



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 12. Januar 2022
(OR. en)

5271/22

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

**TRANS 17
CODEC 35**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. Januar 2022
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2022) 14 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union betreffend den Standpunkt des Rates im Hinblick auf die Annahme 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 14 final.

Anl.: COM(2022) 14 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf die Annahme 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

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf die Annahme 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

1. Hintergrund

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (Dokument COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD):	6. Juni 2017
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:	6. Dezember 2017
Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen:	1. Februar 2018
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung:	15. Januar 2019
Übermittlung des geänderten Vorschlags:	22. Februar 2019
Festlegung des Standpunkts des Rates:	20. Dezember 2021

2. Gegenstand des Vorschlags der Kommission

Die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr (anstelle von den Unternehmen gehörenden Fahrzeugen) kann den Faktoreinsatz verbessern (z. B. keine Kapitalbindung in wenig genutzte Fahrzeuge) und die Flexibilität und Produktivität der Unternehmen erhöhen. Der Vorschlag zielt darauf ab, die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten, die Verwendung solcher Fahrzeuge im Rahmen der Richtlinie 2006/1/EG¹ einzuschränken, (teilweise) abzuschaffen und dadurch die Verwendung von Mietfahrzeugen zu fördern.

Aktuell können die Mitgliedstaaten die Verwendung von Mietfahrzeugen über sechs Tonnen für den Werkverkehr einschränken, und sie können in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet die Verwendung von Fahrzeugen beschränken, die ein Unternehmen außerhalb des Staates seiner Niederlassung gemietet hat. Da die Verwendung solcher Fahrzeuge in einigen Mitgliedstaaten erlaubt ist und in anderen nicht, führt dies in der EU zu einem Flickenteppich aus Vorschriften und zu Rechtsunsicherheit. Eines der Ziele des Vorschlags war es, EU-weit Rechtssicherheit für die Verwendung von Mietfahrzeugen zu schaffen. Ein weiteres Ziel bestand darin, die Verwendung von in einem anderen Mitgliedstaat gemieteten (und zugelassenen) Fahrzeuge zu ermöglichen, um insbesondere kurzfristige, saisonale oder vorübergehende Nachfragespitzen bewältigen oder defekte oder beschädigte Fahrzeuge ersetzen zu können.

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

3. Bemerkungen zu dem Standpunkt des Rates

3.1. Mindestens zulässige Mietdauer

Die für die beiden Gesetzgeber strittigste Frage war, wie lange die Mitgliedstaaten den nach ihren Rechtsvorschriften gegründeten Unternehmen die Verwendung von Mietfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen gestatten müssen. Der Standpunkt des Rates basiert auf einer zweigleisigen Lösung, bei der die mindestens zu gewährende Mietdauer an die nationalen Vorschriften für die Zulassung von Mietfahrzeugen geknüpft wird. Den Mitgliedstaaten stünde es somit frei, die Verwendung von Mietfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen entweder nur für 30 aufeinander folgende Tage (in Mitgliedstaaten mit einer Zulassungspflicht nach maximal 30 Tagen) oder für zwei Monate (in Mitgliedstaaten mit „großzügigeren“ Zulassungsbestimmungen) zu gestatten. Auch eine vollständige Liberalisierung wäre möglich, wenn ein Mitgliedstaat dies wünscht (d. h. keine Zulassungspflicht für die von Unternehmen des betreffenden Staates verwendeten ausländischen Fahrzeuge). Darüber hinaus hat der Rat Vorschriften erlassen, die Speditionsfirmen dazu verpflichten, Mietfahrzeuge, auch solche, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem der Niederlassung gemietet wurden, in die nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzutragen.

Die Kommission kann dieser Kompromisslösung zustimmen, da sie dem Ziel ihres Vorschlags entspricht, den Markt für Mietfahrzeuge flexibler zu gestalten, als es die geltende Richtlinie derzeit zulässt. Die Mitgliedstaaten können jetzt nur noch eigenen Unternehmen Beschränkungen auferlegen, während es nach der geltenden Richtlinie möglich war, auch ausländischen Unternehmen Beschränkungen für das Mieten von Fahrzeugen aufzuerlegen. Nach der geltenden Richtlinie können die Mitgliedstaaten verlangen, dass Mietfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen unverzüglich im Inland zugelassen werden. Dem Standpunkt des Rates zufolge wird es nun eine Mindestverwendungsdauer (30 Tage) geben, die alle Mitgliedstaaten zugestehen müssen und in der die Zulassung solcher Fahrzeuge im Inland nicht verlangt werden darf (was für Unternehmen teuer und aufwändig ist). Auch die Bestimmungen zur Verpflichtung der Speditionsfirmen, Mietfahrzeuge in die nationalen elektronischen Register einzutragen, können akzeptiert werden, da sie den nationalen Behörden eine bessere Kontrolle über diese Fahrzeuge ermöglichen.

