



Brüssel, den 30. Mai 2018
(OR. en)

9259/18

Interinstitutionelle Dossiers:

2017/0123 (COD)
2017/0122 (COD)
2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306
CODEC 767 + ADD 1-4

Nr. Komm.dok.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926

Betr.: 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

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor

– Sachstandsbericht

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat die drei Vorschläge am 31. Mai 2017 als Teil der ersten Welle des Mobilitätspakets angenommen. Die einzelnen Vorschläge enthalten folgende wesentliche Ansätze:
 - *Zulassung zum Beruf und Zugang zum Markt*: Verschärfung und Harmonisierung der Niederlassungsbedingungen für Unternehmen und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Bekämpfung von Briefkastenfirmen; Lizenzpflicht für Betreiber leichter Nutzfahrzeuge; Überarbeitung und Vereinfachung der Kabotagebeschränkungen und entsprechenden Kontrollmechanismen; Übergang zur Verwendung elektronischer Dokumente;
 - *Ruhe- und Lenkzeiten und Fahrtenschreiber*: größere Flexibilität bei der Inanspruchnahme der wöchentlichen Ruhezeiten, um den Fahrern die regelmäßige Rückkehr an den Heimatort zu erleichtern; klare Verpflichtung der Unternehmen, für eine angemessene und bezahlte Unterkunft außerhalb der Fahrerkabine zu sorgen; Verpflichtung, Grenzübertritte im Fahrtenschreiber zu protokollieren, um Kontrollen zu erleichtern;
 - *Entsendung von Kraftfahrern und Durchsetzung der Sozialgesetzgebung*: Präzisierung der Anwendung der Grundsätze für die "Entsendung von Arbeitnehmern" durch Festlegung einer Frist für die in einem Mitgliedstaat verbrachte Zeit (drei Tage pro Monat im internationalen Kraftverkehr), nach deren Ablauf die nationalen Mindestlohn- und Jahresurlaubsregeln gelten; detaillierte Checklisten für Kontrollen im Aufnahmemitgliedstaat, gestützt auf eine harmonisierte Risikoeinstufungsmethode und unter Einbeziehung der Arbeitszeitrichtlinie.
2. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat Herrn Ismail Ertug (S&D, DE) zum Berichterstatter für den Vorschlag zur Änderung der Verordnungen 1071/2009 und 1072/2009, Herrn Wim van de Camp (PPE, NL) zum Berichterstatter für den Vorschlag zur Änderung der Verordnungen 561/2006 und 165/2014 und Frau Merja Kyllönen (GEU/NGL, FI) zur Berichterstatterin für den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG und zur Festlegung spezifischer Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor ernannt. Der Ausschuss hat die Abstimmung über die jeweiligen Berichte auf den 4. Juni 2018 anberaumt. Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (EMPL) hat am 30. April 2018 zu dem ersten Vorschlag, am 26. April 2018 zu dem zweiten Vorschlag und am 4. Mai 2018 zu dem dritten Vorschlag Stellung genommen.

3. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 18. Januar 2018 zwei Stellungnahmen zu den drei Vorschlägen angenommen, und der Europäische Ausschuss der Regionen hat am 1. Februar 2018 zu diesen Vorschlägen Stellung genommen.

