



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
SWD(2017) 199 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

**Ex-post-Evaluierung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer
gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr**

ZUSAMMENFASSUNG

Begleitunterlage zum

**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**

{COM(2017) 282 final}
{SWD(2017) 196 final}
{SWD(2017) 197 final}
{SWD(2017) 198 final}

ZUSAMMENFASSUNG

Die Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr¹ (im Folgenden „die Richtlinie“) ist eine kodifizierte Fassung der Richtlinie 84/647/EWG des Rates², die durch die Richtlinie 90/398/EWG des Rates³ geändert wurde. Die Richtlinie wurde mehr als 25 Jahre nach der letzten Änderung ihrer Bestimmungen evaluiert, um festzustellen, ob durch sie die mit ihr verfolgten Ziele effizient und wirksam erreicht wurden, ob ein Instrument auf EU-Ebene in diesem Bereich noch sinnvoll ist und ob die Richtlinie mit anderen politischen Strategien der EU in Einklang steht.

Die Evaluierung erstreckte sich auf die gesamte EU und, soweit dies möglich war, auf den Zeitraum von 1990 bis 2014. Gestützt wurde sie durch eine externe Studie, die 2015-2016 für die Kommission durchgeführt wurde⁴, durch regelmäßige Kontakte zu Interessenträgern, durch Rückmeldungen im Rahmen einer öffentlichen Konsultation und einer Anhörung des KMU-Panels des „Enterprise Europe Network“, durch Strategiepapiere der Kommission und sonstige relevante Unterlagen.

Die Richtlinie sieht ein Mindestmaß an Liberalisierung hinsichtlich der Verwendung von Mietfahrzeugen im Güterkraftverkehr sowohl für nationale als auch für internationale Transporte vor. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass ihre Unternehmen die Möglichkeit haben, im Güterkraftverkehr Mietfahrzeuge unter den gleichen Bedingungen wie die in ihrem Eigentum stehenden Fahrzeuge zu verwenden, sofern die Mietfahrzeuge in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der jeweiligen Länder zugelassen oder in den Verkehr gebracht wurden.

Allerdings gibt es zwei wichtige Ausnahmen: 1) Die Mitgliedstaaten können die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem Höchstgewicht von mehr als sechs Tonnen für den Werkverkehr untersagen und 2) sie können die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr in ihrem Hoheitsgebiet untersagen, wenn bestimmte (in Artikel 2 der Richtlinie genannte) Bedingungen nicht erfüllt sind. Eine dieser Bedingungen besteht darin, dass das Fahrzeug in Übereinstimmung mit dem Recht des Mitgliedstaats, in dem das anmietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in den Verkehr gebracht wurde. Somit sind die Mitgliedstaaten in allen Fällen, in denen ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem das anmietende Unternehmen niedergelassen ist, gemietet wurde, nicht verpflichtet, die Verwendung des Fahrzeugs in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zu gestatten.

Ziel der neuen Richtlinie ist es, die Verwendung von Mietfahrzeugen im Güterkraftverkehr zu fördern, da dies durch eine volkswirtschaftlich sinnvolle Nutzung von Produktionsfaktoren einen besseren Faktoreinsatz ermöglicht, für eine gewisse Flexibilität bei der Organisation von Beförderungsleistungen sorgt und somit die Produktivität der betreffenden Unternehmen steigert. Es liegt auf der Hand, dass es einem Unternehmen erlaubt sein sollte, ein gemietetes Fahrzeug für den Güterkraftverkehr zu verwenden, insbesondere dann, wenn es das Fahrzeug nur vorübergehend benötigt. Mietfahrzeuge im Güterkraftverkehr können dazu beitragen, dass Unternehmen Kapital, das für andere, produktivere Zwecke verwendet werden könnte, nicht in großen Vermögenswerten wie Fahrzeugen binden müssen. Dies ist besonders für Unternehmen attraktiv, die von Krediten abhängig sind (z. B. KMU), und ermöglicht ihnen

¹ ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82.

² ABl. L 335 vom 22.12.1984, S. 72.

³ ABl. L 202 vom 31.7.1990, S. 46.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

ein besseres Management ihrer Cashflows. Durch die Möglichkeit, Fahrzeuge für den Güterkraftverkehr zu mieten, lässt sich die Anschaffung von Fahrzeugen vermeiden, die später zu wenig genutzt werden.

Die Evaluierung ergab, dass die Richtlinie durch die Schaffung eines Rechtsrahmens für die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr in der EU den Unternehmen größere Flexibilität ermöglicht, wenn es darum geht, auf vorübergehende oder saisonale Bedarfsspitzen zu reagieren oder schadhafte oder beschädigte Fahrzeuge zu ersetzen. Darüber hinaus ermöglicht sie es den Unternehmen, ihre Kosten je nach Art des Betriebs, der Größe des Unternehmens und der Art der Fahrzeuganmietung um 1 bis 10 % zu senken. Diese Kosteneinsparungen gehen auf mehrere Faktoren zurück: Gemietete Fahrzeugen sind im Schnitt vier bis sechs Jahre jünger und generell besser gewartet als im Eigentum von Unternehmen stehende Fahrzeuge, weshalb sie im Durchschnitt zuverlässiger sind und weniger Kraftstoff verbrauchen. Da sie strengere Emissionsnormen erfüllen, profitieren sie auch von niedrigeren Straßennutzungsgebühren. Außerdem werden gemietete Fahrzeuge für den Güterkraftverkehr effizienter eingesetzt als die durchschnittliche Güterkraftverkehrsfahrzeugflotte, wodurch sich ihre Kosten pro Transport verringern. Diese Vorteile der Anmietung wurden bei der Befragung von Interessenträgern, im Rahmen der öffentlichen Konsultation und bei der Anhörung des KMU-Panels des „Enterprise Europe Network“ generell bestätigt.

