



Brüssel, den 1. Juni 2017
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0113 (COD)

9669/17
ADD 1

TRANS 213
CODEC 924
IA 99

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) 197 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 197 final.

Anl.: SWD(2017) 197 final

Brüssel, den 31.5.2017
SWD(2017) 197 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

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) 198 final }

{ SWD(2017) 199 final }

Zusammenfassung

Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

A. Handlungsbedarf

Worin besteht das Problem und warum sind Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich?

- 1) In einigen EU-Mitgliedstaaten dürfen Unternehmen, die Werkverkehr betreiben (d. h. ihre eigenen Güter befördern), Mietfahrzeuge mit einem Gewicht von über sechs Tonnen nicht verwenden und profitieren daher nicht von den damit verbundenen Vorteilen (in Bezug auf Flexibilität, Produktivität und Kapitalallokation).
- 2) Mietfahrzeugmärkte in EU-Mitgliedstaaten, in denen Beschränkungen gelten, sind noch immer unterentwickelt, was höhere Preise und eine geringere Auswahl auch für diejenigen zur Folge hat, die von den Einschränkungen nicht betroffen sind.
- 3) Die Möglichkeit der EU-Mitgliedstaaten, die Verwendung von in einem anderen EU-Mitgliedstaat gemieteten Fahrzeugen zu untersagen, führt zu einem Flickenteppich von Beschränkungen. Die sich daraus ergebende Rechtsunsicherheit hält Verkehrsunternehmer davon ab, Fahrzeuge in einem anderen EU-Mitgliedstaat anzumieten.
- 4) Unternehmen, die im Mietfahrzeuggeschäft tätig sind, und Verkehrsunternehmen können ihre Flotte nicht so effizient wie möglich nutzen (z. B. indem sie ihre Fahrzeuge als Reaktion auf zeitlich befristete Nachfragespitzen an anderer Stelle als ursprünglich geplant einsetzen).

Was soll erreicht werden?

- Weitere Integration des Güterkraftverkehrsmarkts in der EU und Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen in diesem Markt
- Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Verwendung von Mietfahrzeugen
- EU-weite Möglichkeit für Verkehrsunternehmen, ihre Aktivitäten so effizient wie möglich durchzuführen
- Unterstützung der Verringerung der negativen sozialen und ökologischen Auswirkungen des Verkehrs.

Worin besteht der Mehrwert von Maßnahmen auf EU-Ebene (Subsidiarität)?

Der Straßenverkehr wird immer internationaler. Gleiche Ausgangsbedingungen im Binnenmarkt für den Güterkraftverkehr sowie im Mietfahrzeugsektor können nur durch Maßnahmen auf EU-Ebene erreicht werden. Die EU-Mitgliedstaaten können alleine keine einheitlichen Lösungen hervorbringen.

B. Lösungen

Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Wenn nicht, warum?

Option 0: Veröffentlichung von Empfehlungen und Leitlinien zur Anwendung der Richtlinie in den EU-Mitgliedstaaten und Förderung eines gemeinsamen Ansatzes in Bezug auf die Beschränkungen für die Verwendung von Mietfahrzeugen im Güterkraftverkehr.

Option 1: Gezielte Änderungen der Rechtsvorschriften.

1a: Zulassung der Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr in der gesamten EU.

1b: Zulassung der Verwendung von in einem anderen EU-Mitgliedstaat gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr für einen Zeitraum von drei bis vier Monaten.

1c: Kombination der Optionen 1a und 1b.

