



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 21. Dezember 2021
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0113(COD)

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur
Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer
gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

- Entwurf einer Begründung des Rates
- Vom Rat am 20. Dezember 2021 angenommen

I. EINLEITUNG

1. Die Europäische Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag am 1. Juni 2017 als Teil des ersten Mobilitätspakets vorgelegt.
2. Mit dem Vorschlag wird die Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr¹ geändert, um den Marktzugang für Mietfahrzeuge für den Güterkraftverkehr zu erweitern und die Komplexität der Vorschriften zu verringern.
3. Das Europäische Parlament hat in seiner 8. Wahlperiode den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) als federführenden Ausschuss bestimmt. Der TRAN-Ausschuss benannte Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) als Berichterstatterin und stimmte am 24. Mai 2018 über ihren Bericht ab. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung, der 15 Änderungsanträge umfasst, am 15. Januar 2019 festgelegt.²
4. In der 9. Wahlperiode bestätigte der TRAN-Ausschuss die Berichterstatterin und beschloss am 24. September 2019, auf der Grundlage des Standpunkts in erster Lesung informelle politische Trilogie aufzunehmen.
5. Im Rat nahm die Gruppe „Landverkehr“ am 1. Juni 2017 ihre Arbeit auf. Am 13. Juni 2017 prüfte die Gruppe die Folgenabschätzung. Die Delegationen nahmen die erwarteten positiven Auswirkungen auf die Marktdurchdringung von Mietfahrzeugen zur Kenntnis, wiesen jedoch verschiedentlich darauf hin, dass weitere Analysen zu etwaigen negativen Auswirkungen benötigt würden. Diese Bedenken bezogen sich auf eine mögliche Steuererosion und die Kontrollierbarkeit sowohl der dann verbleibenden Beschränkungen für die Verwendung von Mietfahrzeugen als auch im Hinblick auf Kabotagebeförderungen. Einige Delegationen zeigten sich nicht von dem Argument überzeugt, dass ein effizienterer Markt für die Fahrzeugvermietung auf jeden Fall positive Umweltauswirkungen hätte.
6. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat auf der Grundlage eines Fortschrittsberichts³ am 5. Dezember 2017 erstmals einen Gedankenaustausch über den Vorschlag geführt.

¹ ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82.

² Siehe Dok. ST 5386/19.

³ Siehe Dok. ST 14841/17.

7. Im Anschluss an weitere Arbeiten auf verschiedenen Ebenen zwischen 2018 und 2021 gelangte der Rat am 3. Juni 2021 zu einer allgemeinen Ausrichtung.⁴
8. Zwischen Juli und Oktober 2021 führten das Europäische Parlament und der Rat mit der Unterstützung der Kommission Verhandlungen im Hinblick auf eine Einigung über den Vorschlag. Am 26. Oktober 2021 haben die Verhandlungsführer eine vorläufige Einigung über einen Kompromisstext erzielt, der anschließend vom Ausschuss der Ständigen Vertreter am 12. November 2021 geprüft und gebilligt wurde.⁵
9. Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 6. Dezember 2017 und des Ausschusses der Regionen vom 1. Februar 2018 berücksichtigt.
10. Angesichts der vorläufigen Einigung zwischen den gesetzgebenden Organen und nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat am 20. Dezember 2021 seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag festgelegt.

II. ZIEL

11. Die Richtlinie 2006/1/EG kodifiziert frühere Vorschriften und sieht ein Mindestmaß an Marktöffnung bei der Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowohl für Unternehmen, die im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassen sind, als auch für in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen vor. Die Richtlinie
 - ermöglicht es Mitgliedstaaten jedoch, die Verwendung von Mietfahrzeugen durch im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen auf in jenem Mitgliedstaat registrierte Fahrzeuge zu beschränken; außerdem können sie die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr verbieten;
 - ist allerdings bei Unternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, auf das Mieten von in diesem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten beschränkt.

⁴ Dok. ST 9398/21.

⁵ Dok. ST 13377/21.