II. BERATUNGEN IM RAT

4. Die Gruppe "Landverkehr" hat die Vorschläge unter vorangegangenen Vorsitzen zwischen dem 1. Juni und dem 6. November 2017 geprüft, woraufhin dem Rat am 5. Dezember 2017 ein Sachstandsbericht¹ vorgelegt wurde.
5. DK und UK haben Parlamentsvorbehalte eingelegt. Ein Parlamentsvorbehalt von PL wurde vor Kurzem aufgehoben. Mehrere Delegationen halten Prüfungsvorbehalte zu Teilen der Texte aufrecht, insbesondere in Bezug auf die Nutzung des Binnenmarktinformationssystems (IMI) für die Verwaltungszusammenarbeit und in Bezug auf die Befugnisübertragungen an die Kommission.
6. Unter bulgarischem Vorsitz hat die Gruppe zwischen dem 16. Januar und dem 14. Mai 2018 sechzehn Mal Entwürfe von Kompromissvorschlägen des Vorsitzes zu den Vorschlägen geprüft. Es sei darauf hingewiesen, dass die drei Vorschläge nach übereinstimmender Auffassung aller Delegationen so eng miteinander verknüpft sind, dass Fortschritte nur bei paralleler Prüfung möglich sind. Einige Delegationen sehen eine ähnlich wichtige Verknüpfung mit dem Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr².
7. In den technischen und in einigen politischen Fragen wurden deutliche Fortschritte erzielt. Insbesondere in Bezug auf die Verordnung 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf berücksichtigt der Kompromissvorschlag des Vorsitzes die folgenden Anliegen:

¹ Dok. 14841/17.

² Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (Dok. 14213/1/17 REV 1).

- Begrenzung der Einbeziehung von Betreibern leichter Nutzfahrzeuge in das Lizenzsystem auf die Betreiber, die leichte Nutzfahrzeuge über 2,5 t im internationalen Kraftverkehr nutzen. Diese Anpassung der Lizenzpflicht geht im Vergleich zum Vorschlag mit einer Erweiterung der Anforderungen dahingehend einher, dass die Betreiber leichter Nutzfahrzeuge alle Standardanforderungen erfüllen müssen; darüber hinaus wird eine Besitzstandsklausel zum Nachweis der fachlichen Eignung hinzugefügt;
 - Stärkung einiger der zum Nachweis einer tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung in einem Mitgliedstaat erforderlichen Elemente. Darüber hinaus sieht der Kompromissvorschlag fakultative Elemente vor, die ein Mitgliedstaat bei der Beurteilung dieser Verbindung heranziehen kann;
 - Beibehaltung des im Vorschlag vorgesehenen Ansatzes der nach Kraftfahrzeugklassen differenzierten finanziellen Anforderungen, wobei gleichzeitig eine gewisse Flexibilität in Bezug auf strengere Anforderungen und die Möglichkeiten zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen eingeräumt wird;
 - hinsichtlich einzelstaatlicher Register Reduzierung des zusätzlichen Arbeitsaufwands sowie detailliertere Darstellung und Standardisierung des Verfahrens der Verwaltungszusammenarbeit;
 - Verringerung der zusätzlichen Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf Inhalt und Häufigkeit, indem die Möglichkeit eingeräumt wird, der Kommission einen kombinierten Bericht für die Verordnungen 1071/2009 und 1072/2009 vorzulegen.
8. In Bezug auf die Verordnung 1072/2009 über den Zugang zum Markt berücksichtigt der Kompromissvorschlag des Vorsitzes die folgenden Anliegen:
- Angleichung der Lizenzpflichten für den grenzüberschreitenden Güterverkehr an die neue Lizenzpflicht für den Betrieb leichter Nutzfahrzeuge über 2,5 t; im Fall differenzierter finanzieller Anforderungen für die Zulassung zum Beruf ist in der Gemeinschaftslizenz anzugeben, ob diese nur für leichte Nutzfahrzeuge gelten;
 - Vorgabe von Leitlinien (in einem Erwägungsgrund) für die Einstufung von leeren Containern oder Paletten im Zusammenhang mit damit einhergehenden Kabotagebeförderungen;