<p>Option 2: Anwendung der Vorschriften, die für die Verwendung von im Eigentum der Unternehmen stehenden Fahrzeugen gelten, auf die Verwendung von Mietfahrzeugen (oder zumindest von Vorschriften, die nicht restriktiver sind, da die Verwendung von Mietfahrzeugen nicht benachteiligt werden sollte).</p> <p>Option 1c ist die wirksamste Option. Sie bietet die größten wirtschaftlichen Vorteile zu relativ geringen Kosten. Sie ist besser als Option 2, da sie EU-weit einheitliche Vorschriften für die befristete Verwendung von in einem anderen EU-Mitgliedstaat gemieteten Fahrzeugen vorsieht.</p>
<p>Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?</p>
<p>Verkehrsunternehmen und die Mietfahrzeugbranche unterstützen die Ausarbeitung einheitlicher Vorschriften für den EU-Kraftverkehrsmarkt. Einige Behörden und Gewerkschaftsvertreter befürchten, dass es durch die Abschaffung der Beschränkungen für den Werkverkehr zu einem stärkeren Wettbewerbsdruck und durch die Zulassung der Verwendung von in einem anderen EU-Mitgliedstaat gemieteten Fahrzeugen zu mehr Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der Rechtsvorschriften im Bereich des Kraftverkehrs kommen könnte.</p>
<p>C. Auswirkungen der bevorzugten Option</p>
<p>Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?</p>
<p>Die Beseitigung der Beschränkungen für die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr (die derzeit nur in Griechenland, Italien, Spanien und Portugal angewandt werden) dürfte in diesen Ländern für die Unternehmen, die Werkverkehr betreiben, bis 2030 jährliche Kosteneinsparungen von rund 75 Mio. EUR bedeuten. Zudem dürfte die Verwendung von Fahrzeugen, die für die Dauer von drei bis vier Monaten in einem anderen EU-Mitgliedstaat gemietet werden, Kosteneinsparungen von etwa 83 Mio. EUR zur Folge haben. Mit der Option 1c könnten sich somit die Betriebskosten um insgesamt 158 Mio. EUR pro Jahr verringern. Darüber hinaus wird erwartet, dass sich die Rentabilität des Mietfahrzeugsektors um 81 Mio. EUR verbessert, wodurch sich der wirtschaftliche Gesamtnutzen bis 2030 auf rund 240 Mio. EUR pro Jahr erhöhen dürfte.</p> <p>Durch die Option 1c werden 5 000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, 2 900 im Mietfahrzeugsektor und 1 700 im Güterkraftverkehr. Die Straßenverkehrssicherheit dürfte sich leicht verbessern, da neuere und besser gewartete Fahrzeuge verwendet werden.</p> <p>Die ökologischen Auswirkungen (geringere Emissionen infolge höherer Kraftstoffeffizienz) sind positiv, wenngleich die Vorteile aufgrund der relativ geringen Größe des Sektors nicht signifikant sind.</p>
<p>Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?</p>
<p>Da mit der bevorzugten Option die Beschränkungen hinsichtlich der Verwendung von Mietfahrzeugen beseitigt werden, werden die Compliance-Kosten der Unternehmen sinken. Nationalen Behörden können zusätzliche Durchsetzungskosten dafür entstehen, dass sie verhindern, dass Unternehmen ihre gesamte Flotte in Niedrigsteuereuländer ausflaggen und sie dort wieder anmieten. Die Nutzung bestehender Durchsetzungssysteme, etwa des Europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), dürfte die zusätzlichen Kosten jedoch in Grenzen halten.</p> <p>Es wurde die Befürchtung geäußert, dass der erwartete höhere Wettbewerbsdruck auf offeneren Märkten und die befürchtete Zunahme der illegalen Konkurrenz durch Unternehmen, die Werkverkehr betreiben – eine Befürchtung, die von niemandem aus einem Land ohne Beschränkungen geteilt wurde –, negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen haben könnte. Durch die Möglichkeit, in einem anderen EU-Mitgliedstaat gemietete Fahrzeuge zu verwenden, könnte die Durchsetzung der Rechtsvorschriften im Bereich des Kraftverkehrs erschwert werden.</p>
<p>Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?</p>
<p>Die Möglichkeit der Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr, z. B. im Rahmen einer vorübergehenden grenzüberschreitenden Anmietung, kann es Unternehmen des Güterkraftverkehrssektors (bei denen es sich überwiegend um KMU handelt) ermöglichen, Kosten zu sparen und ihre Flexibilität und Produktivität zu steigern. Das Gleiche gilt für KMU unter den Unternehmen, die Werkverkehr betreiben, denen derzeit die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr untersagt ist. Auch die Unternehmen der Mietfahrzeugbranche, bei denen es sich ebenfalls überwiegend um KMU handelt, werden ihre Produktivität</p>

steigern können.
Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?
<p>Die im Durchschnitt höhere Auslastung von Mietfahrzeugen bedeutet, dass mit zunehmendem Einsatz von Mietfahrzeugen weniger Fahrzeuge benötigt werden, um alle Transporte durchzuführen. Bei der Option 1c wird angenommen, dass dadurch EU-weit 18 Mio. EUR an Kraftfahrzeugsteuer weniger eingenommen werden. Gleichzeitig wird erwartet, dass die höhere Produktivität der Verkehrsunternehmen und der Mietfahrzeugunternehmen zu zusätzlichen Körperschaftsteuereinnahmen in Höhe von 67 Mio. EUR führt. Daher wird mit zusätzlichen Nettosteuererlösen von rund 49 Mio. EUR gerechnet.</p> <p>In begrenztem Umfang können Durchsetzungskosten entstehen, um zu verhindern, dass Unternehmen ihre gesamte Flotte in Niedrigsteuerländer auslagern und sie anschließend durch wiederholte kurzfristige Verträge wieder anmieten (siehe oben).</p>
Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?
Nein.
Bleibt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt?
Die bevorzugte Option geht nicht über das zur Erreichung der Ziele der Initiative notwendige Maß hinaus.
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Maßnahme überprüft?
Es wurde eine Überprüfungsklausel eingefügt, die vorsieht, dass die Kommission spätestens fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist einen Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen der Richtlinie vorlegt.