

Brüssel, den 20. Mai 2019
(OR. en)

9447/19

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0113(COD)**

**TRANS 349
CODEC 1113**

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/ Rat
Nr. Vordok.:	9140/19
Nr. Komm.dok.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Betr.:	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 – Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat im Mai 2017 ihren Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vorgelegt. Der Vorschlag ist Teil des ersten Mobilitätpakets und geht einher mit der vorgeschlagenen Überarbeitung der Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und für den Zugang zum Markt des Güterkraftverkehrs (Verordnungen (EU) Nr. 1071/2009 und Nr. 1072/2009).
2. In der Richtlinie 2006/1/EG werden frühere Vorschriften kodifiziert und ein Mindestmaß an Marktöffnung für die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowohl für Unternehmen, die im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassen sind, als auch für Unternehmen in einem anderen Mitgliedstaat vorgesehen.

Die Richtlinie

- gibt jedoch den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Verwendung von Mietfahrzeugen durch im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen auf im Mitgliedstaat registrierte Fahrzeuge zu beschränken; außerdem können sie die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr verbieten;
 - beschränkt sich jedoch für Unternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, auf das Mieten von in diesem anderen Mitgliedstaat registrierten Fahrzeugen für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten.
3. Die Kommission schlägt vor, die Richtlinie 2006/1/EG zu ändern, vor allem, um die bestehenden Beschränkungen aufzuheben und einen klaren und einheitlichen Regelungsrahmen zu schaffen, damit Verkehrsunternehmen überall in der EU den gleichen Zugang zum Markt für Mietfahrzeuge erhalten.

II. BERATUNGEN IN ANDEREN ORGANEN

4. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments hat Frau Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE – PT) als Berichterstatterin benannt. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus hat am 24. Mai 2018 über ihren Bericht abgestimmt, und das Europäische Parlament hat seine Einigung in erster Lesung, die 15 Änderungsanträge enthält, am 15. Januar 2019 angenommen¹.
5. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Europäische Ausschuss der Regionen haben am 6. Dezember 2017 bzw. am 1. Februar 2018 Stellung genommen.

III. BERATUNGEN IM RAT

6. Die Kommission hat der Gruppe "Landverkehr" ihren Vorschlag und die zugehörige Folgenabschätzung am 1. und 21. Juni 2017 vorgestellt. Die Gruppe trat am 7. Juli, 11. Oktober und 6. November 2017 unter estnischem Vorsitz sowie am 26. Februar, 20. März und 24. April 2018 unter bulgarischem Vorsitz zusammen, um den Vorschlag ausführlich zu prüfen und Kompromissvorschläge des Vorsitzes zu erörtern. Ein erster Versuch, auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) vom 7. Juni 2018 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen, blieb erfolglos.

¹ Siehe Dokument 5386/19.

7. Die Gruppe "Landverkehr" befasste sich unter rumänischem Vorsitz am 14., 21. und 28. Januar sowie am 4. April und 2. Mai 2019 erneut mit dem Vorschlag, um einen Kompromissvorschlag des Vorsitzes zu erörtern². Die Mehrheit der Delegationen erkannte generell die bei dem Vorschlag erreichten positiven Fortschritte an, und einige betonten, dass die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung es ermöglichen würde, dieses Dossier gleichzeitig mit den damit zusammenhängenden Dossiers des ersten Mobilitätspakets zu behandeln, sobald die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament beginnen werden. Zwei Delegationen hielten an ihrer negativen Bewertung des Vorschlags fest. Die Kommission hielt an ihrem allgemeinen Vorbehalt zu dem Ergebnis der Verhandlungen fest.
8. Zwar haben viele Delegationen weiterhin Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen des Vorschlags auf die Kraftfahrzeugsteuereinnahmen, jedoch erkannten die meisten an, dass der Kompromissvorschlag des Vorsitzes den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gibt, das Risiko deutlich zu begrenzen (Artikel 1 Absatz 2 – mit dem Artikel 3 der Richtlinie ersetzt wird –; Erwägungsgründe 3 und 4). Eine Delegation war der Ansicht, dass die nationalen Kraftfahrzeugzulassungsvorschriften untergraben werden könnten, wenn die Verwendung von Mietfahrzeugen weniger streng reglementiert wäre; und eine andere Delegation musste den Vorschlag noch im Hinblick auf kürzlich erlassene nationale Gesetze genauer prüfen.
9. Hinsichtlich der grenzüberschreitenden Verwendung von Mietfahrzeugen durch in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen (Artikel 1 Absatz 1 – mit dem Artikel 2 der Richtlinie geändert wird –; Erwägungsgrund 4a) erklärte sich die Mehrheit der Delegationen mit einer erweiterten Flexibilität einverstanden. Zahlreiche Delegationen betonten, wie wichtig effektive Kontrollmaßnahmen in diesem Fall seien, insbesondere für die Überwachung des Kabotageverkehrs. In diesem Zusammenhang erscheint die Verwendung des ERRU-Systems³ (Artikel 1 Absatz 2a – mit dem ein neuer Artikel 3a in die Richtlinie eingefügt wird –; Erwägungsgründe 5b und 5c) den meisten Delegationen angemessen, auch wenn einige das System als zu aufwendig oder nicht effektiv genug empfinden. Mehrere Delegationen betonten, dass das ERRU-System umfassender aktualisiert werden wird, sobald die Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 1071/2009 im Rahmen des Mobilitätspakets I angenommen sind, und sprachen sich dafür aus, die Aktualisierungen zeitlich aufeinander abzustimmen.