- Schaffung einer gewissen Flexibilität bei der Planung und Durchführung von Straßenkontrollen in Bezug auf Kabotagevorschriften;
 - Angleichung der Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten gegenüber der Kommission an die Berichterstattungspflichten nach der Verordnung 1071/2009.
9. In Bezug auf die Verordnung 561/2006 über die Ruhezeiten der Kraftfahrer berücksichtigt der Kompromissvorschlag des Vorsitzes die folgenden Anliegen:
- Beschränkung der Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die für die nichtgewerbliche Beförderung eingesetzt werden, auf Fahrzeuge mit einem Höchstgewicht von 12 t, während im Kommissionsvorschlag eine Aufhebung der Gewichtsbegrenzung vorgesehen war; weitere Präzisierung der neuen Begriffsbestimmung für die "nichtgewerbliche Beförderung";
 - Beibehaltung der bestehenden Flexibilität, die es ermöglicht, den Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zusammen mit einer anderen Ruhezeit von mindestens neun Stunden in Anspruch zu nehmen;
 - Einräumung der Möglichkeit, in Ausnahmefällen geringfügig von den Vorschriften für die Lenk- und Ruhezeiten abzuweichen, wenn der Fahrer die Einsatzzentrale des Arbeitgebers oder seinen Wohnort erreichen möchte;
 - Ausdehnung der Liste der fakultativen nationalen Ausnahmen auf abgelegene, nicht mit dem Festland verbundene Gebiete und Befreiung von Fahrzeugen, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden, in Anbetracht der Verderblichkeit des Beförderungsguts und der begrenzten Reichweite;
 - Vermeidung weiterer Wettbewerbsvorteile für Betreiber aus Drittländern im EU-Hoheitsgebiet durch Hervorhebung der Notwendigkeit, dass die Kommission die Lage zu bewerten und daraufhin Lösungen vorzuschlagen hat.

10. In Bezug auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber berücksichtigt der Kompromissvorschlag des Vorsitzes die folgenden Anliegen:

- Aktualisierung des Anwendungsbereichs der Unionsrechtsvorschriften, die von den Vorschriften über Fahrtenschreiber durch eine bessere Überwachung der Einhaltung unterstützt werden sollen, und Aktualisierung der dazugehörigen Datenschutzvorschriften;
- Einführung der Pflicht für die Kommission, die Spezifikationen für die zweite Version³ intelligenter Fahrtenschreiber innerhalb von 12 Monaten nach dem Inkrafttreten des Änderungsrechtsakts anzunehmen; Einführung der Pflicht für neu zugelassene Fahrzeuge, diese letzte Version mitzuführen;
- Einführung der Pflicht zur Verwendung eines Fahrtenschreibers mit einer Schnittstelle zu einem externen Gerät in Fahrzeugen, die nach der Entwicklung der zweiten Version intelligenter Fahrtenschreiber zugelassen werden;
- Zulassung der Wiederversiegelung von Fahrtenschreibern durch qualifizierte und ermächtigte Kontrollbeamte, die die Versiegelung zu Kontrollzwecken aufgebrochen haben;
- Festlegung der Pflicht, Informationen über das Passieren von Grenzen in Fahrtenschreiber einzugeben, bei denen dies nicht automatisch erfolgt; damit Gewährung von Flexibilität für den Fahrer, den nächsten regulären Haltepunkt abzuwarten, um der Verpflichtung nachzukommen;
- Aktualisierung der Pflichten der Fahrer, die analoge Fahrtenschreiber verwenden, hinsichtlich der Dokumentierung des Passierens von Grenzen und hinsichtlich des Zeitraums, in dem entsprechende Aufzeichnungen mitzuführen sind.

³ Die erste Version intelligenter Fahrtenschreiber wird 2019 eingeführt; ihr Hauptmerkmal ist die Satellitenanbindung. Die zweite Version würde die automatische Erfassung des Passierens der Grenzen ermöglichen; dabei handelt es sich um ein von der Kommission vorgeschlagenes Merkmal.

