



Brüssel, den 23. November 2017
(OR. en)

14841/17

Interinstitutionelle Dossiers:

2017/0123 (COD)
2017/0122 (COD)
2017/0121 (COD)
2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Komm.dok.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

Betr.: Mobilitätspaket I

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

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

– Fortschrittsbericht

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat die vier Vorschläge am 31. Mai 2017 als Teil der ersten Welle des Mobilitätspakets angenommen. Am 8. Juni 2017 wurden die Vorschläge dem Rat vorgestellt (unter dem Punkt "Sonstiges").

Eines der übergreifenden Ziele der Vorschläge ist es, durch Präzisierung, Vereinfachung und verfeinerte Kontrollbestimmungen für die bessere Durchsetzung der Sozial- und Marktvorschriften zu sorgen. Die einzelnen Vorschläge enthalten folgende wesentliche Ansätze:

- Zulassung zum Beruf und Zugang zum Markt: Verschärfung und Harmonisierung der Niederlassungsbedingungen und Schaffung einer wirksameren Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zur Bekämpfung sogenannter Briefkastenfirmen; Ausweitung der Lizenzpflicht auf leichte Nutzfahrzeuge; Überarbeitung und Vereinfachung der Kabotagebeschränkungen und Festlegung entsprechender Kontrollnormen; Übergang zur Verwendung elektronischer Dokumente;
- Ruhezeiten und Fahrtenschreiber: größere Flexibilität bei der Verteilung der wöchentlichen Ruhezeiten, damit alle drei Wochen ein gewisser Schwerpunkt gebildet werden kann; Verknüpfung dieser Flexibilität mit einer klaren Verpflichtung der Unternehmen, für eine angemessene und bezahlte Unterkunft außerhalb der Fahrerkabine zu sorgen und auch eine regelmäßige Rückkehr an den Heimatort zu ermöglichen; Verpflichtung der Kraftfahrer, Grenzübertreite im Fahrtenschreiber zu protokollieren, um den Umgang mit Sozialstandards und Kabotagevorschriften besser nachverfolgen zu können;
- Richtlinie für die Entsendung von Kraftfahrern und Durchsetzungsrichtlinie: Präzisierung der Anwendung der Grundsätze für die "Entsendung von Arbeitnehmern" durch Festlegung einer Mindestzeit, die Kraftfahrer in einem Mitgliedstaat verbracht haben müssen (drei Tage pro Monat im internationalen Kraftverkehr), bevor die vor Ort geltenden Mindestlohn- und Jahresurlaubsregeln angewendet werden; verbesserte Durchsetzung durch bedarfsgerechte Checklisten für Straßenkontrollen, eine harmonisierte Risikoeinstufungsmethode und die Einbeziehung der Arbeitszeitrichtlinie in die obligatorisch zu kontrollierenden Sachverhalte;
- Mietfahrzeuge: Lockerung der Einschränkungen für die Verwendung von Mietfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die Gruppe "Landverkehr" hat sich zwischen dem 1. Juni und dem 6. November 2017 siebzehn Mal mit den Vorschlägen befasst. Alle Delegationen haben allgemeine Prüfungsvorbehalte eingelegt; dementsprechend wurden bei den Beratungen über die einzelnen Themen unterschiedlich viele Beiträge und Stellungnahmen abgegeben. Die Delegationen aus Dänemark, Polen und dem Vereinigten Königreich haben Parlamentsvorbehalte eingelegt. Die niederländische Delegation hat auf eine auf nationaler Ebene laufende Folgenabschätzung verwiesen.

Am 13. und 21. Juni 2017 haben die Delegationen über die den Vorschlägen beigefügten Folgenabschätzungen beraten und sich das Recht vorbehalten, zu einem späteren Zeitpunkt weiter Stellung zu nehmen. Im Hinblick auf die soziale Säule wurde die Qualität der Folgenabschätzung generell positiv bewertet. Einige Delegationen kritisierten jedoch die Annahmen in Bezug auf die Kosten, die im Zusammenhang mit der Anwendung der Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern auf den grenzüberschreitenden Verkehr entstehen würden. Nach Ansicht dieser Delegationen würde zudem der Kontrollaufwand durch die neuen Vorschriften über Ruhezeiten noch weiter steigen. Einige Delegationen warfen die Frage auf, ob regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten außerhalb der Fahrzeuge praktikabel seien, wenn nicht genügend gesicherte Parkplätze zur Verfügung stünden. Andere gaben zu bedenken, dass flexiblere Vorschriften über Ruhezeiten die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten.

In Bezug auf den Zugang zum Markt stimmten die Delegationen der Folgenabschätzung der Kommission zu, wonach ein wesentlicher Mangel in praktischen Problemen bei der Kontrolle von Kabotagevorschriften liegt; einige Delegationen wiesen jedoch darauf hin, dass in der Praxis nur sehr wenige Mitgliedstaaten – nämlich die, in denen der Großteil des Kabotageverkehrs stattfindet – von diesem Kontrollaufwand betroffen wären. Manche Delegationen bezweifelten, dass die Zahl illegaler Beförderungen, die relativ gesehen nicht sehr hoch eingeschätzt wurde, eine Neuformulierung der Kabotagevorschriften rechtfertigt. Diese Delegationen widersprachen der Behauptung, dass die beabsichtigte Vereinfachung der Vorschriften im Hinblick auf den Umfang der Kabotage im Wesentlichen einen Status quo festigen würde, da einige der vorgelegten Berechnungen auf einen Rückgang entsprechender Tätigkeiten hindeuteten. Sie bevorzugten eine Option, die eine Anhebung der Sozialstandards in Kombination mit einer Öffnung des Marktzugangs vorsehen würde. Eine andere Gruppe von Delegationen vertrat die gegenteilige Auffassung und ging von einer beträchtlichen Zunahme des Kabotageverkehrs – einschließlich des Problems der systematischen Kabotage – aus, die sie für unangemessen hielt, solange die Sozialstandards innerhalb der EU noch so stark voneinander abweichen.

Unter Verweis auf die Folgenabschätzung über die Zulassung zum Beruf des Kraftfahrzeugunternehmers bewerteten viele Delegationen die Grundlage für die Einführung von Lizenzanforderungen für leichte Nutzfahrzeuge als schwach. Andere gingen über diese Einschätzung hinaus und waren der Auffassung, dass die Untersuchung keine schlüssigen Belege dafür liefere, dass leichte Nutzfahrzeuge überhaupt auf EU-Ebene reguliert werden müssten. Die meisten Delegationen unterstützten den Ansatz, die Niederlassungsanforderungen zu verschärfen und die Möglichkeit der Festlegung zusätzlicher Zulassungsanforderungen auf einzelstaatlicher Ebene einzuschränken. Einige Mitgliedstaaten sahen die vorgeschlagene Abschaffung zusätzlicher nationaler Kriterien kritisch und verwiesen darauf, dass sich dies auf der jeweiligen nationalen Anforderungen negativ auswirken würde.

In Bezug auf Mietfahrzeuge schließlich haben die Delegationen die erwartete positive Wirkung in Bezug auf die Marktdurchdringung mit Mietfahrzeugen anerkannt, wobei mehrere von ihnen betonten, dass mögliche negative Auswirkungen näher untersucht werden müssten. Diese Bedenken bezogen sich auf eine mögliche Steuererosion und die Frage der Kontrollierbarkeit, und zwar sowohl im Hinblick auf dann verbleibende Beschränkungen für den Betrieb von Mietfahrzeugen als auch im Hinblick auf den Kabotageverkehr. Einige Delegationen zeigten sich nicht von dem Argument überzeugt, dass ein effizienterer Markt für die Fahrzeugvermietung auf jeden Fall positive Umweltauswirkungen hätte.

II. SZENARIEN DES VORSITZES FÜR KOMPROMISSVORSCHLÄGE

a) Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

Leichte Nutzfahrzeuge

In Bezug auf die Regulierung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers für Betreiber leichter Nutzfahrzeuge hat der Vorsitz einen Kompromiss vorgeschlagen, der folgende Elemente umfasst:

- Nur Unternehmen, die **grenzüberschreitend** mit leichten Nutzfahrzeugen tätig sind, deren **Gewicht** zwischen [2,5 bis 2,8 t] und 3,5 t liegt, würden in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, da den Mitgliedstaaten in erster Linie daran gelegen war, solchen Fahrzeugen mehr Sichtbarkeit auf dem internationalen Straßengüterverkehrsmarkt zu verschaffen. Durch die Festlegung eines Mindestgewichts würde vermieden, eine sehr große Zahl zusätzlicher Fahrzeuge und Unternehmen ohne Präsenz auf dem internationalen Verkehrsmarkt einbeziehen zu müssen. Dies würde den Bedenken hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit Rechnung tragen und einen unnötigen Verwaltungsaufwand für die Betreiber von Mehrzweckfahrzeugen von der Größe eines Pkw vermeiden. Als Schwellenwert wurde ein Gewicht zwischen 2,5 und 2,8 t vorgeschlagen.