Die Ziele der Richtlinie im Hinblick auf die Steigerung der Flexibilität und Produktivität von Transportunternehmen sind angesichts des zunehmenden Wettbewerbsdrucks im derzeitigen Binnenmarkt heute vielleicht noch wichtiger als im Jahr 1990. Güterkraftverkehrsunternehmen haben in der Regel geringe Gewinnmargen und werden versuchen, ihre Kosten möglichst niedrig zu halten. Dazu setzen sie unter anderem gemietete Güterverkehrsfahrzeuge ein, wenn dies vorteilhaft ist.

Die Vorteile der Anmietung von Fahrzeugen werden besonders deutlich, vergleicht man die Situation in den EU-Mitgliedstaaten, in denen die Verwendung von Mietfahrzeugen beschränkt wird, mit der Lage in Ländern, in denen der Einsatz von Mietfahrzeugen im Güterkraftverkehr stärker liberalisiert ist. In vier Mitgliedstaaten ist die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem Höchstgewicht von mehr als sechs Tonnen für den Werkverkehr (noch) beschränkt: In Griechenland, Italien, Spanien und Portugal. Dort ist der Anteil der Leerfahrten im Werkverkehr tendenziell höher als in liberaleren EU-Mitgliedstaaten. Darüber hinaus scheint der Mietfahrzeug- und Fahrzeugleasingsektor in diesen Mitgliedstaaten verglichen mit dem Sektor in EU-Mitgliedstaaten, in denen es keine Beschränkungen gibt, unterentwickelt zu sein. Die üblichen Konsequenzen einer solchen Unterentwicklung sind ein mangelnder Wettbewerb und höhere Preise.

In dem Maße, in dem die Richtlinie es den Mitgliedstaaten gestattet, die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr in bestimmten Marktsegmenten und im Falle der Nichteinhaltung bestimmter Voraussetzungen zu beschränken, wird die Wirksamkeit der Richtlinie im Hinblick auf die Verwirklichung der mit ihr verfolgten Ziele ernsthaft gefährdet. Leasingunternehmen haben festgestellt, dass sie durch die Beschränkungen bei der grenzüberschreitenden Anmietung von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr daran gehindert werden, die Nutzung ihrer Flotten dadurch zu optimieren, dass sie ihre Fahrzeuge dort einsetzen, wo sie am dringendsten benötigt werden. Die Beschränkungen wirken sich somit negativ auf ihre Produktivität aus. Darüber hinaus wird durch die Einschränkungen bei der Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr auch die Wirksamkeit der Richtlinie gemindert, da sich dadurch die Befolgungskosten und der Verwaltungsaufwand sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Leasingunternehmen und auch die Durchführungs- und Durchsetzungskosten für die Behörden erhöhen. Würden solche

Einschränkungen nicht bestehen, wären diese Kosten nachweislich gering und vernachlässigbar.

Die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr einzuschränken, steht im Widerspruch zu den Bedürfnissen der europäischen Wirtschaft in Bezug auf die Erhöhung der Flexibilität und Effizienz des Güterkraftverkehrs und trägt den aktuellen politischen Prioritäten im Hinblick auf die Vertiefung des Binnenmarktes und die Förderung der Nutzung sicherer, sauberer und kraftstoffeffizienter Fahrzeuge nicht vollständig Rechnung.

Zudem wurden bestimmte Abweichungen der Richtlinie von den Bestimmungen anderer Rechtsakte, die für den Güterkraftverkehr gelten (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009), festgestellt. Keine dieser Abweichungen hat sich jedoch in der Praxis als problematisch erwiesen.

In einem integrierten Güterkraftverkehrsmarkt sollten Rechtsvorschriften für die Verwendung von Mietfahrzeugen im Güterkraftverkehr möglichst auf EU-Ebene entwickelt werden. Aus der öffentlichen Konsultation und der Befragung der Interessenträger ging eindeutig hervor, dass gemeinsame, EU-weite Rechtsvorschriften für die Verwendung von Mietfahrzeugen im Güterkraftverkehr gewünscht werden. Die Befragten stellten fest, dass die Möglichkeit, den Einsatz von Mietfahrzeugen im Güterkraftverkehr zu beschränken, einen Flickenteppich an nationalen Vorschriften und einen komplizierten Rechtsrahmen entstehen lassen und somit zu Unsicherheit unter den Akteuren führt. Daher sollte eine Begrenzung der Möglichkeit der Mitgliedstaaten, solche Beschränkungen einzuführen, in Betracht gezogen werden.