12. Die Kommission schlägt vor, die Richtlinie 2006/1/EG zu ändern, um vor allem die bestehenden Beschränkungen aufzuheben und einen klaren und einheitlichen Regelungsrahmen zu schaffen, damit Verkehrsunternehmen überall in der EU zu gleichen Bedingungen Zugang zum Markt für Mietfahrzeuge erhalten.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A. Allgemeines

13. Das Parlament und der Rat haben auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags Verhandlungen geführt, um im Stadium des Standpunkts des Rates in erster Lesung eine Einigung zu erzielen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden gesetzgebenden Organen erzielten Kompromiss voll und ganz wider.
14. Der Standpunkt des Parlaments in erster Lesung stimmte mit der zu diesem Zeitpunkt bei den Beratungen des Rates vertretenen Mehrheitsauffassung überein, wonach zusätzliche gesetzgeberische Anstrengungen erforderlich seien, um die Kontrollbestimmungen zu stärken und Schutzvorkehrungen dagegen zu treffen, dass eine Marktliberalisierung in erster Linie zur Vermeidung nationaler Kraftfahrzeugsteuern genutzt wird. In der allgemeinen Ausrichtung des Rates, die mehr als zwei Jahre nach dem Standpunkt des Parlaments in erster Lesung vereinbart wurde, wurde diese parallele Bewertung bestätigt sowie bezüglich der Kontrollbestimmungen über die Fertigstellung der anderen Gesetzgebungsinitiativen zur Marktöffnung im ersten Mobilitätspaket nachgedacht.
15. Der Kompromiss, der sich im Standpunkt des Rates in erster Lesung widerspiegelt, enthält die folgenden Kernpunkte:

a) Unterscheidung zwischen ausländischen und eigenen Unternehmen beim Marktzugang für Mietfahrzeuge

16. Die geltende Richtlinie und der Vorschlag der Kommission gewähren Unternehmen, die im regulierenden Mitgliedstaat niedergelassen sind (Artikel 3), und Unternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind (Artikel 2), im Wesentlichen dieselben Rechte bezüglich der Mietung von Fahrzeugen. Allerdings haben sich sowohl das Parlament (Änderungen 3, 4 und 9) als auch der Rat in diesen Fällen für eine Unterscheidung ausgesprochen. Wenn das Unternehmen in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist und das Mietfahrzeug ordnungsgemäß in einem beliebigen Mitgliedstaat zugelassen ist, sollte der Marktzugang von einem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen nicht niedergelassen ist, nicht eingeschränkt werden. Dies sollte auch im Fall eines in dem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmens der Ausgangspunkt sein. Wenn jedoch Fahrzeuge verwendet werden sollen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, sollten dem Niederlassungsmitgliedstaat bestimmte Schutzvorkehrungen zur Verfügung stehen, die ihm eine Beschränkung ermöglichen.

b) Möglichkeiten zur Beschränkung des Zugangs von in dem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen zu Mietfahrzeugen

17. Angesichts dieses Einvernehmens über die Unterscheidung zwischen den Fällen konzentrierten sich die Verhandlungen auf den Umfang der Schutzvorkehrungen zur Beschränkung des Zugangs zu Mietfahrzeugen, um steuerliche Verzerrungen zu vermeiden (Änderungen 4 und 11 des Parlaments; allgemeine Ausrichtung des Rates zu Artikel 3 Absatz 2 der geänderten Richtlinie).
18. In Bezug auf die Möglichkeit, die Laufzeit des Mietvertrags für ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug zu begrenzen, konnten die Organe eine Kompromisslösung erzielen. Der Kompromiss garantiert, dass sich der Mietvertrag im Falle von Maßnahmen eines Mitgliedstaats stets auf mindestens zwei aufeinanderfolgende Monate eines Kalenderjahres erstrecken kann. Wenn sich dies aus den Zulassungsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats ergibt, kann jedoch vorgeschrieben werden, dass die Laufzeit eines Vertrags 30 Tage nicht überschreiten darf.
19. Bezüglich der Möglichkeit, die Anzahl der in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge an der inländischen Flotte im Straßenverkehr zu begrenzen, sprachen sich beide Organe für eine garantierte Mindestanzahl von 25 % aus. Im Rahmen des vereinbarten Textes kommen zu den Änderungen des Parlaments noch technische Details hinzu.