- Einschlägige Unternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen mit einem leichten Nutzfahrzeug über dieser Gewichtsgrenze durchführen möchten, müssen eine **EU-Lizenz** beantragen. Die ausstellende Behörde muss auf den beglaubigten Kopien bescheinigen, dass diese für ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugkombination zwischen [2,5 – 2,8 t] und 3,5 t ausgestellt wurde, um eine Umgehung der – für schwere Nutzfahrzeuge strengeren – Vorschriften über die finanzielle Leistungsfähigkeit zu vermeiden.
- Alle vier **Zulassungskriterien** (dauerhafte Niederlassung, Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit) würden für leichte Nutzfahrzeuge gelten. Dieser Ansatz würde gleiche Wettbewerbsbedingungen für die im internationalen **Verkehr** tätigen Unternehmen – sowohl für die Betreiber leichter Nutzfahrzeuge als auch für die Betreiber gemischter Fahrzeugflotten – schaffen, wobei im Falle gemischter Flotten schon jetzt alle vier Kriterien erfüllt werden müssen.
- Der Vorsitz hat außerdem bestimmte **Übergangsmaßnahmen** für die Anwendung dieser neuen Regeln vorgeschlagen, damit die Mitgliedstaaten ausreichend Zeit haben, die für die Ausstellung von Lizenzen für Betreiber leichter Nutzfahrzeuge notwendigen Verwaltungsabläufe einzurichten, und sich die Betreiber leichter Nutzfahrzeuge auf die neuen Vorgaben einstellen können.

Niederlassungskriterien und zusätzliche nationale Anforderungen

Der Vorsitz hat einen Kompromiss vorgeschlagen, mit dem der Vorschlag der Kommission zur Abschaffung der Möglichkeit, dass die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene zusätzliche Lizenzanforderungen vorsehen, vereinfacht wird. Dadurch würde in Bezug auf die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers EU-weit Transparenz geschaffen. Da gegebenenfalls bestimmten nationalen Besonderheiten insbesondere im Zusammenhang mit den Niederlassungskriterien Rechnung getragen werden müsste, hat der Vorsitz vorgeschlagen, eine Liste freiwilliger Niederlassungskriterien hinzuzufügen, welche die Mitgliedstaaten auf Wunsch zusätzlich zu den verbindlichen Kriterien fordern können.

Darüber hinaus hat der Vorsitz einige konkretere Formulierungen in Bezug auf die verbindlichen Niederlassungskriterien (z. B. Austausch der Begriffe "Vermögenswerte" und "Mitarbeiter" durch die Begriffe "Fahrzeuge" und "Kraftfahrer") sowie die Ergänzung von zwei neuen Kriterien vorgeschlagen, nämlich dass das Unternehmen in einem nationalen Gewerbeverzeichnis eingetragen sein muss und im Mitgliedstaat der Niederlassung steuerpflichtig sein muss.

Finanzielle Leistungsfähigkeit

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, dass im Falle gemischter Fahrzeugflotten ähnlich niedrige finanzielle Anforderungen für leichte Nutzfahrzeuge gelten sollten wie für Unternehmen, die ausschließlich leichte Nutzfahrzeuge betreiben. Dies würde die Gleichbehandlung aller Unternehmen sicherstellen, die leichte Nutzfahrzeuge verwenden. Der Vorsitz hat ferner vorgeschlagen, diese Anforderung nur auf Fahrzeuge mit einem Gewicht von weniger als 3,5 t anzuwenden, nicht aber auf Fahrzeugkombinationen, da die Durchsetzung dieser Vorschriften andernfalls problematisch wäre.

In Bezug auf den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit hat der Vorsitz vorgeschlagen, den bestehenden Rechtsrahmen beizubehalten, wenn die Vorlage einer Bankbürgschaft oder einer Versicherung nach dem Ermessen der Behörde verlangt werden kann, und nicht nur dann, wenn – wie von der Kommission vorgeschlagen – keine geprüften Jahresabschlüsse des Unternehmens verfügbar sind.

b) Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

Kabotagebeförderungen

Aus Gründen der Klarheit hat der Vorsitz vorgeschlagen, den Beginn einer Kabotagebeförderung im Rechtstext eindeutig zu definieren. Nach der vorgeschlagenen Definition wäre der Beginn einer Kabotagebeförderung nur nach vollständig abgeschlossener Entladung im Aufnahmemitgliedstaat zulässig.

Kontrollen von Kabotagebeförderungen

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, die zuständigen nationalen Behörden nicht zur Durchführung einer festen Anzahl von Kontrollen von Kabotagebeförderungen zu verpflichten. Es sollten auf Grundlage eines risikobasierten Ansatzes so viele Kontrollen durchgeführt werden, dass die Mitgliedstaaten in der Lage sind, die gesamte Kabotagetätigkeit im jeweiligen Land zu prüfen und die Risikoeinstufung möglicher Bereiche der illegalen Kabotage vorzunehmen. Nach der vorgeschlagenen Vorgehensweise könnten die Mitgliedstaaten die Kontrollen von Kabotagebeförderungen je nach eigener Situation durchführen.

Der Vorsitz hat außerdem vorgeschlagen, dass es möglich sein sollte, die dreimal pro Jahr vorgesehenen obligatorischen miteinander abgestimmten Straßenkontrollen im Rahmen der nach Maßgabe der Richtlinie 2006/22/EG über die Durchsetzung bereits für andere Zwecke vorgesehenen sechs Straßenkontrollen pro Jahr durchzuführen.

c) Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, dem Vorschlag der Kommission im Hinblick auf ein generelles Verbot, die wöchentliche Ruhezeit oder entsprechende Ausgleichszeiten in der Fahrerkabine zu verbringen, zu folgen. Dazu sollte nach dem Vorschlag des Vorsitzes eine Ausnahme eingeführt werden, nach der ein Kraftfahrer die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine verbringen kann, wenn diese mit einer geeigneten Schlafgelegenheit für jeden Fahrer ausgestattet ist und das Fahrzeug auf einem geeigneten Rastplatz geparkt ist, der sicheres und geschütztes Parken gewährleistet und mit angemessenen sanitären Einrichtungen für den Fahrer ausgestattet ist. In diesem Fall müsste in der Verordnung festgelegt werden, was unter einem "geeigneten Rastplatz" zu verstehen ist. Ein solcher geeigneter Rastplatz sollte bestimmte Sicherheits-, Schutz- und Dienstleistungskriterien erfüllen.

Der Vorsitz hat ferner darauf hingewiesen, dass die Informationen über diese geeigneten Rastplätze für Kraftverkehrsunternehmer und Kraftfahrer leicht zugänglich sein müssten, vorzugsweise über eine einzige Anlaufstelle für alle Mitgliedstaaten.

Rückkehr an den Heimatort und Zeitplan für die wöchentliche Ruhezeit

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, für die Pflicht der Kraftverkehrsunternehmer, ihren Kraftfahrern die Rückkehr an den Heimatort zu ermöglichen, einen Rhythmus von sechs Wochen festzulegen, damit auch Kraftverkehrsunternehmen aus Mitgliedstaaten in Randlage Rechnung getragen wird. Der Vorsitz hielt es für wichtig, den Begriff "Heimatort" nicht restriktiv zu definieren, um den Kraftfahrern eine gewisse Flexibilität und Wahlmöglichkeit zu geben.

Was den Zeitplan für die wöchentliche Ruhezeit betrifft, hat der Vorsitz vorgeschlagen, die derzeitige zweiwöchentliche Regelung beizubehalten, wonach die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit mindestens alle zwei Wochen einzuhalten ist. Der Ausgleich für die reduzierte wöchentliche Ruhezeit kann zu einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit oder einer anderen reduzierten wöchentlichen Ruhezeit hinzugefügt werden.

d) Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Zweck der Angaben im Fahrtenstreiter

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, im Text zu präzisieren, dass die Angaben im Fahrtenstreiter zur Überprüfung der Einhaltung der Kabotagevorschriften und der Vorschriften zur Entsendung von Kraftfahrern sowie für die Zwecke der Richtlinie über den kombinierten Verkehr genutzt werden können.

Eingabe der Ländercodes

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, zu präzisieren, dass der Pflicht zur Eingabe eines Ländercodes beim ersten geplanten oder für den Kraftfahrer oder die Beförderung notwendigen Halt nach Überschreiten einer Staatsgrenze nachzukommen ist. Der Kraftfahrer wäre nicht verpflichtet, nach einer Grenzüberschreitung allein zum Zweck der Eingabe des Ländercodes anzuhalten; dies würde auch dann gelten, wenn ein Fahrer mehrere Grenzen ohne geplanten Halt überschreitet. Die Pflicht zur Eingabe des Codes ist nicht an die Art einer Beförderung geknüpft.

e) Richtlinie als Lex specialis für entsandte Kraftfahrer und Richtlinie 2006/22/EG

Anwendungsbereich

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, in den Rechtsvorschriften ausdrücklich näher festzulegen, dass bei der Transitbeförderung keine Entsendung von Fahrern vorliegt. Ferner hat der Vorsitz vorgeschlagen, zu verdeutlichen, dass die Vorschriften der Lex specialis auch für Fahrer im Falle der Werksbeförderung gelten sollten.