11. In Bezug auf die Richtlinie 2006/22/EG über die Durchsetzung von Sozialvorschriften und spezielle Regeln für die Entsendung von Fahrern im Straßenverkehrssektor berücksichtigt der Kompromissvorschlag des Vorsitzes die folgenden Anliegen:
- Beibehaltung des Ansatzes des Kommissionsvorschlags, wonach die Kontrolle der Einhaltung der Richtlinie über Arbeitsbedingungen in die Richtlinie über die Durchsetzung von Sozialvorschriften übernommen wird, wobei gleichzeitig mehr Flexibilität für die Organisation der Kontrollen eingeräumt wird; stärkere Präzisierung, welche Vorschriften in jener Richtlinie durch Straßenkontrollen geprüft werden sollen;
 - Verwendung des Binnenmarktinformationssystems (IMI) der Kommission für die Verwaltungszusammenarbeit;
 - Befugnisübertragung auf die Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte für die Aktualisierung der Liste – und der dazugehörigen Gewichtung – von Zuwiderhandlungen sowie Aktualisierung der Vorschriften über die Standardausstattung der Kontrollteams und die Listen mit den bei Straßenkontrollen und Kontrollen in den Betrieben zu überprüfenden Punkte;
 - Vermeidung weiterer Wettbewerbsvorteile für Betreiber aus Drittländern im EU-Hoheitsgebiet durch Hervorhebung der Notwendigkeit, dass die Kommission die Lage zu bewerten und daraufhin Vorschläge zu unterbreiten hat.
12. In Bezug auf einige dieser Lösungen erhält eine Reihe von Delegationen Vorbehalte aufrecht oder ersucht um zusätzliche Komponenten.
13. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat am 2. Mai 2018 Orientierung für die weiteren Arbeiten gegeben. Bei der Erörterung bestätigte sich, dass die Delegationen zwar im Allgemeinen den Zielen des Vorschlags zustimmen und gemeinsam zu Fortschritten bereit sind, aber ihre Standpunkte in der Frage, wie diese Ziele am besten zu erreichen sind, nach wie vor auseinanderliegen. Am 25. Mai 2018 hat der Ausschuss das Dossier für den Rat vorbereitet.

III. NOCH OFFENE FRAGEN

14. Unter Berücksichtigung der Verknüpfung zwischen den Dossiers und der in den technischen Fragen erzielten wesentlichen Fortschritte stellen die folgenden Aspekte die sensibelsten Fragen dar, wenn es um Fortschritte im Hinblick auf einen Gesamtkompromiss für einen indikativen Standpunkt des Rates geht:

- Übergangsphase für die neue Lizenzpflicht für leichte Nutzfahrzeuge (Verordnungen (EG) Nrn. 1071/2009 und 1072/2009);
- Kabotagevorschriften (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009);
- Organisation der wöchentlichen Ruhezeiten und Frage, wo diese zu nehmen sind (Verordnung (EG) Nr. 561/2006);
- Häufigkeit der Inanspruchnahme des Rechts auf Rückkehr an den Heimatort (Verordnung (EG) Nr. 561/2006);
- nachträgliche Ausrüstung von bereits eingesetzten Fahrzeugen mit intelligenten Fahrtenschreibern (Verordnung (EG) Nr. 165/2014);
- besondere Vorschriften über die Entsendung von Fahrern, insbesondere hinsichtlich ihres Geltungsbereichs, ihrer Dauer und ihrer Überwachung (*lex specialis*).

a) Übergangsphase für die neue Lizenzpflicht für leichte Nutzfahrzeuge (Verordnungen (EG) Nrn. 1071/2009 und 1072/2009)

15. Der Vorsitz schlägt in seinem letzten Kompromisstext vor, die Lizenzpflicht für Betreiber leichter Nutzfahrzeuge mit mehr als 2,5 Tonnen, die im internationalen Kraftgüterverkehrsmarkt eingesetzt werden, in einem Zeitraum von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten des Änderungsrechtsakts allmählich einzuführen. Dieser Vorschlag findet die Unterstützung vieler Delegationen, während eine größere Gruppe von Delegationen einen längeren Übergangszeitraum wünscht.

