



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 1. Juni 2017
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0123 (COD)**

**9668/17
ADD 1**

**TRANS 212
CODEC 923
IA 100**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2017) 195 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 195 final.

Anl.: SWD(2017) 195 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**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**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Zusammenfassung
Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs
A. Handlungsbedarf
Worin besteht das Problem und warum muss es auf EU-Ebene behandelt werden?
Den Kern des Problems bilden • Faktoren, die den fairen Wettbewerb zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Verkehrsunternehmern beeinträchtigen; • die hohen Kosten für die Branche und für die Behörden der EU-Mitgliedstaaten, die für die Rechtsdurchsetzung zuständig sind. Zurückzuführen sind diese Probleme auf • eine uneinheitliche und ineffiziente Durchsetzung der Vorschriften; • Mängel der Vorschriften selbst; • den unterschiedlichen Anwendungsbereich der Vorschriften. Betroffen sind von diesen Problemen vor allem die Güterverkehrsunternehmer und ihre Beschäftigten, aber auch andere Akteure in der Verkehrskette wie Verlader, Spediteure und Endnutzer.
Was soll erreicht werden?
Allgemein sollen die Maßnahmen • dazu beitragen, gleiche Wettbewerbsbedingungen für gebietsansässige und gebietsfremde Verkehrsunternehmer zu schaffen; • die Kosten für die Unternehmen senken und eine effiziente Durchsetzung der Vorschriften gewährleisten. Konkret sollen die Maßnahmen • eine kohärente und konsequente Überwachung und Durchsetzung der bestehenden Vorschriften in den Mitgliedstaaten sicherstellen; • die Vorschriften präzisieren und die Optionsmöglichkeiten für die Mitgliedstaaten beschränken.
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?
Die Mängel der Vorschriften werden sich ohne Maßnahmen auf EU-Ebene kaum ausräumen lassen. Die einzige Lösung besteht darin, gesetzgeberisch tätig zu werden und die Vorschriften weiter zu harmonisieren. Die Rechtsdurchsetzung obliegt in erster Linie den Behörden der Mitgliedstaaten. Damit sowohl beim Grad der Rechtsdurchsetzung als auch in der Praxis eine stärkere Angleichung erreicht werden kann, muss die EU Regeln festlegen, die die Durchsetzung erleichtern und effizienter machen, und ein einheitliches Mindestmaß für die Rechtsdurchsetzung vorschreiben.
B. Lösungen
Welche Optionen gibt es, um die Ziele zu erreichen? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Wenn nicht, warum?
Option 1: Präzisierung des rechtlichen Rahmens: Maßnahmen, mit denen bestehende Unschärfen beseitigt und die Vorschriften genauer gefasst werden, ohne dass es zu substanziellen Änderungen kommt. Option 2: Stärkung der Rechtsdurchsetzung: Zusätzlich zu den Maßnahmen der Option 1 sieht diese Option Maßnahmen zur Stärkung der Durchsetzung der Vorschriften vor. Option 3: Umfassende Überarbeitung der Vorschriften: Zusätzlich zu den vorgenannten Maßnahmen sieht diese Option Maßnahmen vor, mit denen der bestehende Rechtsrahmen substanziell geändert wird. Option 4 – horizontal: Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnungen: Diese Option sieht vor, den Anwendungsbereich einer der beiden oder beider Verordnungen auszudehnen, sodass auch leichte Nutzfahrzeuge teilweise oder vollständig darunter fallen. Sie könnte mit jeder der anderen Optionen kombiniert werden.

Die bevorzugte Option ist eine Kombination von Option 3 mit einer partiellen Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auf leichte Nutzfahrzeuge.
Welche Standpunkte vertreten die Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?
Die meisten Maßnahmen, mit denen die bestehenden Rechtsbegriffe weiter präzisiert bzw. näher ausgeführt und die Durchsetzung der Vorschriften gestärkt werden soll, werden allgemein begrüßt. Auseinander gehen die Meinungen zu wichtigen Maßnahmen, die sich auf die Wettbewerbsposition der Kraftverkehrsunternehmer aus den verschiedenen Mitgliedstaaten auswirken könnten. Mitgliedstaaten mit hohen Löhnen sprechen sich tendenziell für strengere Kabotagevorschriften aus und werden darin von den Gewerkschaften unterstützt, während Mitgliedstaaten mit niedrigen Löhnen eher für eine weitere Liberalisierung der Kabotagevorschriften eintreten und darin von den meisten Verbänden der Verkehrsunternehmer unterstützt werden.
C. Auswirkungen der bevorzugten Option
Was sind die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?
– Einsparungen für Unternehmen durch die Verwendung elektronischer Frachtpapiere und klarere Vorschriften (3-5 Mrd. EUR im Zeitraum 2020-2035 für EU-28); – wirksamere Überwachung und Durchsetzung der Vorschriften und weniger Verstöße. Es wird damit gerechnet, dass es bei den Verstößen gegen Kabotagevorschriften zu einem Rückgang um bis zu 62 % kommt und dass sich das Risiko der Gründung von Briefkastenfirmen um etwa 10 % verringert; – kohärente Anwendung der Vorschriften in der gesamten EU-28; – bessere Arbeitsbedingungen für Fahrer.
Welche Kosten entstehen aus der bevorzugten Option bzw. den wichtigsten Optionen?
– Für die Mitgliedstaaten werden höhere Durchführungs- und Durchsetzungskosten anfallen (65-166 Mio. EUR im Zeitraum 2020-2035 für EU-28); – für Unternehmen werden aus der partiellen Anwendung der Vorschriften auf leichte Nutzfahrzeuge zusätzliche Betriebskosten in Höhe von 4-10 % entstehen.
Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?
Die meisten Maßnahmen dürften keine besonderen Auswirkungen auf KMU haben. Die partielle Anwendung der Vorschriften auf leichte Nutzfahrzeuge könnte jedoch in größerem Maße sehr kleine Unternehmen betreffen, da diese stärker leichte Nutzfahrzeuge einsetzen.
Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?
Wie erwähnt, werden für die Mitgliedstaaten zusätzliche Kosten für die Durchsetzung der Vorschriften anfallen.
Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?
Wesentliche Auswirkungen auf die Umwelt oder das Gesamtbeschäftigungsniveau auf EU-Ebene wird es nicht geben. Es wird jedoch Synergien mit der Initiative im Bereich der Sozialvorschriften geben, und zwar 1) bei den Maßnahmen, die auf eine bessere Rechtsdurchsetzung ausgerichtet sind; und 2) aufgrund der Kombination der neuen Kabotagevorschriften mit dem zeitabhängigen Konzept für die Entsendung von Arbeitnehmern, das im Bereich der Sozialvorschriften angestrebt wird. Dies wird die Durchsetzung der Vorschriften in beiden Bereichen erleichtern.
Bleibt die Verhältnismäßigkeit gewahrt?
Die bevorzugte Option geht nicht über das zur Lösung des ursprünglichen Problems und zur Verwirklichung der Ziele der Initiative notwendige Maß hinaus.
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Maßnahme überprüft?
Eine Bewertung der Änderungsverordnung ist für 2025 vorgesehen, vorausgesetzt sie tritt 2020 in Kraft.