Berechnung der Entsendedauer

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, dass zum Zweck der Berechnung der Dauer der Entsendung in einen Aufnahmemitgliedstaat die folgenden Tätigkeiten des Fahrers berücksichtigt werden müssen: Lenkzeiten, Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten, Pausen und tägliche Ruhezeiten. Dem Kompromissvorschlag zufolge sollte die wöchentliche Ruhezeit nicht in die Berechnung der Entsendedauer einbezogen werden.

Wenn ein Fahrer mit anderen Transportmitteln in das Aufnahmeland einreist, etwa mit der Bahn oder einer Fähre, sollte der Beginn der Entsendedauer ab dem Zeitpunkt berechnet werden, zu dem der Fahrer das Fahrzeug in Betrieb nimmt, um den Zug bzw. die Bahn zu verlassen.

Der Vorsitz hat vorgeschlagen, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen zur Durchsetzung der Vorschriften über die Entsendung im Straßenverkehrssektor in der sektorspezifischen Lex specialis ausführlich darzulegen ("abschließende Liste"). Falls es im Laufe der Zeit erforderlich werden sollte, diese Anforderungen und Maßnahmen aufgrund von technischen Entwicklungen oder Ähnlichem zu aktualisieren, sollte dies durch sekundäre Rechtsvorschriften erfolgen. Damit würde gewährleistet, dass die Entsendevorschriften auf europäischer Ebene festgelegt und in allen Mitgliedstaaten in gleicher Weise umgesetzt werden.

f) Richtlinie 2006/1/EG

Nach dem Vorschlag des Vorsitzes sollte ein Mitgliedstaat die Verwendung von Mietfahrzeugen aus einem anderen Mitgliedstaat nur für Unternehmen mit Sitz im eigenen Land einschränken können. Ein Mitgliedstaat dürfte demnach die Verwendung von Mietfahrzeugen auf seinem eigenen Hoheitsgebiet durch ein Unternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat nicht mehr einschränken.

Möchte ein Mitgliedstaat die Verwendung eines Mietfahrzeugs durch ein Unternehmen mit Sitz in seinem Hoheitsgebiet begrenzen, darf er die Verwendung von Mietfahrzeugen für einen Zeitraum von drei aufeinanderfolgenden Monaten innerhalb eines Kalenderjahres einschränken. Im Übrigen kann der Mitgliedstaat die Zahl der Mietfahrzeuge aus einem anderen Mitgliedstaat auf bis zu 25 % der gesamten im Eigentum des Unternehmens befindlichen Fahrzeugflotte beschränken.

Der Vorsitz hat ferner vorgeschlagen, im Rahmen der vorgesehenen Überprüfung durch die Kommission, die fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist erfolgen soll, mögliche negative Auswirkungen einer verstärkten Nutzung von Mietfahrzeugen auf die Steuereinnahmen der Mitgliedstaaten, die Verkehrssicherheit und die illegale Kabotage zu bewerten.

III. ANMERKUNGEN ZU DEN WICHTIGSTEN FRAGEN

a) Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

Leichte Nutzfahrzeuge

Viele Mitgliedstaaten vertraten die Ansicht, dass die Lizenzanforderungen für Betreiber leichter Nutzfahrzeuge einerseits erhebliche Kosten für diesen Wirtschaftszweig verursachen würden, andererseits aber kein eindeutiger nachweislicher Bedarf eines Handelns auf EU-Ebene bestehe. Andere Mitgliedstaaten brachten vor, dass der Vorschlag der Kommission als Lösung für die besorgniserregend rasche Zunahme der Aktivität leichter Nutzfahrzeuge unzulänglich sei, da die besonders wichtigen Kriterien für die Prüfung der Solidität eines Unternehmens (fachliche Eignung, Zuverlässigkeit) nicht erfüllt werden müssten. Sie betonten, dass dieser Wirtschaftszweig angemessen überwacht und der faire Wettbewerb mit den Betreibern schwerer Nutzfahrzeuge sichergestellt werden müsse. Mehrere Mitgliedstaaten verglichen den Vorschlag mit einzelstaatlichen Lösungen, nach denen die Lizenzanforderungen für leichte Nutzfahrzeuge erst ab einem bestimmten Mindestgewicht gelten.

Mit einer Ausnahme konnten alle Mitgliedstaaten den Vorschlag des Vorsitzes zur Einschränkung der Lizenzanforderungen auf den **grenzüberschreitenden Verkehr** befürworten. Die meisten Mitgliedstaaten konnten der Anwendung dieser Anforderung ab einem bestimmten **Mindestgewicht** zustimmen. Vier Mitgliedstaaten lehnten diese Idee ab. Viele Mitgliedstaaten hatten in Bezug auf das geeignete Mindestgewicht keinen endgültigen Standpunkt; sie unterstützten den vom Vorsitz genannten Richtwert von 2,5 bis 2,8 t Gesamtgewicht. Einige Mitgliedstaaten befürworteten klar das geringere Mindestgewicht.

In Bezug auf die **Zulassungskriterien** bevorzugte die überwiegende Mehrheit der Mitgliedstaaten die Anwendung aller vier Kriterien, falls nur im grenzüberschreitenden **Verkehr** tätige leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich fallen sollten. Einige andere Mitgliedstaaten zogen es vor, den Vorschlag der Kommission auch in diesem Fall beizubehalten. Insbesondere stellten sie die Relevanz des Kriteriums der "Zuverlässigkeit" angesichts einer fehlenden Überwachung dieses Punktes durch den Fahrtschreiber infrage, und hielten – unter Bezugnahme auf die in Anhang I der Verordnung genannten entsprechenden Anforderungen – die Hürde für die "fachliche Eignung" für zu umständlich. Die meisten Delegationen, die sich zu Wort meldeten, zogen es vor, Anhang I nicht eigens für leichte Nutzfahrzeuge zu ändern. Ein Mitgliedstaat lehnte die spezifische Anforderung für die finanzielle Leistungsfähigkeit ab und erklärte, sie würde nur zusätzlichen Aufwand verursachen und keine sinnvolle Hürde schaffen.

Einige Mitgliedstaaten hielten die konkreten Beträge der finanziellen Leistungsfähigkeit nach wie vor für zu hoch. Die meisten Mitgliedstaaten akzeptierten die Anwendung der finanziellen Leistungsfähigkeit, sofern die Frage der gemischten Flotten mit schweren und leichten Nutzfahrzeugen gelöst werde. In Bezug auf die Anwendung aller vier Zulassungskriterien wünschten einige Mitgliedstaaten eine ausreichende Übergangszeit.

Schließlich wurde der Vorschlag zu neuen administrativen **Berichterstattungspflichten** im Zusammenhang mit leichten Nutzfahrzeugen von den Mitgliedstaaten überwiegend grundsätzlich akzeptiert. Allerdings forderten viele von ihnen, diesen Teil des Vorschlags mit Blick auf die Verringerung des Verwaltungsaufwands (alle zwei Jahre statt jährlich, und nur auf der Grundlage leicht verfügbarer Statistiken) und mehr Klarheit (Umgang mit ausgenommenen Fahrzeugen) zu überprüfen.

Niederlassungskriterien und zusätzliche nationale Anforderungen

Die meisten Mitgliedstaaten waren sich darin einig, dass die Bedingungen für eine dauerhafte Niederlassung gemäß Artikel 5 der Verordnung gestärkt werden sollten; manche jedoch stellten die Bedingungen infrage und kritisierten die mangelnde Klarheit der Bestimmung. Dagegen lehnten mehrere Mitgliedstaaten den Vorschlag der Kommission, Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung zu streichen – was bedeuten würde, dass die Mitgliedstaaten keine zusätzlichen Lizenzanforderungen auf nationaler Ebene mehr vorsehen dürften – ab und erklärten dazu, dass ihre nationalen Vorschriften auf bestimmte Bedürfnisse ausgerichtet seien und zudem dazu dienten, die Verbindung mit dem Niederlassungsland zu stärken.

Der Vorschlag des Vorsitzes, einige Niederlassungskriterien zu präzisieren und klarer zu formulieren, und im Gegenzug zur Streichung des Artikels 3 Absatz 2 zusätzliche freiwillige Elemente in Artikel 5 und 7 aufzunehmen, die nationalen Besonderheiten Rechnung tragen würden, wurde von einer großen Mehrheit der Mitgliedstaaten befürwortet. Allerdings wurden die Einzelheiten zur Formulierung dieser Elemente weiterhin geprüft. Insbesondere sahen mehrere Mitgliedstaaten bei einigen Elementen einen Mangel an Genauigkeit und Kontrollierbarkeit, während andere mehr Flexibilität wünschten, um nationale Besonderheiten beibehalten zu können.