Da die Verwendung von Mietfahrzeugen durch die überarbeitete Richtlinie zunehmen dürfte und solche Fahrzeuge häufig neuer und umweltfreundlicher sind, kommt diese Lösung auch der Verwirklichung der EU-Klimaziele zugute.

3.2. Beschränkung des Mietbestands auf 25 % der Fahrzeuge, über die ein Unternehmen „verfügt“

Der für die Fahrzeugflotte eines Unternehmens geltende Schwellenwert, unter dem der Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, die Verwendung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Mietfahrzeugen nicht beschränken kann, wird im Text des Rates festgelegt auf

„25 % der Nutzfahrzeugflotte, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entweder am 31. Dezember des Jahres vor der Nutzung des Mietfahrzeugs oder an dem vom Mitgliedstaat festgelegten Tag, an dem das Unternehmen das Mietfahrzeug einzusetzen beginnt, verfügt.“

Fahrzeuge, über die ein Unternehmen verfügt und die im Ausland gemietet wurden (und dort zugelassen sind), wollte der Rat hingegen nicht in die Rechnung mit einbeziehen. Ist das Unternehmen beispielsweise in einem Mitgliedstaat niedergelassen, der von dieser Beschränkung vollen Gebrauch macht, und verfügt über 120 Fahrzeuge, von denen 20 in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, so darf es – anstatt zehn weiterer Fahrzeuge (25 % von 120 = 30) – nur noch fünf in einem anderen Mitgliedstaat mieten, um so einen Gesamtbestand von 25 Mietfahrzeugen (25 % von 120-20 = 25) zu erreichen.

Die Kommission kann dem Standpunkt des Rates zustimmen. Der Begriff „verfügen“ ist fest etabliert (vgl. Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe d Ziffer iii und Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009²) und ist nicht in einer Weise misszuverstehen, wie dies bei „den Unternehmen gehörende Fahrzeuge“ möglich ist. Lastkraftwagen werden in großer Zahl gemietet. Die Mieter verfügen über das wirtschaftliche Eigentum, jedoch bleibt das rechtliche Eigentum beim Vermieter, sodass die genaue Bedeutung von „Eigentum“ unklar ist. Natürlich ist der Begriff „Fahrzeuge, über die ein Unternehmen verfügt“ weiter gefasst als „Fahrzeuge, die einem Unternehmen gehören“, da er auch alle Fahrzeuge umfasst, die im Rahmen eines Mietkauf-, Miet- oder Leasingvertrags gehalten werden, und nicht allein Fahrzeuge, die sich vollständig im Eigentum eines Unternehmens befinden. Somit lässt dieser Begriff eine größere Anzahl an Mietfahrzeugen zu und gibt den Speditionsfirmen mehr Flexibilität, was ein weiteres Unterstützungsargument wäre.

3.3. Werkverkehr

Dem Standpunkt des Rates zufolge dürfen die Mitgliedstaaten die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr nur bei Fahrzeugen einschränken, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind – unabhängig vom Gewicht des Fahrzeugs.

Die Kommission kann diese Lösung akzeptieren, da damit Beschränkungen für inländische Unternehmen, die Werkverkehr mit im Inland gemieteten Fahrzeugen durchführen, ausgeschlossen werden. Beschränkungen dieser Art sind nach der geltenden Richtlinie möglich. Einer der zentralen Punkte des Kommissionsvorschlags war es, diese sehr restriktive Bestimmung, für die am Markt kein Bedarf besteht, zu streichen. Die Kommission kann die Lösung des Rates akzeptieren, wonach nur für Werkverkehr, der mit Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen durchgeführt wird, Beschränkungen zulässig sind. Solche Beschränkungen können gerechtfertigt sein, da die Mitgliedstaaten über keine Kontrolle über solche Fahrzeuge verfügen, weil sie nicht in den nationalen Registern der Kraftverkehrsunternehmen (in denen nur gewerbliche Speditionsfirmen und keine Werkverkehrsunternehmen geführt werden) erfasst sind. Bei im Inland zugelassenen Fahrzeugen für den Werkverkehr ist eine solche Kontrolle möglich, da sie nach den – für alle Fahrzeuge geltenden – nationalen Zulassungsvorschriften zugelassen werden müssen.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Standpunkt des Rates kann von der Kommission akzeptiert werden. Er spiegelt die Ziele des Kommissionsvorschlags wider und wird den Unternehmen erheblich mehr Flexibilität geben, um in anderen Mitgliedstaaten zugelassene Mietfahrzeuge zu verwenden oder solche

² Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009).

Fahrzeuge für den Werkverkehr einzusetzen. Dies ist somit ein wichtiger Schritt bei der Umsetzung des Mobilitätspakets I. Da die Verwendung von Mietfahrzeugen durch die überarbeiteten Rechtsvorschriften zunehmen dürfte und solche Fahrzeuge oft neuer und umweltfreundlicher sind, kommt diese Lösung auch den Zielen des europäischen Grünen Deals zugute.