² Letzte Fassung in Dokument 9140/19.

³ Das europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen ist ein Benachrichtigungssystem zur europäischen Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Unternehmensregister gemäß Artikel 16 Absatz 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

10. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat am 15. Mai 2019 über den Kompromissvorschlag beraten. Einerseits sprachen sich viele Delegationen trotz gewisser Restrisiken, beispielsweise hinsichtlich der Steuereinnahmen und der Kontrolle des Kraftverkehrs in anderen Mitgliedstaaten, für den Kompromissvorschlag aus. Andererseits brachte eine beträchtliche Zahl von Delegationen ihre Zweifel zum Ausdruck, ob schon im Juni 2019 eine allgemeine Ausrichtung erreicht werden kann. Einige Delegationen legten einen negativen Prüfungsvorbehalt hinsichtlich des Umfangs der Bewertungspflicht der Kommission bei Steuereinnahmen ein (Artikel 1 Absatz 3 – neuer Artikel 5 a der Richtlinie). Der Vorsitz kam nach der Tagung zu dem Schluss, dass ein Fortschrittsbericht die beste Grundlage für eine Aussprache im Rat wäre.

IV. FAZIT

11. Der Vorsitz ist der Auffassung, dass die erreichten Fortschritte dazu beigetragen haben, die Bedenken der Mitgliedstaaten weiter zu verringern, während gleichzeitig die Hauptziele der Kommission gewahrt wurden.
- a) Um unbeabsichtigte Folgen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten das Mieten von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat registriert sind, durch ihre eigene Unternehmen auf 30 Tage pro Kalenderjahr und auf 25% der Fahrzeugflotte begrenzen. Durch diesen kurzen Mindestzeitraum sollte es möglich sein, die nationalen Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen zu wahren und eine Steuererosion zu verhindern. Die Möglichkeit, das Mieten von leichten Nutzfahrzeugen für den Werkverkehr zu begrenzen, stellt eine weitere wichtige Schutzmaßnahme dar. Damit ein umfassendes Monitoring der Auswirkungen auf die Steuereinnahmen gewährleistet wird, könnte der Bewertungsbericht der Kommission um diesen Aspekt erweitert werden.
 - b) Um sicherzustellen, dass die Verwendung von Mietfahrzeugen durch in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen nicht dazu missbraucht wird, die Marktzugangsregeln zu umgehen, muss für die Fahrzeuge eine Gemeinschaftslizenz vorliegen, sofern dies gemäß der Verordnung 1072/2009 erforderlich ist, und die Mitgliedstaaten werden über das Interface des einzelstaatlichen elektronischen Unternehmensregisters (ERRU) Zugang zu den Informationen über Mietfahrzeuge in den Fahrzeugflotten der Straßenverkehrsunternehmen haben. In Anbetracht der Tatsache, dass das ERRU-System in der Verordnung (EU) Nr. 1071/2009 (Artikel 16)⁴ überarbeitet wird, beinhaltet der Kompromissvorschlag die Verpflichtung, Informationen über die amtlichen Kennzeichen von Mietfahrzeugen in die nationalen elektronischen Register aufzunehmen.

⁴ Siehe allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag hinsichtlich der Verordnung(EU) Nr. 1071/2009, Dokument 15084/18, S. 16

12. Der Vorsitz weist darauf hin, dass viele Delegationen den Zusammenhang mit den wichtigsten Dossiers des ersten Mobilitätspakets hervorgehoben haben. Dieser Zusammenhang begründet sich auf zwei Aspekte: Erstens – in technischer Hinsicht – auf der Notwendigkeit, den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu verbessern, um das Monitoring und die Kontrolle zu verstärken; zweitens auf der allgemeinen politischen Debatte über den Marktzugang und dessen Beschränkungen. Das Europäische Parlament hat die Standpunkte in erster Lesung zu allen betreffenden Dossiers festgelegt. Der Rat hat eine allgemeine Ausrichtung für drei Vorschläge des ersten Mobilitätspakets festgelegt⁵, aber noch nicht für den Vorschlag über gemietete Fahrzeuge. Ferner stellt der Vorsitz fest, dass die Delegationen zwar generell die Bedeutung dieses Zusammenhangs anerkennen, aber unterschiedliche Standpunkte hinsichtlich des angemessenen Zeitpunkts für die weitere Bearbeitung des Dossiers – parallel zu den anderen Dossiers oder in einem späteren Schritt – vertreten.
13. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter und der Rat werden daher ersucht, die bei diesem Dossier erzielten Fortschritte zur Kenntnis zu nehmen.
-

⁵ Siehe Dokument 15084/18.