Andere Delegationen sprachen sich dafür aus, die Liste der verbindlichen Anforderungen, etwa in Bezug auf erforderliche Vermögenswerte und lokale Finanzierungsquellen, zu stärken, anstatt neue freiwillige Anforderungen hinzuzufügen, um bei der Bekämpfung von Briefkastenfirmen für Wettbewerbsgleichheit zu sorgen. Einige Mitgliedstaaten wiesen zudem darauf hin, dass sich manche der aufgeführten Kriterien nicht bei Aufnahme einer Wirtschaftstätigkeit, sondern erst nach bereits erfolgter Gründung eines Unternehmens kontrollieren lassen.

Hauptthema der Beratungen über die finanzielle Leistungsfähigkeit war die Behandlung **gemischter Fahrzeugflotten**. Der Kompromissvorschlag des Vorsitzes zur Gleichbehandlung leichter Nutzfahrzeuge in den Flotten aller Betreiber wurde von den Delegationen im Allgemeinen begrüßt, wobei jedoch noch ein gewisser Präzisierungsbedarf gesehen wurde. Einigen Delegationen war daran gelegen, bei der Bestimmung der anzuwendenden Schwellenwerte auch Fahrzeugkombinationen zu berücksichtigen. Der Vorsitz vertrat die Ansicht, dass Fahrzeugkombinationen zu variabel seien, um zu diesem Zweck einbezogen zu werden, und verwies auf seinen Vorschlag, in der beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz klar zu vermerken, ob diese für ein leichtes Nutzfahrzeug mit einem Gesamtgewicht (inklusive Anhänger) unter dem Schwellenwert oder für ein Fahrzeug mit einem Gewicht über dem Schwellenwert gilt. Einige Mitgliedstaaten schlugen vor, die im Vorschlag der Kommission vorgesehenen Beträge für leichte Nutzfahrzeuge weiter zu senken. Der Vorsitz folgte diesem Vorschlag nicht, weil seiner Ansicht nach die Flotte selbst (der Vermögenswert der Fahrzeuge) für ausreichendes Eigenkapital Sorge. Manche Mitgliedstaaten befürworteten noch höhere Beträge.

Einige Delegationen stellten die Umformulierung des Begriffs "Eigenkapital und Reserven" in "**Eigenkapital**" infrage. Sie wollten sichergestellt wissen, dass alle Komponenten der dem Antragsteller zur Verfügung stehenden Eigenmittel in die Bewertung der finanziellen Anforderungen einbezogen werden können. Eine Delegation schlug mit Blick auf einen möglichst langen Fortbestand der Verordnung die **Indexierung** der finanziellen Schwelle vor.

Was die Mittel zum **Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit** betrifft, waren einige Delegationen nicht mit den Änderungsvorschlägen der Kommission einverstanden, da diese aus ihrer Sicht über eine Präzisierung hinausgingen. Konkret wünschten diese Delegationen die Fortführung der nationalen Systeme, die selbst dann eine Bankbürgschaft – sowie die Angabe von Versicherungen – voraussetzen, wenn Jahresabschlüsse vorliegen. Der Vorschlag des Vorsitzes zur Beibehaltung des gegenwärtigen Wortlauts dieser Bestimmung fand zwar Zuspruch, traf aber auch auf Ablehnung, weil der Vorschlag der Kommission nach Auffassung einiger Delegationen kleine Unternehmen bevorzuge, die möglicherweise keinen Zugang zu Finanzgarantien hätten. Der Vorsitz kam zu dem Schluss, dass die Arbeit fortgesetzt werden muss, um festzustellen, ob diese Standpunkte miteinander in Einklang gebracht werden können.

In Bezug auf **einzelstaatliche elektronische Register** und die **Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten** wurde der Vorschlag der Kommission von den Delegationen grundsätzlich begrüßt. Allerdings wiesen mehrere Delegationen im Hinblick auf die einzelstaatlichen elektronischen Register darauf hin, dass ein Gleichgewicht zwischen Pflichtangaben und den Verwaltungskosten, die durch eine regelmäßige Aktualisierung entstehen, hergestellt werden müsse; diese Delegationen führten auch an, dass zusätzlicher Aufwand durch ein reibungslos funktionierendes ERRU¹ kompensiert werden müsse. Einige Delegationen hielten bestimmte Datenreihen für überflüssig (z. B. detaillierte Finanzdaten, Zahl der Beschäftigten, Risikobewertung).

In Bezug auf die verstärkte Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten begrüßten die Delegationen die Absicht der Kommission, das Verfahren zu strukturieren. Allerdings gingen die Meinungen bezüglich der einzelnen Verfahrensschritte auseinander. Einige Mitgliedstaaten forderten, die möglichen Gründe für die Ablehnung eines Ersuchens um Zusammenarbeit transparenter zu gestalten, und hielten eine Eingangsbestätigung für solche Ersuchen für nützlich; andere hingegen forderten längere Fristen, um diesen Ersuchen nachkommen zu können. Einige unterschieden je nach Art von Untersuchung, die ein Ersuchen jeweils nach sich ziehen würde, oder schlugen vor, die Informationsanforderung ausdrücklich auf bestimmte Arten von Angaben zu begrenzen. Der Vorsitz zog für das weitere Vorgehen den Schluss, dass der Text Mindestvorgaben für die Begründung von Ersuchen (z. B. Angabe des Zwecks des Verfahrens und ausreichend detaillierte Angaben zu den angeforderten Informationen) enthalten und/oder die Gründe aufführen sollte, aus denen die Bereitstellung von Informationen abgelehnt werden kann. Die Wortlaute betreffend das Verfahren der Zusammenarbeit (Artikel 8 der Richtlinie 2006/22/EG und Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) sollten angeglichen werden.

In Bezug auf den Anwendungsbereich der Verordnung waren einige Mitgliedstaaten der Ansicht, dass die Erläuterung des "**nichtgewerblichen**" Charakters des Kraftverkehrs in allen EU-Rechtsvorschriften einheitlich erfolgen sollte, wohingegen einige andere Mitgliedstaaten bezweifelten, dass dies durchführbar ist. Gleichzeitig wurden Anstrengungen zur weiteren Präzisierung dieses Konzepts für notwendig erachtet.

¹ Europäisches Register der Kraftverkehrsunternehmen.

Im Hinblick auf den vorgeschlagenen Ersatz des Regelungsverfahrens mit Kontrolle durch das **Verfahren der delegierten Rechtsakte** waren einige Delegationen der Ansicht, dass Teile der Anhänge der Verordnung von wesentlicher Bedeutung seien und sich daher nicht für Änderungen mittels delegierter Rechtsakte eigneten; eine Delegation sprach sich zudem gegen eine unbefristete Befugnisübertragung aus. Viele Delegationen wünschten eine weitere Prüfung der geplanten Änderungen.

Anmerkungen der Kommission

Die Kommission hat sich ihre Stellungnahme vorbehalten. In Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge zeigte der Vertreter der Kommission eine gewisse Aufgeschlossenheit dafür, den Anwendungsbereich der Verordnung auf im grenzüberschreitenden **Verkehr** tätige Betreiber leichter Nutzfahrzeuge zu fokussieren, war jedoch der Ansicht, dass dann gegebenenfalls eine uneingeschränkte Anwendung der Lizenzvorschriften gerechtfertigt wäre. Seiner Auffassung nach wäre es möglich, im Gegenzug zum Verzicht der Mitgliedstaaten auf ihren Spielraum bei der Ergänzung einzelstaatlicher Zulassungsanforderungen einige dieser Anforderungen in den Text der Verordnung aufzunehmen, sofern dadurch die Niederlassungsfreiheit nicht in unverhältnismäßiger Weise beeinträchtigt werde.

b) Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

Kabotagebeförderungen

Bei der Frage der **Zahl zulässiger Kabotagebeförderungen** bzw. **der Anzahl Tage, an denen solche Beförderungen zugelassen sind**, wurden nur sehr geringe Fortschritte erzielt. Mehrere Mitgliedstaaten bestanden darauf, dass ein künftiger Kompromiss auch die Modalitäten der Anwendung der Vorschriften über die "Entsendung von Arbeitnehmern" beinhalten müsse. Die Absicht zur Vereinfachung der Kabotagevorschriften wurde generell begrüßt. Viele Mitgliedstaaten verlangten jedoch die Beibehaltung der geltenden Regel, nach der Kabotagebeförderungen an sieben Tagen zulässig sind, ohne dass jedoch die Anzahl der Beförderungen beschränkt wird, während viele andere forderten, die Zahl der Tage, an denen die Kabotagebeförderung zulässig ist, deutlich unter fünf zu senken. Diese Mitgliedstaaten vertraten die Auffassung, dass die Kabotagebeförderung ihrem Wesen nach befristet ist und dies gewährleistet werden muss. Die erste Gruppe von Mitgliedstaaten sprach sich nachdrücklich gegen eine Verringerung auf deutlich unter fünf Tagen aus und verwies dabei auch auf die Folgenabschätzung der Kommission zur Änderung der Zahl der Tage.