20. Schließlich musste noch bezüglich der Möglichkeit, die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr zu beschränken, eine Lösung gefunden werden (Änderungen 28 und 34 des Parlaments; allgemeine Ausrichtung des Rates zu Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c der geänderten Richtlinie). Der Standpunkt des Parlaments war dahingehend weiter gefasst, dass die Beschränkung auch für im Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens zugelassene Fahrzeuge gelten sollte, während der Standpunkt des Rates insofern weiter gefasst war, als darin nicht nach dem Gewicht des Fahrzeugs differenziert wurde. Die Kommission war bereit, eine Schutzvorkehrung gemäß der Logik der anderen Schutzvorkehrungen zu akzeptieren, bestand jedoch darauf, eine generelle Ausnahmeregelung für den Werkverkehr aufzuheben. Schließlich stimmte das Parlament dem diesbezüglichen Standpunkt des Rates zu.

c) Überwachung und Kontrolle

21. Da mit den derzeitigen Vorschriften keine Freiheiten bezüglich der Mietung von Fahrzeugen, die im Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens nicht zugelassen sind, gewährt werden, war die Frage der Überwachung und Kontrolle der Verwendung von Mietfahrzeugen gerade im Zusammenhang mit den geltenden Marktbeschränkungen für Kabotagebeförderungen⁶ für den Kompromiss von großer Bedeutung.

22. Im Standpunkt des Parlaments war ein enger Kontrollrahmen vorgesehen (Änderungen 5 und 12), der sich vor allem bezüglich der Nutzung von Kooperationskanälen zwischen den Mitgliedstaaten vom Standpunkt des Rates unterschied. Der Kompromiss bestand darin, den Kooperationsmechanismus genauer als im Standpunkt des Rates an die Vorschriften für die Zusammenarbeit anzugleichen, die in der – mit dem ersten Mobilitätspaket modernisierten – Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 vorgesehen sind. Um einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand entgegenzuwirken, akzeptierte das Parlament, dass Informationen zu Mietfahrzeugen nicht bei jeder Mietung zur Verfügung gestellt werden müssen, solange die Informationen dem Mitgliedstaat zur Verfügung stehen und zugänglich sind, der die Kontrollen im Rahmen von Straßenkontrollen durchführt (Artikel 3a (neu) und 5b (neu)).

⁶ Siehe Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

d) Umsetzung und Politikbewertung

23. Laut Kompromiss ist eine Umsetzungsfrist kurz vor der Umsetzung der neuen Kontrollbestimmungen des ersten Mobilitätspakets, das voraussichtlich bis August 2023 umzusetzen ist, vorgesehen (Artikel 2 der geänderten Richtlinie).
24. Die Verpflichtung der Kommission, über die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie (Änderungen 7 und 13 des Parlaments, Artikel 5a (neu) der geänderten Richtlinie) Bericht zu erstatten, wurde insofern überarbeitet, als die Standpunkte in Bezug auf die Fristen und die voraussichtlichen Themen des Berichts angeglichen wurden.

B. Weitere Elemente des Standpunkts des Rates

25. Der Rat akzeptierte die vom Parlament neu formulierten Änderungen (Änderungen 1 und 6 des Parlaments zu den Erwägungsgründen 2 und 4). Außerdem sind die folgenden Elemente, die der Rat dem Kommissionsvorschlag hinzugefügt hat, in die endgültige Fassung des Standpunkts des Rates eingeflossen:
 - ein Erwägungsgrund (Erwägungsgrund 8) und die damit zusammenhängenden Teile von Artikel 3 Absatz 2 beziehen sich auf Kontrollmöglichkeiten in dem Fall, dass Mitgliedstaaten die Laufzeit für Mietverträge von in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen beschränken;
 - im Einklang mit anderen aktuellen EU-Rechtsvorschriften⁷ müssen die Mitgliedstaaten akzeptieren, dass Unterlagen, die vom Fahrer an Bord mitzuführen sind, in elektronischer Form vorgelegt werden (Erwägungsgrund 6, Artikel 2 Absatz 2 der geänderten Richtlinie).

⁷ Siehe beispielsweise Artikel 8 Absatz 4a der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und Artikel 5 der Verordnung (EU) 2020/1056.

IV. FAZIT

26. Im Standpunkt des Rates werden die wichtigsten Ziele des Vorschlags der Europäischen Kommission beibehalten; ferner spiegelt er den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Europäischen Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
 27. Dieser Kompromiss wurde durch ein Schreiben der Vorsitzenden des TRAN-Ausschusses des Europäischen Parlaments vom 16. November 2021 an den Vorsitz bestätigt; in der Folge wurde er vom Rat (Umwelt) am 20. Dezember 2021 als Standpunkt in erster Lesung angenommen.
-