b) Kabotagevorschriften (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009)

16. Zur Überwindung des Stillstands aufgrund unterschiedlicher Bewertungen der Auswirkungen vereinfachter Kabotagevorschriften schlägt der Vorsitz in seinem jüngsten Kompromissvorschlag vor, die derzeitigen Vorschriften – ergänzt um einen Karenzzeitraum von zwei Tagen zwischen zwei zulässigen Kabotagezyklen, um für eine Handhabe gegen Missbrauch zu sorgen – beizubehalten. Viele Delegationen betrachten dies als einen möglichen Ausweg, wobei sie das dadurch bedingte Ausbleiben der gewünschten Vereinfachung bedauern; allerdings stellten sie fest, dass die Kontrolltechnologie künftig verbessert wird. Eine größere Gruppe von Delegationen lehnt die Einführung jeder zusätzlichen Zwangskomponente in die geltenden Kabotagevorschriften ab.

c) Organisation der wöchentlichen Ruhezeiten und Frage, wo diese zu nehmen sind (Verordnung (EG) Nr. 561/2006)

17. Der Vorsitz schlägt in seinem jüngsten Kompromissvorschlag vor, den Ansatz der Kommission, wonach die wöchentlichen Ruhezeiten in Zeiträumen von vier Wochen zu organisieren sind (anstatt der derzeit geltenden Zweiwochenregelung), zu billigen, wobei jedoch der Vorschlag dahingehend geändert wird, dass der Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit vor Ende der vierten Woche nach der Woche, in der die reduzierte wöchentliche Ruhezeit genommen wurde, genommen werden muss. Die Delegationen sind in Bezug auf diesen Ansatz geteilter Meinung.
18. Geteilter Meinung sind die Delegationen auch in Bezug auf den Vorschlag des Vorsitzes, eine Ausnahme vom Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, zuzulassen, sofern sichere und komfortable Parkplätze genutzt werden. Die Delegationen, die eine derartige Ausnahme ablehnen, sind infolgedessen auch nicht damit einverstanden, dass der Kommission die Befugnis übertragen wird, die Kriterien, die diese Parkplätze erfüllen müssten, festzulegen. Einige Delegationen, die den Gedanken an eine Ausnahme befürworten, bemerkten, dass es keine ausreichende Zahl von speziell hierfür bestimmten Zonen gebe, in denen die Fahrer von einer derartigen Ausnahme Gebrauch machen könnten. In seinem jüngsten Kompromissvorschlag hat der Vorsitz einen Text vorgeschlagen, in dem präzisiert wird, dass den Fahrern so lange gestattet werden sollte, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, bis es eine ausreichende Zahl von speziell hierfür bestimmten Zonen in der EU gibt.

**d) Häufigkeit der Inanspruchnahme des Rechts auf Rückkehr an den Heimatort
(Verordnung (EG) Nr. 561/2006)**

19. Die Delegationen stimmen zwar im Großen und Ganzen dem Kompromissvorschlag des Vorsitzes zu, wonach der Ort der Rückkehr an den Heimatort, die der Unternehmer seinen Fahrern anbieten müsste, entweder die Betriebsstätte oder der Wohnsitz des Fahrers sein sollte, sie vertreten aber nach wie vor unterschiedliche Standpunkte in Bezug auf die regelmäßige Gewährung einer derartigen Rückkehr an den Heimatort. Im Vorschlag findet sich eine Häufigkeit von jeweils alle sechs Wochen – gegenüber drei Wochen im Kommissionsvorschlag. Eine beträchtliche Zahl von Delegationen wünscht einen kürzeren Zeitraum. Der Vorsitz hat ferner eine Präzisierung vorgeschlagen, dass diese Pflicht das Recht der Fahrer, sich für irgendeinen anderen Ort für ihre Ruhezeit zu entscheiden, nicht berührt. Die Einhaltung dieser Verpflichtung (Artikel 8 Absatz 8a) durch die Unternehmen soll entsprechend dem Kompromisstext des Vorsitzes an der Betriebsstätte des Unternehmens überprüft werden.

**e) Nachträgliche Ausrüstung von bereits eingesetzten Fahrzeugen mit intelligenten
Fahrtenschreibern (Verordnung (EG) Nr. 165/2014)**

20. Die Delegationen billigen grundsätzlich die Arbeit des Vorsitzes in Bezug auf Fortschritte bei der nachträglichen Ausrüstung von Fahrzeugen mit intelligenten Fahrtenschreibern. Die Kommission stellte eine Untersuchung über die operativen Aspekte einer derartigen Nachrüstung vor. Es bestehen noch Auffassungsunterschiede hauptsächlich bei folgenden Elementen:

- in der Frage, welche Kategorien von Fahrtenschreibern unter die erste Nachrüstungswelle (vier Jahre nach der Annahme der Spezifikationen für die Version 2 des intelligenten Fahrtenschreibers) fallen sollten;
- in der Frage, wann die zweite Welle abgeschlossen sein sollte (der Vorsitz schlägt sieben Jahre nach der Annahme der betreffenden Spezifikationen vor);
- in der Frage, ob Fahrzeuge, die bereits den intelligenten Fahrtenschreiber, der 2019 eingeführt wird, verwenden, auch verpflichtet sein sollten, eine Nachrüstung auf die fortgeschrittenere Version durchzuführen.

f) Besondere Vorschriften über die Entsendung von Fahrern, insbesondere hinsichtlich ihres Geltungsbereichs, ihrer Dauer und ihrer Überwachung (*lex specialis*).

21. Nach dem bisherigen Stand der Erörterung stellt die Anwendung der Entsendevorschriften auf Berufskraftfahrer, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem der Niederlassung des Unternehmens tätig sind, ein größeres Problem dar. Die Delegationen sind geteilter Meinung in Bezug auf die Nachfrist für die Anwendung wesentlicher Entsendevorschriften auf Fahrzeuge, die bei der internationalen Beförderung von Gütern eingesetzt werden, und auf die Frage, ob auch für im Kabotageverkehr eingesetzte Fahrzeuge unter strengeren Auflagen eine solche Nachfrist gelten sollte. Diese Auffassungsunterschiede zeigen sich auch in der Frage der Berechnung einer derartigen Nachfrist, insbesondere, ob Halbtage gezählt werden sollten und ob die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in die Berechnung einfließen sollte. Im jüngsten Kompromissvorschlag des Vorsitzes ist vorgesehen, dass eine Unterscheidung zwischen der Nachfrist bei der internationalen Beförderung von Gütern (sieben aufeinander folgende Tage in einem Kalendermonat) und einer kürzeren Nachfrist (drei aufeinander folgende Tage in einem Kalendermonat) getroffen werden soll, wenn der Fahrer Kabotagebeförderungen durchführt.
22. Nahezu alle Delegationen unterstützen den Vorschlag der Kommission, die Pflichten einer straßenseitigen Dokumentierung auf eine geschlossene Liste zu begrenzen. Eine beträchtliche Zahl von Delegationen ist jedoch nicht mit den Einzelheiten dieser Liste, wie sie vom Vorsitz geändert wurden, einverstanden, und einige dieser Delegationen haben ebenfalls Vorbehalte zur Verwendung des IMI-Systems für die Vorlage von Entsendemeldungen geäußert.
23. Die jüngsten Kompromissentwürfe des Vorsitzes finden sich in den Addenden 1 bis 4 zu diesem Bericht.

IV. FAZIT

24. Der Rat wird ersucht, diesen Sachstandsbericht im Hinblick auf die Vorbereitungen für weitere Fortschritte in den noch offenen Fragen zu diesen Vorschlägen des Pakets zur Kenntnis zu nehmen.