Dagegen argumentierten die Mitgliedstaaten, die eine erhebliche Verringerung der Zahl der für Kabotagebeförderungen zur Verfügung stehenden Tage forderten, dass der Vorschlag der Kommission wegen der Anhebung der Obergrenze für die Zahl der Kabotagebeförderungen eine weitere Liberalisierung des Marktes mit sich bringen würde. Einige Mitgliedstaaten sprachen sich dafür aus, dass es im Binnenmarkt keine Beschränkungen geben sollte, wenn die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern und die neuen Vorschriften über Ruhezeiten Anwendung finden werden, weil dies die Lage von Fahrern aus verschiedenen Ländern aneinander angleichen würde. Eine andere Gruppe von Mitgliedstaaten war damit nicht einverstanden und machte geltend, dass andere Faktoren wie Sozialabgaben und Steuern ebenfalls berücksichtigt werden müssten.

Mehrere Mitgliedstaaten forderten spezifische Schutzmaßnahmen, um das Problem gezielter und dauerhaft wiederholter Kabotagezyklen (**systematische Kabotage**) zu beseitigen, indem beispielsweise eine "Abkühlphase" vorgeschrieben wird. Andere sahen hierin eine zusätzliche Einschränkung des Binnenmarkts und waren der Auffassung, die Option sei zu schwer kontrollierbar und stehe in keinem Verhältnis zur Größe des Problems, weshalb sie die Einführung zusätzlicher Schutzmaßnahmen grundsätzlich ablehnten. Eine Mehrheit der Mitgliedstaaten räumte im Allgemeinen ein, dass die systematische Kabotage in bestimmten Gebieten, in denen besonders viele Kabotagebeförderungen stattfinden, ein Problem darstellen könnte, wohingegen einige Mitgliedstaaten auch betonten, dass das Problem der systematischen Kabotage nicht bestünde.

Die Mitgliedstaaten sprachen sich deutlich für mehr Klarheit in Bezug auf den **Beginn von Kabotage**beförderungen aus. Die meisten Mitgliedstaaten, die sich hierzu äußerten, stimmten dem Vorschlag des Vorsitzes zu, wonach Kabotagebeförderungen im Aufnahmemitgliedstaat erst nach Abschluss der vollständigen Entladung im Rahmen der grenzüberschreitenden Beförderung beginnen dürfen. Sie waren sich einig, dass dieser Punkt in der Verordnung klar festgelegt werden sollte. Eine kleinere Anzahl von Mitgliedstaaten befürwortete einen liberaleren Ansatz, nach dem es auch zulässig wäre, dass die Kabotagebeförderungen vor der vollständigen Entladung im Aufnahmemitgliedstaat parallel zu den grenzüberschreitenden Beförderungen erfolgen. Schließlich forderten einige Mitgliedstaaten, die Begriffsbestimmung der Kabotage auch in anderer Hinsicht weiter zu präzisieren.

Die Erörterung der Frage der **angrenzenden Mitgliedstaaten** hatte kein schlüssiges Ergebnis. Einige Mitgliedstaaten unterstützten den Vorschlag der Kommission. Einige andere schlossen sich dem Vorschlag des Vorsitzes an, den Text der Kommission durch eine Begriffsbestimmung zum "angrenzenden Mitgliedstaat" (d. h. Mitgliedstaaten mit Landgrenze) klarer zu gestalten. Einige Mitgliedstaaten unterstützten einen liberaleren Ansatz, nach dem Kabotagebeförderungen in anderen Mitgliedstaaten für bestimmte Tage zulässig wären. Manche Mitgliedstaaten bevorzugten geringfügigere Anpassungen an den Status quo und sprachen sich dafür aus, Kabotagebeförderungen in anderen Mitgliedstaaten innerhalb eines genau festgelegten Zeitrahmens zuzulassen, der kürzer als der von der Kommission vorgeschlagene fünftägige Zeitraum für Kabotagebeförderungen wäre. Einige andere Mitgliedstaaten erklärten, dass Kabotagebeförderungen nur in dem Aufnahmemitgliedstaat gestattet sein sollten, in dem die grenzüberschreitende Beförderung abgeschlossen wurde, vor allem dann, wenn die Zahl der Beförderungen an den für Kabotagebeförderungen zur Verfügung stehenden Tagen unbegrenzt bleiben sollte.

Kontrollen von Kabotagebeförderungen

Beim Thema der **Kontrollen von Kabotagebeförderungen** stimmten die Mitgliedstaaten weitgehend mit dem Ansatz des Vorsitzes überein, wonach für Kontrollen von Kabotagebeförderungen keine feste Zahl benötigt wird. Einige von ihnen merkten an, dass die Frage, wie viele Kontrollen "ausreichend" sind, auf nationaler Ebene und abhängig von den Gegebenheiten vor Ort beurteilt werden müsse. Die Mitgliedstaaten konnten die Kompromissvorschläge des Vorsitzes im Wesentlichen unterstützen und erklärten, diese seien in vollständiger Komplementarität zu betrachten.

Sonstige Fragen

Die Mitgliedstaaten begrüßten im Allgemeinen die Absicht der Kommission, **bei Straßenkontrollen zu elektronischen Dokumenten** überzugehen; allerdings äußerten einige von ihnen die Sorge, dass die Effizienz der Kontrolldienste beeinträchtigt werden könnte, wenn der Fahrer für den Nachweis auf andere Personen außerhalb des Fahrzeugs verweisen darf. Im Hinblick auf die mögliche neue Verpflichtung der Mitgliedstaaten, gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer **wegen bestimmter Verhaltensweisen Sanktionen zu verhängen**, legten die Delegationen Prüfungsvorbehalte ein. Einige Delegationen betonten, dass für den **Straßenabschnitt einer kombinierten Beförderung** innerhalb eines Mitgliedstaats die gleichen Bedingungen für den Marktzugang wie für eine Kabotagebeförderung gelten sollten. Schließlich waren in Bezug auf die Verfahren der **delegierten Rechtsakte** mehrere Delegation nicht damit einverstanden, dass die Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz durch Sekundärrecht geändert wird.

Der Vertreter der Kommission verteidigte den Vorschlag zu Kabotagebeförderungen. Er vertrat die Ansicht, dass die Argumente zur Frage der Zahl von fünf Tagen weiter analysiert werden sollten, sofern dem Ziel des Vorschlags, nämlich die Vereinfachung der Vorschriften und Verbesserung der Kontrolle, Rechnung getragen wird. Er räumte ein, dass das Problem der systematischen Kabotage, dass sich auf einige wenige Mitgliedstaaten konzentriert, mit der beabsichtigten Vereinfachung weiterbestehen könnte. Jede als Teil eines Kompromissvorschlags erwogene Schutzmaßnahme müsse die Erfordernis der wirksamen Durchsetzung erfüllen.

c) Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine

An den Reaktionen der Mitgliedstaaten auf den Vorschlag der Kommission, das Schlafen in der Fahrerkabine während der wöchentlichen Ruhezeiten und entsprechenden Ausgleichszeiten ausdrücklicher zu untersagen, offenbarten sich die sehr unterschiedlichen Ausgangspunkte der Mitgliedstaaten. Während viele Mitgliedstaaten den Vorschlag als Bestätigung ihrer eigenen Auslegung der geltenden Vorschriften begrüßten, beanstandete eine noch größere Zahl von Mitgliedstaaten den Vorschlag, weil er wenig praxistauglich und diskriminierend sei. Diese Gruppen von Mitgliedstaaten waren, wie auch bei anderen Punkten dieses Vorschlags, unterschiedlicher Meinung darüber, inwiefern Kraftfahrer in der Lage sind, die gesetzlich vorhandene oder vorgesehene Flexibilität wirksam zu ihrem eigenen Vorteil zu nutzen; zudem waren der Wert und die Kontrollierbarkeit einer genauen Regelung der Modalitäten der wöchentlichen Ruhezeiten strittig.

Der Kompromissvorschlag des Vorsitzes, zwischen dem Verbot wöchentlicher Ruhezeiten in der Fahrerkabine als solches und einer zulässigen wöchentlichen Ruhezeit in der Fahrerkabine, wenn das Fahrzeug auf einem sicheren und bequemen Parkplatz abgestellt wird, zu unterscheiden, wurde von vielen Seiten unterstützt. Einige Mitgliedstaaten hielten jedoch an ihrem Standpunkt fest, das Verbringen der wöchentlichen Ruhezeiten in der Fahrerkabine wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen streng zu verbieten. Manche Mitgliedstaaten waren nicht davon überzeugt, dass die Ruhezeitverordnung zur Festlegung der Kriterien für Rastplätze verwendet werden sollte, während andere den praktischen Wert dieser Unterscheidung bezweifelten, da je nach Verkehrsdichte in bestimmten Regionen kein "Markt" für solche Rastplätze vorhanden sei oder ein enormer Mangel an entsprechenden Möglichkeiten herrsche.

