notwendige hinausgeht. Er klärt den Geltungsbereich der geltenden Vorschriften und legt allgemeine Anforderungen fest, mit denen eine einheitliche Durchsetzung sichergestellt werden soll, hindert jedoch die Mitgliedstaaten nicht daran, eigene Überwachungs- und Kontrollbestimmungen festzulegen.

17. Der Vorschlag wirkt sich nicht auf den Gemeinschaftshaushalt aus und verursacht den Mitgliedstaaten keinen Verwaltungsaufwand.

C. ERLÄUTERUNG DER ÄNDERUNGEN

18. Der Vorschlag beinhaltet die folgenden Änderungen, ohne dabei vom Zweck der Richtlinie abzuweichen - nämlich die Arbeitnehmer im Straßenverkehrssektor und die ihnen im Sinne der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor gleichgestellten Arbeitnehmer sozial abzusichern.

Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie klärt den Geltungsbereich: Die Richtlinie gilt für Fahrpersonal im Sinne von Artikel 3 Buchstabe d, einschließlich so genannter "scheinselbständiger" Fahrer, d. h. solcher Fahrer, die zwar offiziell selbständig sind, doch de facto nicht frei über ihre Geschäftstätigkeit bestimmen können. Sie gilt nicht für echte selbständige Fahrer, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen.

Die Begriffsbestimmung für „Arbeitszeit“ in Artikel 3 Buchstabe a bleibt für alle unter die Richtlinie fallenden Fahrer unverändert; die Begriffsbestimmung der „Arbeitszeit“ für selbständige Kraftfahrer entfällt, da sie nicht mehr in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen. Angesichts des Phänomens der so genannten „Scheinselbständigkeit“ wird Artikel 3 Buchstabe d um eine genauere Begriffsbestimmung ergänzt.

Artikel 3 Buchstabe i formuliert die Begriffsbestimmung von „Nachtarbeit“ so, dass sie in der Praxis anwendbar ist.

Mit Artikel 11a werden gemeinsame Grundsätze aufgenommen, mit denen eine größere Transparenz und Wirksamkeit der einzelstaatlichen Durchsetzungsmaßnahmen, das gemeinsame Verständnis der Vorschriften und deren einheitliche Anwendung sichergestellt werden sollen. Die neuen Bestimmungen sehen auch eine engere Zusammenarbeit zwischen den in den Mitgliedstaaten für die Durchsetzung zuständigen Stellen sowie die Unterstützung durch die Kommission vor, um den Dialog zwischen den Durchsetzungsstellen, der Branche und den Mitgliedstaaten und ein gemeinsames Vorgehen bei der Umsetzung der Arbeitszeitbestimmungen zu erleichtern. Mit diesen Vorschlägen soll die Einhaltung der gemeinschaftlichen Vorschriften verbessert und folglich ein Beitrag zu den Zielen der EU-Verkehrspolitik geleistet werden.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben.

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 und Artikel 137 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 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. 3820/85⁷ des Rates legt gemeinsame Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer fest. Andere Aspekte der Arbeitszeit im Straßenverkehrssektor werden von der genannten Verordnung nicht erfasst.
- (2) Die 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 ausüben⁸, legt Mindestvorschriften für die Gestaltung der Arbeitszeit fest, um die Sicherheit und die Gesundheit der Personen, die Fahrtätigkeiten im Straßenverkehr ausüben, verstärkt zu schützen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Wettbewerbsbedingungen einander stärker anzugleichen.
- (3) Gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2002/15/EG legt die Kommission einen Bericht über den etwaigen Ausschluss selbständiger Kraftfahrer aus dem Geltungsbereich der Richtlinie und einen diesbezüglichen Vorschlag vor.

⁴ ABl. C vom , S. .

⁵ ABl. C vom , S. .

⁶ ABl. C vom , S. .

⁷ ABl. L 102 vom 11.04.2006, S. 1.

⁸ ABl. L 80 vom 23.03.2002, S. 35.

- (4) Der Bericht, in dem die Kommission die Folgen des Ausschlusses selbständiger Kraftfahrer vom Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG und die Auswirkungen der Vorschriften für Nacharbeit⁹ erläutert, wurde dem Europäischen Parlament und dem Rat im Mai 2007 vorgelegt.
- (5) Die Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG, die Anhörung interessierter Kreise, mehrere Studien und die Folgenabschätzung machten deutlich, dass es in der Praxis schwierig ist, die Arbeitszeitvorschriften einheitlich anzuwenden, dass die Einhaltungquote der Vorschriften gering ist und die Durchsetzung in den Mitgliedstaaten zu wünschen übrig lässt.
- (6) In Folge der divergierenden Auslegung, Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG durch die Mitgliedstaaten und durch die Nichteinhaltung der Mindestvorschriften für die Arbeitszeit durch die Transportunternehmen und die Fahrer kommt es zu Wettbewerbsverzerrungen und zu einer Gefährdung von Sicherheit und Gesundheit der Kraftfahrer.
- (7) Vor dem Hintergrund des Kommissionsberichts und der Folgenabschätzung sollten selbständige Kraftfahrer aus dem Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG ausgeschlossen werden.
- (8) Dennoch ist es wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten weiterhin selbständige Kraftfahrer darauf hinweisen, welche nachteiligen Auswirkungen übermäßig lange Arbeitszeiten, unzureichende Ruhezeiten und eine unausgewogene Arbeitsorganisation auf Gesundheit und Sicherheit sowie auf die Straßensicherheit haben.
- (9) Daher ist es notwendig, einige technische Anpassungen am Wortlaut der Richtlinie 2002/15/EG vorzunehmen.
- (10) Es kann nur dann ein effizientes und wirksames Gemeinschaftsrecht geben, wenn es von allen Mitgliedstaaten umgesetzt, auf alle Akteure gleichermaßen angewandt und regelmäßig und effizient überwacht wird.
- (11) Die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften ist bei der Vielzahl der Akteure komplex und erfordert daher die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission sowie der Mitgliedstaaten untereinander.
- (12) Daher sollte die Richtlinie 2002/15/EG modernisiert werden, denn so könnten durch Klärung des Geltungsbereichs, Stärkung der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und Förderung des Informationsaustauschs und empfehlenswerter Vorgehensweisen die Unzulänglichkeiten bei der Umsetzung, Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften behoben werden.
- (13) Da das Ziel der Richtlinie, nämlich die Modernisierung des Gemeinschaftsrechts zur Arbeitszeitgestaltung und die Verbesserung seiner Durchsetzbarkeit, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend

⁹ KOM(2007) 266 endg.

dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (14) Die Richtlinie steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden. So soll das Recht jeder Arbeitnehmerin und jedes Arbeitnehmers auf gesunde und sichere Arbeitsbedingungen sowie das Recht auf eine Begrenzung der Höchstarbeitszeit und auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten sichergestellt werden (Artikel 31 der Grundrechtecharta der Europäischen Union).
- (15) Die Richtlinie 2002/15/EG sollte deshalb entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2002/15/EG wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „1. Diese Richtlinie gilt für das im Sinne von Artikel 3 Buchstabe d dieser Richtlinie definierte Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, das im Straßenverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 561/2006 oder ansonsten des AETR-Übereinkommens tätig ist.
- Diese Richtlinie gilt auch für Fahrpersonal im Sinne der Begriffsbestimmung im zweiten Satz von Artikel 3 Buchstabe d.“
- b) In den Absätzen 2 und 3 wird der Verweis auf die „Richtlinie 93/104/EG“ durch den Verweis auf die „Richtlinie 2003/88/EG“ ersetzt.
- c) In Absatz 4 wird der Verweis auf die „Verordnung (EWG) 3820/85“ durch den Verweis auf die „Verordnung (EG) Nr. 561/2006“ ersetzt.
- (2) Artikel 3 wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe a Unterabsatz 2 erster Satz wird gestrichen.
- b) Zu Buchstabe d wird folgender Satz hinzugefügt:
- „Als Fahrpersonal gilt auch jede Person, die zwar nicht durch einen Arbeitsvertrag oder ein anderes arbeitsrechtliches Abhängigkeitsverhältnis an einen Arbeitgeber gebunden ist,
- i die jedoch über keinen freien Gestaltungsspielraum für die Ausübung der betreffenden Tätigkeit verfügt,
- ii deren Einkünfte nicht direkt vom erzielten Gewinn abhängen,

iii die nicht die Freiheit hat, einzeln oder durch eine Zusammenarbeit zwischen selbständigen Kraftfahrern Geschäftsbeziehungen zu mehreren Kunden zu unterhalten.“

c) Buchstabe e wird gestrichen.

d) Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) „Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben“ Fahrpersonal;

e) Buchstabe i erhält folgende Fassung:

„i) „Nachtarbeit“ jede Arbeitstätigkeit während der Nachtzeit von mindestens zwei Stunden Dauer.“

- (3) In Artikel 4 Buchstabe a wird der Verweis auf „Artikel 6 Absatz 1 Unterabsätze 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder erforderlichenfalls Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 des AETR-Übereinkommens“ ersetzt durch den Verweis „Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder, erforderlichenfalls das AETR-Übereinkommen“.
- (4) In Artikel 5 Absatz 1 wird der Verweis auf die „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85“ durch den Verweis auf die „Verordnung (EG) Nr. 561/2006“ ersetzt.
- (5) In Artikel 6 wird der Verweis auf die „Verordnung (EWG) Nr. 3820/85“ durch den Verweis auf die „Verordnung (EG) Nr. 561/2006“ ersetzt.
- (6) Der folgende Artikel 11a wird eingefügt:

„Artikel 11a

Durchsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen für ein System angemessener und regelmäßiger Überwachung und Kontrolle, um die korrekte und einheitliche Umsetzung der in dieser Richtlinie enthaltenen Vorschriften zu gewährleisten. Sie stellen sicher, dass die für die Durchsetzung der Richtlinie zuständigen einzelstaatlichen Stellen über eine ausreichende Zahl qualifizierter Mitarbeiter verfügen und alle geeigneten Maßnahmen ergreifen.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche Vorkehrungen sie im Einzelnen für die Überwachung und Kontrolle ergriffen haben.
- (3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Transportunternehmen und das Fahrpersonal hinsichtlich der Arbeitszeitvorschriften und der Arbeitsorganisation Zugang zu Informationen, Hilfe und Beratung haben.
- (4) Mit Blick auf eine gemeinschaftsweit effiziente, wirksame und einheitliche Umsetzung der Richtlinie, fördert die Kommission den Dialog zwischen den Mitgliedstaaten mit folgender Zielsetzung:

- (a) Stärkung der verwaltungstechnischen Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen durch Einrichtung eines wirksamen Systems für den Informationsaustausch, die Verbesserung des Zugangs zu Informationen und durch Förderung des Informationsaustauschs und empfehlenswerter Vorgehensweisen bei der Durchsetzung der Arbeitszeitvorschriften;
 - (b) Förderung einer gemeinsamen Vorgehensweise bei der Umsetzung dieser Richtlinie;
 - (c) Erleichterung des Dialogs zwischen dem Transportsektor und den Durchsetzungsstellen.“
- (8) In Artikel 13 wird der Verweis auf „Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85“ durch den Verweis auf „Artikel 17 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006“ ersetzt.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [...] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident