



Brüssel, den 21. Mai 2019
(OR. en)

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

9447/1/19
REV 1

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 erörtern; die letzte Fassung ist als Anlage beigefügt. 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 ERRU²-Systems (Artikel 1 Absatz 2a – mit dem ein neuer Artikels 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 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/oder 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) Damit die Verwendung von Mietfahrzeugen durch in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen nicht dazu missbraucht wird, die Marktzugangsregeln zu umgehen, müssen die Fahrzeuge mit der beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz versehen sein, sofern dies gemäß der Verordnung 1072/2009 erforderlich ist. Außerdem werden die Mitgliedstaaten über das Interface des einzelstaatlichen elektronischen Unternehmensregisters (ERRU) Zugang zu den Informationen über die amtlichen Kennzeichen von Mietfahrzeugen haben. In Anbetracht der Tatsache, dass das ERRU-System in der Verordnung (EU) Nr. 1071/2009 (Artikel 16)³ überarbeitet wird, enthält der Kompromissvorschlag die Verpflichtung, Informationen über die amtlichen Kennzeichen von Mietfahrzeugen in die nationalen elektronischen Register aufzunehmen.

³ 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 festgelegt⁴, 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.

⁴ Siehe Dokument 15084/18.

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91
Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁶,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ sieht ein Mindestmaß an Marktöffnung für die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vor.

⁵ ABl. C ... vom ..., S.

⁶ ABl. C ... vom ..., S.

⁷ Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (kodifizierte Fassung) (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82).

- (2) Durch die Verwendung von Mietfahrzeugen können Unternehmen, die Waren im Werkverkehr oder im gewerblichen Güterverkehr befördern, ihre Kosten verringern und gleichzeitig ihre betriebliche Flexibilität erhöhen. Dies kann zur Steigerung der Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen beitragen. Darüber hinaus sind Mietfahrzeuge tendenziell jünger als die Fahrzeuge einer durchschnittlichen Fahrzeugflotte und daher auch sicherer und umweltfreundlicher.
- (3) Die Richtlinie 2006/1/EG ermöglicht es den Unternehmen nicht, in vollem Umfang Nutzen aus den Vorteilen der Verwendung gemieteter Fahrzeuge zu ziehen. Sie gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr der in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen einzuschränken. Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, die Verwendung gemieteter Fahrzeuge in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zu gestatten, wenn das Fahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist.
- (4) Damit die Unternehmen die Vorteile der Verwendung gemieteter Fahrzeuge besser nutzen können, sollte es ihnen möglich sein, Fahrzeuge zu verwenden, die in einem beliebigen Mitgliedstaat und nicht nur in ihrem Niederlassungsstaat angemietet wurden. Insbesondere könnten sie so einfacher kurzfristige, saisonale oder vorübergehende Nachfragespitzen bewältigen oder defekte oder beschädigte Fahrzeuge ersetzen.
- (4a) Die Mitgliedstaaten sollten die Verwendung eines Fahrzeugs, das von einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen gemietet wurde, in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet nicht beschränken dürfen, sofern das Fahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines beliebigen Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist und – falls es sich um ein Fahrzeug handelt, für das eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erforderlich ist – durch den Mitgliedstaat der Niederlassung des Unternehmens mit dieser beglaubigten Kopie zur Nutzung zugelassen ist.

- (5) Die Kraftfahrzeugsteuersätze in der Union unterscheiden sich nach wie vor erheblich. Daher haben bestimmte Beschränkungen, die sich indirekt auch auf die Freiheit zur Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Fahrzeugvermietung auswirken, weiterhin ihre Berechtigung, da sie zur Vermeidung von Steuerverzerrungen beitragen. Folglich sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, den Zeitraum zu beschränken, in dem ein in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassenes Unternehmen ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes oder in den Verkehr gebrachtes Mietfahrzeug nutzen darf. Sie sollten auch die Möglichkeit haben, die Anzahl der Fahrzeuge zu beschränken, die von einem in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen gemietet werden dürfen.
- (5a) Um die Durchsetzung einer Beschränkung für die Verwendung eines gemieteten Fahrzeugs, das gemäß den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats als desjenigen, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist, zu verbessern, sollte ein Mitgliedstaat verlangen können, dass die Dauer des Mietvertrags die zulässige Nutzungsdauer des betreffenden Fahrzeugs nicht übersteigt. Zudem kann die Gültigkeit beglaubigter Kopien der Gemeinschaftslizenz, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erteilt wird, auf einen Zeitraum beschränkt werden, der der Dauer des Mietvertrags entspricht. Darüber hinaus kann auf diesen beglaubigten Kopien das amtliche Kennzeichen des Mietfahrzeugs vermerkt werden.
- (5b) Die Verwendung von Mietfahrzeugen sollte die Überwachung und Kontrolle der Rechtmäßigkeit der Tätigkeiten, die Unternehmen in anderen Mitgliedstaaten als dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung ausüben, nicht behindern. Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sollten Unternehmen die Behörden des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung über das amtliche Kennzeichen jedes ihnen zur Verfügung stehenden Kraftfahrzeugs unterrichten, damit dieses in das nationale elektronische Register aufgenommen werden kann. Die genannte Verordnung regelt den Zugang von Behörden anderer Mitgliedstaaten zu den Daten in nationalen elektronischen Registern; die nationalen elektronischen Register sollten die gezielte Suche nach Fahrzeugen mit einem amtlichen Kennzeichen, das nicht im Mitgliedstaat der Niederlassung ausgestellt worden ist, ermöglichen.