Die meisten Mitgliedstaaten waren sich darin einig, dass eine gesetzliche Festlegung solcher Standards mit der Möglichkeit einhergehen sollte, sie durch Sekundärrecht zu aktualisieren, und dass den Fahrern leicht zugängliche Informationen zur Verfügung stehen müssten. Viele Mitgliedstaaten waren wie der Vorsitz der Ansicht, dass zwar nicht unbedingt ein Verfahren zur Zertifizierung geeigneter Rastplätze benötigt wird, dass aber eine zuverlässige und behördlich überwachte Informationsquelle zur Verfügbarkeit dieser Rastplätze notwendig ist. Ein Mitgliedstaat schlug vor, den Vorschlag der Kommission durch wirksame Kontrollverfahren zu stärken und beispielsweise die Fahrer dazu zu verpflichten, nachzuweisen, wo sie die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten verbringen. Die meisten Mitgliedstaaten stimmten jedoch dem Vorschlag des Vorsitzes zu, solche Nachweise nicht zu fordern, sondern stattdessen in erster Linie die Angaben im Fahrtenschreiber zu nutzen und Straßenkontrollen durchzuführen.

Es bestand grundsätzlich Einigkeit darüber, dass die Parkplätze in einigen Gebieten der EU so überfüllt sind, dass selbst das Verbot, die wöchentlichen Ruhezeiten in der Fahrerkabine zu verbringen, die Lage nicht wesentlich entspannen würde.

Rückkehr an den Heimatort und Zeitplan für die wöchentliche Ruhezeit

Beim Thema der **Rückkehr der Fahrer an ihren Heimatort** wurde der von der Kommission vorgeschlagene dreiwöchige Rhythmus von einer großen Gruppe von Mitgliedstaaten unterstützt. Eine kleinere Gruppe von Mitgliedstaaten sprach sich für zwölf Wochen aus, während die proportional größte Gruppe den vom Vorsitz vorgeschlagenen sechswöchigen Rhythmus befürwortete. Vier Mitgliedstaaten brachten als Kompromissvorschlag vier Wochen ein. Ein Mitgliedstaat schlug vor, durch eine Änderung des Textes deutlich zu machen, dass die Reisezeit für die Rückkehr an den Heimatort nicht von der Ruhezeit abgezogen werden sollte.

In Bezug auf die Bestimmung des Begriffs "Heimatort" stimmten die meisten Mitgliedstaaten mit dem Vorsitz überein, dass ein weit gefasster Begriff erforderlich ist, damit die Fahrer nicht zu sehr eingeschränkt werden. Allerdings wurde zu bedenken gegeben, dass die Verpflichtung auch für den Unternehmer praktikabel sein müsse, der den Arbeitsplan des Kraftfahrers organisieren muss. Andere Mitgliedstaaten schlugen vor, unter dem Begriff das Land zu verstehen, in dem die Fahrer niedergelassen sind, oder das, in dem sie beschäftigt sind.

In Bezug auf den **Zeitplan für die wöchentliche Ruhezeit** – d. h. die Schaffung erweiterter Ruhezeiten durch den Ausgleich für reduzierte Ruhezeiten – zogen die meisten Mitgliedstaaten die Beibehaltung des geltenden zweiwöchigen Ansatzes gegenüber dem von der Kommission vorgeschlagenen Übergang zu vier Wochen vor. Gleichzeitig begrüßten mehrere Mitgliedstaaten den Vorschlag der Kommission aufgrund der darin vorgesehenen zusätzlichen Flexibilität innerhalb von vier aufeinanderfolgenden Wochen. Im Hinblick auf die daraus folgende Frage, ob Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung Nr. 561/2006 daraufhin geändert werden müsse, schlugen einige Mitgliedstaaten vor, die Begrenzung der kumulierten Lenkzeit auf vier Wochen anzuheben, was 180 Stunden innerhalb von vier Wochen anstelle von 90 Stunden innerhalb von zwei Wochen entspräche; dieser Vorschlag wurde von anderen Mitgliedstaaten jedoch nachdrücklich abgelehnt.

Als **Ausgleich für die reduzierte wöchentliche Ruhezeit** bevorzugten mehrere Mitgliedstaaten die Beibehaltung der geltenden flexiblen Regelung, die eine Kombination des Ausgleichs mit der täglichen Ruhezeit und den wöchentlichen Ruhezeiten vorsieht. Andere Mitgliedstaaten unterstützten den Kompromissvorschlag des Vorsitzes, den Fahrern die Kombination des Ausgleichs mit wöchentlichen Ruhezeiten einschließlich der reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten zu gestatten, nicht aber mit den täglichen Ruhezeiten.

Sonstige Fragen

Eine wesentliche Zahl von Mitgliedstaaten konnte der Abschaffung der Gewichtsgrenze von 7,5 t in der Ausnahmeregelung für die **nichtgewerbliche Güterbeförderung** nicht zustimmen. Einer dieser Mitgliedstaaten brachte einen neuen Schwellenwert von 18 t ins Gespräch, der noch von anderen Delegationen geprüft werden muss. Auch an dem Versuch, die Bedeutung des Begriffs "nichtgewerblich" zu umschreiben, wurde Kritik geäußert. Während einige Delegationen der Ansicht waren, das Konzept sei für eine zufriedenstellende Lösung zu komplex, sprachen sich andere dafür aus, zumindest einen in allen EU-Rechtsvorschriften einheitlichen Ansatz einzuführen.

Zwei Mitgliedstaaten legten spezifische Prüfungsvorbehalte zur Kodifizierung der Leitlinien für Fahrtunterbrechungen im **Mehrfahrerbetrieb** ein.

Die Delegationen, die sich zu Wort meldeten, äußerten sich positiv zum Vorschlag der Kommission, **den Fahrern einen gewissen Spielraum** einzuräumen, damit sie von bestimmten Ruhezeiten abweichen können, um eine geeignete Unterkunft zu finden, wobei jedoch hinterfragt wurde, wie sich mögliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bewerten lassen würden. Ein Mitgliedstaat erklärte, dass zu Beginn der wöchentlichen Ruhezeit mehr Flexibilität in Bezug auf die Lenkzeit erforderlich sei.

Die Delegationen äußerten auch Vorbehalte hinsichtlich der Nutzung des Beratungsverfahrens bei der Verabschiedung von **Durchführungsrechtsakten** zur Festlegung einheitlicher Vorgehensweisen bei der Durchführung.

Anmerkungen der Kommission

Der Vertreter der Kommission wirkte maßgeblich an den Bemühungen des Vorsitzes mit, die Grundlagen für mehrheitsfähige Kompromissvorschläge zu legen. Er behielt sich den Standpunkt der Kommission vor und stellte klar, dass der Ansatz des Vorsitzes in Bezug auf die Ruhezeiten in der Fahrerkabine und die Rückkehr an den Heimatort/den Zeitplan für die wöchentliche Ruhezeit erheblich vom Vorschlag der Kommission abweiche, aber auch den Vorzug habe, unterschiedlichen Bedenken – insbesondere im Zusammenhang mit geeigneten Parkplätzen und Rastanlagen – Rechnung zu tragen.

d) Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Die Mitgliedstaaten unterstützten den Vorschlag der Kommission, die **im Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten** auszuweiten und Grenzüberschreitungen zu integrieren, um den Umgang mit Sozialvorschriften und Marktregeln besser verfolgen zu können. Vor diesem Hintergrund unterstützte eine große Mehrheit der Mitgliedstaaten den Vorschlag des Vorsitzes, die **Zwecke der Datenaufzeichnung des Fahrtenschreibers zu präzisieren**, während einige der Mitgliedstaaten vorschlugen, auch auf die Überwachung der Verpflichtungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 (Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt) zu verweisen. Manche Mitgliedstaaten vertraten jedoch die Ansicht, dass eine zunehmende "Verfolgung" der Fahrer zu unterschiedlichen Zwecken mit Datenschutzfragen in Konflikt geraten könnte und dass diesbezüglich ein besonderes Augenmerk auf die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit gelegt werden müsse. Diese Delegationen schlugen vor, eine Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten einzuholen, erhielten jedoch dafür nicht die notwendige mehrheitliche Unterstützung. Auch der Juristische Dienst des Rates trug eine Bewertung vor.

