



Brüssel, den 4. Dezember 2018
(OR. en, fr)

Interinstitutionelle Dossiers:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

15084/18
ADD 1

TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4
Nr. Komm.dok.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Betr.:	Mobilitätspaket I: 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 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 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 – Erklärungen

Die Delegationen erhalten anbei Erklärungen der Delegationen, die bei der Festlegung der allgemeinen Ausrichtung des Rates zu den oben genannten Vorschlägen abgegeben wurden.

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta, Ungarn

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta und Ungarn stellen mit Bedauern fest, dass Bestrebungen zur Zerteilung des Marktes und zum Schutz der internen Märkte einiger Mitgliedstaaten das ursprüngliche Ziel des Mobilitätspakets I überschattet haben, nämlich die Vorschriften für den Straßenverkehrssektor zu vereinfachen und zu präzisieren und den Sozialschutz und die Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer zu verbessern.

Die allgemeine Ausrichtung zum Mobilitätspaket I trägt den geografischen Besonderheiten der Mitgliedstaaten an den Außengrenzen der EU keine Rechnung. Das vorgeschlagene Paket berücksichtigt auch nicht die spezifischen Probleme von Inselstaaten. Darüber hinaus schafft es nicht nur ungleiche Ausgangsbedingungen für die Verkehrsunternehmer in der EU, sondern es gefährdet auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Güterkraftverkehrssektors der EU.

Anstatt ausgewogener Bestimmungen und eines echten Kompromisses, der zu einem gut funktionierenden Binnenmarkt beitragen würde, enthält die vorgeschlagene allgemeine Ausrichtung restriktive, unverhältnismäßige und protektionistische Maßnahmen, die den Grundprinzipien des Vertrags und den grundlegenden Freiheiten der EU zuwiderlaufen. Die Bestimmung, mit der vorgeschrieben wird, dass die Fahrer an einen bestimmten Ort zurückkehren müssen, ist ein Beispiel dafür.

Polen, Bulgarien, Litauen, Malta und Ungarn sind strikt gegen Folgendes:

- das geteilte Modell, das die Anwendung der Entsenderegelung für Fahrer vorsieht, die Beförderungen im Dreiländerverkehr und Kobotagebeförderungen durchführen. Der Vorschlag wird zu einer Zersplitterung des EU-Markts führen und einige Mitgliedstaaten sowie Fahrer aus diesen Ländern diskriminieren. Er wird das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts für den Straßenverkehr beeinträchtigen, er wird eine unverhältnismäßige Verwaltungslast für Verkehrsunternehmer, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen, verursachen und er wird zusätzlich den unfairen Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmern aus der EU und aus Drittländern zulasten der Ersteren vertiefen. Nicht zuletzt wird er auch die Hemmnisse für den EU-Handel verstärken;
- das vollständige Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen. Dies ist eine restriktive Lösung, die dem Mangel an geeigneten Rastplätzen mit angemessenen Unterbringungsmöglichkeiten in Europa nicht Rechnung trägt. Dabei werden sich die Arbeitsbedingungen der Fahrer nicht verbessern, da die Fahrer nicht eine Infrastruktur in Anspruch nehmen können, die nicht besteht und deren Aufbau lange Zeit brauchen wird;

- Verhängung zusätzlicher Beschränkungen der Kabotage in Form einer Karenzzeit von mehreren Tagen. Dies ist eine weitere restriktive, unverhältnismäßige und protektionistische Maßnahme, mit der ein willkürliches administratives Hindernis für den Marktzugang verhängt wird.

Folglich wird die Umsetzung des Mobilitätspakets I in seiner derzeitigen Form nicht zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und des Wohlstands des Verkehrssektors der EU, sondern zum Konkurs kleiner und mittlerer Kraftverkehrsunternehmer, zu einer Zunahme der Arbeitslosigkeit in der EU, zu starken Preisanstiegen für zahlreiche Güter und Dienstleistungen zum Nachteil der Verbraucher und zu einer Verlangsamung des Wirtschaftswachstums führen. Die Auswirkungen werden wesentlich heftiger sein in Mitgliedstaaten, die nicht im Zentrum der EU liegen und in denen der Verkehrssektor ein bedeutender Wirtschaftszweig ist.

Folglich stimmen Polen, Bulgarien, Litauen, Malta und Ungarn angesichts des offensichtlichen Mangels an Fairness und Ausgewogenheit in der vorgeschlagenen allgemeinen Ausrichtung dagegen.

Belgien

Belgien bestätigt, dass es auf der Tagung des Rates (Verkehr) vom 3. Dezember 2018 gegen das Mobilitätspaket I gestimmt hat.

Belgien kann die neue Kabotageregelung, die im Rahmen der Verordnung 1072/2009 vorgeschlagen wird, nicht unterstützen, da die eingeführte Karenzzeit von fünf Tagen die Tragfähigkeit der Wirtschaftstätigkeit des belgischen Verkehrssektors bedroht.

Schweden

Erklärung Schwedens zum Vorschlag für eine Richtlinie zur Richtlinie 2006/22/EG 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 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) (Brüssel, 28. November 2018, 14802/18 ADD 4)

Schweden kann die allgemeine Ausrichtung zu diesem Vorschlag unterstützen, möchte aber, dass die folgende Bemerkung zu Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe a in das Protokoll aufgenommen und bei den weiteren Arbeiten berücksichtigt wird.

Nach Ansicht Schwedens wäre es sinnvoll, wenn in Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe a deutlich zum Ausdruck käme, dass die nationalen arbeitsrechtlichen Regelungen zu achten sind und die Rolle der Sozialpartner in Bezug auf die Verträge anzuerkennen ist. Die Sozialpartner spielen in einigen Mitgliedstaaten eine Rolle bei der Überwachung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen. Dies ist als Sicherheit in den allgemeinen Richtlinien über die Entsendung enthalten, zu denen die vorgeschlagene Richtlinie eine *lex specialis* sein soll. Damit die *lex specialis* diesbezüglich in gleicher Weise wie die allgemeinen Richtlinien funktionieren kann, wäre eine Präzisierung wünschenswert. Es ist daher wichtig, dass in Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe a darauf hingewiesen wird, dass die nationale zuständige Behörde die in der Entsendemeldung enthaltenen Informationen – beispielsweise anhand eines Registers – im Einklang mit den nationalen Gesetzen und Praktiken für andere Behörden oder für die Sozialpartner verfügbar machen kann.

Schweden möchte ferner darauf hinweisen, dass die Rolle der Sozialpartner in der Interinstitutionellen Proklamation zur europäischen Säule sozialer Rechte geachtet wird.