- (5c) Um sicherzustellen, dass die Verpflichtung zur Bereitstellung von Informationen über das amtliche Kennzeichen eines Mietfahrzeugs im nationalen elektronischen Register einheitlich erfüllt wird, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Mindestanforderungen an die Daten, die in das nationale elektronische Register einzutragen sind, übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ ausgeübt werden.
- (6) Im Interesse eines effizienteren Werkverkehrs sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeiten zur Verwendung gemieteter Fahrzeuge für solche Beförderungen nicht länger einschränken können. Um etwaige Steuerprobleme zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten jedoch die Verwendung eines Fahrzeugs mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t für den Werkverkehr beschränken können, wenn es außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung des Unternehmens, das es verwendet, zugelassen ist.
- (7) Die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie sollten von der Kommission überwacht und in einem Bericht dokumentiert werden. Der Bericht sollte besonderes Augenmerk auf die Frage legen, ob die Richtlinie zur Verwendung älterer oder bestimmter Fahrzeugtypen geführt hat und somit eine Auswirkung auf die Sicherheit im Straßenverkehr hatte und ob sie Durchsetzungsschwierigkeiten – auch in Bezug auf Kabotagevorschriften – mit sich brachte. Alle künftigen Maßnahmen in diesem Bereich sollten im Lichte dieses Berichts geprüft werden.
8. Da die Ziele dieser Richtlinie auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie gelöst werden sollen, besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
9. Die Richtlinie 2006/1/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

⁸ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 1

Die Richtlinie 2006/1/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

"Jeder Mitgliedstaat lässt zu, dass Fahrzeuge, die von in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen gemietet wurden, in seinem Hoheitsgebiet verwendet werden, wenn"

ii) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

"a) sie in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines beliebigen Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind und gegebenenfalls in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 in dem Mitgliedstaat der Niederlassung des Unternehmens, das sie verwendet, verwendet werden."

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

"Artikel 3

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen Mietfahrzeuge für den Güterkraftverkehr zu den gleichen Bedingungen verwenden können, wie sie für die den Unternehmen gehörenden Fahrzeuge gelten, sofern die Voraussetzungen des Artikels 2 erfüllt sind.
- (2) Wenn das Mietfahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist, hat der Mitgliedstaat der Niederlassung des Unternehmens die Möglichkeit,
 - a) die Nutzungsdauer des Mietfahrzeugs in seinem jeweiligen Hoheitsgebiet zu beschränken, sofern er den Einsatz des Mietfahrzeugs durch dasselbe Unternehmen für einen Zeitraum von 30 aufeinanderfolgenden Tagen innerhalb jedes Kalenderjahrs erlaubt; in diesem Fall kann vorgeschrieben werden, dass der Mietvertrag nicht länger gilt als für den durch den Mitgliedstaat festgelegten Zeitraum;

- b) die Anzahl der Mietfahrzeuge, die von einem Unternehmen eingesetzt werden können, zu begrenzen, sofern er die Verwendung einer Mindestanzahl von Fahrzeugen erlaubt. Die Mindestanzahl entspricht mindestens 25 % der Nutzfahrzeugflotte, die sich am 31. Dezember des Jahres, das dem Antrag auf Genehmigung zur Nutzung des Mietfahrzeugs vorausging, im Besitz des Unternehmens befand. Einem Unternehmen, das über eine Gesamtflotte von mehr als einem und weniger als vier Fahrzeugen verfügt, soll die Verwendung mindestens eines solchen Mietfahrzeugs erlaubt werden;
- c) die Verwendung eines derartigen Fahrzeugs mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t für den Werkverkehr zu beschränken."

2a. Folgender Artikel 3a wird eingefügt:

"Artikel 3a

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Informationen über das amtliche Kennzeichen eines Mietfahrzeugs in das nationale elektronische Register gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingetragen werden.

Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Mindestanforderungen an die Daten fest, die in das nationale elektronische Register einzutragen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 5b Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen."

3. Die folgenden Artikel 5a und 5b werden eingefügt:

"Artikel 5a

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [ABl.: Bitte das für fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist für die Richtlinie berechnete Datum einfügen] einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor. Der Bericht muss Informationen über die Verwendung von Fahrzeugen enthalten, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsstaat des mietenden Unternehmens gemietet wurden. Ebenso müssen in dem Bericht die Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr[, auf die Steuereinnahmen] und auf die Durchsetzung der Kabotagevorschriften gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 untersucht werden. Auf der Grundlage dieses Berichts prüft die Kommission, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.

Artikel 5b

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr eingesetzten Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011."

Artikel 2

3. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens [ABl.: Bitte das für [24] Monate nach Inkrafttreten berechnete Datum einfügen] nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

4. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften 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