Die Vorschläge des Vorsitzes, den Text um genauere Angaben darüber zu ergänzen, wann und wo die Fahrer nach einem Grenzübertritt **Ländercodes eingeben** müssen (beim ersten geplanten oder notwendigen Halt), wurden überwiegend begrüßt. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten sprach sich gegen eine Verpflichtung aus, nur zur Eingabe des Ländercodes einen zusätzlichen Halt einzulegen, und unterstützte damit den Ansatz des Vorsitzes, bei einer Transitbeförderung die Eingabe des Ländercodes erst bei einem geplanten oder notwendigen Halt zu verlangen. Eine Minderheit der Mitgliedstaaten lehnte diese Spezifikationen jedoch in erster Linie aus Erwägungen in Bezug auf die sehr konkrete Durchsetzung ab. Ihrer Vorstellung nach sollten sehr genaue Angaben zum Zeitpunkt der Grenzüberschreitung verfügbar sein, um den Umgang mit Sozialvorschriften verfolgen zu können; sie verlangten einen obligatorischen Halt bei Transitbeförderungen und die Ausweitung dieser Verpflichtung auf Fahrer, die noch analoge Fahrtenschreiber verwenden. Sie machten ferner geltend, dass eine gewisse Flexibilität in den praktischen Abläufen den Fehlanreiz schaffen könnte, die Installation von intelligenten Fahrtenschreibern zu verzögern, die alle geforderten Informationen elektronisch liefern würden.

Aus dieser Beratung entwickelte sich eine umfassendere Aussprache über die Frage, ob die verbindliche **Einführung intelligenter Fahrtenschreiber** in eine bestehende Flotte (die sogenannte Nachrüstung, die ab 2034 verpflichtend ist) um beispielsweise fünf oder zehn Jahre vorgezogen werden sollte. Ein beträchtlicher Teil der Delegationen, die sich hierzu äußerten, befürworteten einen solchen Schritt, während andere die bevorstehende Studie und Bewertung der Kommission dazu abwarten wollten. Einige Delegationen waren nicht damit einverstanden, dieses Datum während der Verhandlungen über das Kraftverkehrspaket zu behandeln und machten geltend, dass der Kompromiss zur Fahrtenschreiberverordnung erst vor drei Jahren nach schwierigen Verhandlungen erzielt worden sei. Ein Teil der Delegationen hat hierzu noch nicht Stellung genommen.

Ein Mitgliedstaat wies auf die Nachteile hin, die für die Kontrolle von Sozialvorschriften entstehen, wenn **Datenreihen** nur für 28 Tage vorgehalten werden, und schlug vor, den Zeitraum auf 60 Tage auszuweiten. Andere Delegationen legten Prüfungsvorbehalte ein.

Der Vertreter der Kommission bewertete die Ergänzungsvorschläge des Vorsitzes teils aus praktischen Erwägungen (Eingabe der Ländercodes) und teils aus Gründen der rechtlichen Stichhaltigkeit (Vervollständigung der Zwecke der Datenerfassung) als relevant.

e) Richtlinie als Lex specialis für entsandte Kraftfahrer und Richtlinie 2006/22/EG

Allgemeines

Die Erörterung des Vorschlags wurde weitgehend von der Frage überlagert, ob die **Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern** für alle grenzüberschreitenden Beförderungen gelten sollte. Da die Beratungen über die Überarbeitung der Entsenderichtlinie² schon weiter fortgeschritten waren, wurden bestimmte Diskussionspunkte in die Vorbereitung der Allgemeinen Ausrichtung zu dieser Überarbeitung aufgenommen, und die Allgemeine Ausrichtung wurde auf der Tagung des Rates (Beschäftigung, Sozialpolitik, Gesundheit und Verbraucherschutz) vom 23. Oktober 2017 festgelegt. Insbesondere die Behandlung von Beförderungen im Transitverkehr wurde in diesem Zusammenhang erörtert, und es wurde vereinbart, die Änderungen an der Entsenderichtlinie erst nach Inkrafttreten der Lex specialis auf den Straßenverkehrssektor anzuwenden.

Die Gruppe "Landverkehr" hat Erläuterungen vom Juristischen Dienst des Rates sowie schriftliche Beiträge der Kommission zu verschiedenen Aspekten der Entsendung erhalten. Viele Delegationen maßen diesen Beiträgen besonders große Bedeutung bei, ebenso wie der Aussprache auf der Tagung des Rates (Beschäftigung, Sozialpolitik, Gesundheit und Verbraucherschutz) einschließlich einer zu diesem Anlass vorgelegten Erklärung und Initiative der Kommission.

Was eine **Übergangsfrist** für die Anwendung der wichtigsten Elemente der Entsendevorschriften betrifft, blieben einige Mitgliedstaaten bei ihrer grundsätzlichen Ablehnung der Anwendung der entsprechenden Standards auf Kraftfahrer. Die meisten Mitgliedstaaten in dieser Gruppe waren jedoch bereit, ihren Standpunkt zu ändern, wenn die Übergangsfrist allumfassend formuliert und so gestaltet wird, dass in der Praxis genügend Spielraum bleibt, um die Ausnahme nutzen zu können. Diese Mitgliedstaaten stellten für einen solchen Schritt zusätzliche Bedingungen, dass beispielsweise weniger Sozialstandards und administrative Anforderungen gelten sollten.

² Richtlinie 96/71/EG.

Eine kleinere Gruppe von Mitgliedstaaten brachte ihre Bedenken aufgrund ihrer besonderen Situation im Hinblick auf ihre Randlage oder den grenzüberschreitenden Schwerlastverkehr zum Ausdruck. Eine andere Gruppe von Mitgliedstaaten dagegen bestand darauf, alle Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern ab dem Zeitpunkt, zu dem Fahrer aus anderen EU-Mitgliedstaaten in ihr Hoheitsgebiet gelangen, oder kurz danach anzuwenden, und sprachen sich gegen Ausnahmeregelungen für die Kabotagebeförderung aus. Die Delegationen stimmten der Kommission grundsätzlich darin zu, dass eine Lex specialis benötigt wird, wenn die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern gelten, um den Besonderheiten des Straßenverkehrssektors Rechnung zu tragen und um bei Kontrollen für gleiche Bedingungen auf Ebene der Aufnahmemitgliedstaaten zu sorgen. Es stellte sich heraus, dass die Mehrheit der Mitgliedstaaten in erster Linie über den aus diesen Vorschriften resultierenden wachsenden Verwaltungsaufwand besorgt war, einschließlich der enormen Formalitäten, die im Zusammenhang mit den Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern erforderlich wären; gleichzeitig drängten sie auf Maßnahmen zur Bekämpfung der unmenschlichen Arbeitsbedingungen bestimmter Kraftfahrer.

Anwendungsbereich

In Bezug auf den **Transitverkehr** teilte die große Mehrheit der Delegationen, die sich zu Wort meldeten, die Auffassung des Vorsitzes, dass Fahrer während einer Transitbeförderung nicht als entsandt gelten. Eine Mehrheit der Delegationen sprach sich außerdem dafür aus, die Frage des Transitverkehrs im Rechtstext (in der Hauptrichtlinie oder in der Lex specialis) zu behandeln. Ein Mitgliedstaat äußerte deutlich seine Auffassung, dass Fahrer auch Falle der Transitbeförderung entsandt werden.

Die Erörterungen über den **Straßenabschnitt einer kombinierten Beförderung** wurden nicht abgeschlossen, weil zahlreiche Mitgliedstaaten dafür plädierten, sich nach der Vorlage des Vorschlags zur Änderung der einschlägigen Richtlinie³ mit dem Thema zu befassen. Andere Delegationen wollten eine umfassende Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Beförderung beibehalten anstatt sie zwecks Anwendung der Entsendevorschriften in einzelne Abschnitte zu unterteilen. Die meisten Delegationen, die sich äußerten, waren wie der Vorsitz der Ansicht, dass der Sachverhalt in der einen oder anderen Weise geklärt werden müsse.

Der Vorschlag des Vorsitzes, die Ausnahmeregelungen der Lex specialis auf die **Werkverkehrs beförderung (auf der Straße)** im Sinne der Entsenderichtlinie auszuweiten, wurde von einigen Mitgliedstaaten unterstützt, andere hingegen benötigten mehr Zeit, um die Konsequenzen einer solchen Änderung zu bewerten.

³ Richtlinie 92/106/EWG.

Die Beratungen im Zusammenhang mit der **Berechnung der Entsendedauer** orientierten sich im Wesentlichen an zwei Optionen. Zahlreiche Mitgliedstaaten sprachen sich für den Ansatz der Kommission aus, für die Berechnung halber und ganzer Tage einen Bezugszeitraum von sechs Stunden zugrunde zu legen. Eine ebenso große Gruppe von Mitgliedstaaten war der Ansicht, dass die tatsächliche Anzahl der im Aufnahmemitgliedstaat verbrachten Stunden berücksichtigt werden müsse und ein "Anwesenheitstag" erst nach Ablauf eines beliebigen Zeitraums von 24 Stunden gezählt werden dürfe. Im Hinblick auf die Einbeziehung von Ruhezeiten und Bereitschaftszeiten erhielt der Vorschlag des Vorsitzes, die wöchentlichen Ruhezeiten von der Berechnung auszunehmen, keine mehrheitliche Unterstützung. Einige Mitgliedstaaten jedoch wollten noch weiter gehen und auch die täglichen Ruhe- und Bereitschaftszeiten aus der Berechnung ausschließen.

Die Erörterung der Frage, **wie der Aufenthalt im Sinne der Entsendevorschriften berücksichtigt werden sollte, wenn ein Fahrzeug mit der Bahn oder der Fähre in den Aufnahmemitgliedstaat gelangt**, verlief ähnlich wie die Beratungen über den Zeitpunkt, zu dem die Angaben zum Grenzübertritt in den Fahrtenschreiber einzutragen sind. Die Delegationen unterstützten im Allgemeinen den Vorschlag des Vorsitzes, dass die Entsendung im Ankunftshafen bzw. -bahnhof beginnt. Zwei Mitgliedstaaten befürworteten dagegen den Zeitpunkt, zu dem der Fahrer den Ankunftshafen bzw. -bahnhof am Ende verlässt. Ein Mitgliedstaat betonte nachdrücklich, dass die Berechnung an der Grenze beginnen müsse und nicht von der Beförderungsart abhängen dürfe. Die Beratungen über die Behandlung der auf einer Fähre oder einem Zug verbrachten Zeit (Bereitschafts- oder Ruhezeit) – ob z. B. die Fahrer einen gewissen Spielraum erhalten sollten, um diese Zeiträume nach eigenem Ermessen dem Land zuzuordnen, das sie verlassen oder in das sie einreisen – wurden nicht abgeschlossen.

Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen

Eine große Mehrheit der Mitgliedstaaten, die sich zu Wort meldeten, äußerte den Wunsch nach Einführung einer "abschließenden Liste" der **Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen** zur Durchsetzung der in der Lex specialis dargelegten Entsendevorschriften im Straßenverkehrssektor. Diese Mitgliedstaaten argumentierten, dass eine erschöpfende Liste der in allen Mitgliedstaaten harmonisierten Vorschriften dafür sorgen würde, dass die Beförderungen in diesem in hohem Maße mobilen und im Wesentlichen grenzüberschreitend tätigen Wirtschaftszweig so reibungslos wie möglich erfolgen. Sie sprachen sich auch dafür aus, diese exklusiven Eigenschaften in der Richtlinie klarer herauszustellen und erwogen die Option, in den Rechtsvorschriften einen sekundären Rechtsakt für die Aktualisierung der Liste der Anforderungen und Kontrollmaßnahmen vorzusehen, wenn dies durch technische Neuerungen in den Bereichen der Kontrolle und Beförderung notwendig wird.

Einige Mitgliedstaaten befürworteten eine nicht erschöpfende Liste. Manche Mitgliedstaaten behielten sich ihren Standpunkt vor, da sie befürchteten, dass die Liste nicht alle gewünschten Angaben liefern würde.

In Bezug auf den Inhalt der Liste schlugen zwei Mitgliedstaaten konkret vor, die Liste der von der Kommission für Straßenkontrollen vorgeschlagenen Elemente zu kürzen und einige Kontrollaspekte in eine zweite Phase der grenzüberschreitenden Durchsetzung mittels Verwaltungszusammenarbeit und Kontrollen vor Ort zu verlagern. Diese Vorschläge wurden von einigen Mitgliedstaaten begrüßt. Andere jedoch betonten nachdrücklich, wie wichtig die Verfügbarkeit aktueller Entsendeerkklärungen ist; allerdings gingen die Meinungen über den Nutzen der Prüfung von Gehaltsabrechnungen bei Straßenkontrollen auseinander, zumal sie sich nur auf bereits vergangene Zeiträume beziehen und sich in Format, Inhalt und Sprache unterscheiden. Eine der wesentlichen Überlegungen bei allen Beratungen war, dass dem Prüfpersonal einfach zu bewertende Dokumente vorliegen müssen und dass es in der Lage sein muss, an Ort und Stelle sowie u.a. mithilfe modernisierter Informationssysteme Entscheidungen zu treffen; andere Delegationen erklärten hingegen, dass Entscheidungen nur nach Kontrollen auf dem Betriebsgelände getroffen werden könnten.

Sonstige Fragen

Zwei Mitgliedstaaten äußerten Bedenken hinsichtlich der praktischen Anwendung und Durchsetzung der Entsendevorschriften auf **Kraftverkehrsunternehmen und Kraftfahrer aus Drittländern**. Da es ihrer Ansicht nach unmöglich ist, die Entsendevorschriften in der Praxis anzuwenden und durchzusetzen, könnten Kraftverkehrsunternehmen aus Drittländern sich in einer günstigeren Lage als Kraftverkehrsunternehmen aus der EU befinden.

Risikoeinstufungssystem nach der Richtlinie 2006/22/EG

Zwar unterstützte eine solide Mehrheit grundsätzlich den Ansatz der Kommission, das im Rahmen der Durchsetzungsrichtlinie vorgesehene Risikoeinstufungssystem zu verbessern, einige Mitgliedstaaten mahnten allerdings zur Vorsicht und forderten, den Schwerpunkt zunächst auf die vollständige Umsetzung der Risikoeinstufungssysteme auf einzelstaatlicher Ebene zu legen. Viele Mitgliedstaaten forderten gleichermaßen eine Übergangsfrist. Einige Mitgliedstaaten stellten auch die vorgeschlagenen Kriterien zur Bevorzugung von Fahrzeugen mit "intelligenten Fahrtenschreibern" infrage oder sahen Schwierigkeiten bei der Risikoberechnung, wenn Kraftverkehrsunternehmen eine große Menge an Mietfahrzeugen einsetzen.

Kontrolle der Arbeitszeitrichtlinie

Viele Mitgliedstaaten erwarteten praktische Probleme, falls obligatorische Straßenkontrollen mit der Arbeitszeitrichtlinie⁴ in Einklang gebracht werden müssen. Die Kommission erklärte, dass eine Neuformulierung von Teilen der Arbeitszeitrichtlinie zur Erleichterung von Kontrollen in Erwägung gezogen worden war, dass dies jedoch aufgrund der mangelnden Unterstützung der Sozialpartner zurzeit nicht umsetzbar sei.

Der Vorsitz schlug daraufhin vor, die Kontrollanforderungen mit Blick auf eine kostenwirksame Durchsetzung der Arbeitszeitrichtlinie auf Kontrollen auf dem Betriebsgelände der Kraftverkehrsunternehmen zu beschränken. Diese Lösung würde sowohl dem Ziel einer besseren Durchsetzung der Arbeitszeitrichtlinie als auch der Sorge vor unwirksamen Mindestkontrollen Rechnung tragen. Die Delegationen stimmen diesem Vorgehen zu.

Anmerkungen der Kommission

Der Vertreter der Kommission hat sich sehr hilfreich dafür eingesetzt, die komplexen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Entsenderichtlinie im Straßenverkehrssektor zu klären und entsprechende Bedenken auszuräumen. Er wirkte bei einer Reihe von Initiativen des Vorsitzes zur Präzisierung des Textes insbesondere im Hinblick auf den Umfang der unter die Entsendevorschriften fallenden Beförderungen und auf eine praktikablere Berechnung der Zeiträume mit, bestand dabei aber auf der Einhaltung der Grundsätze des Vorschlags. Diese Grundsätze umfassten vor allem die Anwendung – mit bestimmten Ausnahmeregelungen – der Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern und die Berücksichtigung aller mit den Arbeitszeiten verbundenen Zeiträume bei der Berechnung der Entsendung. Der Vertreter der Kommission bestätigte, dass im Falle einer Transitbeförderung keine Entsendung vorliegt. Er erklärte zudem, dass diese Vorschriften in Bezug auf die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen vollständig und erschöpfend auf EU-Ebene harmonisiert werden sollten (d. h. "abgeschlossene Liste"). Er vertrat ferner die Ansicht, dass eine bessere Durchsetzung der Arbeitszeitrichtlinie zwar ein wichtiges Ziel sei, im Zusammenhang mit den Durchsetzungsmitteln aber auch Sachzwänge zu berücksichtigen seien.

⁴ Richtlinie 2002/15/EG.

f) Richtlinie 2006/1/EG

Hinsichtlich des Vorschlags, die Flexibilität bei der Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr zu erhöhen, äußerten mehrere Mitgliedstaaten weiterhin Vorbehalte im Zusammenhang mit der möglichen Erosion von Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer. Diese Mitgliedstaaten begrüßten den Kompromissvorschlag des Vorsitzes, die **Mindestdauer** der zulässigen Verwendung auf drei (statt vier) Monate zu senken, wobei einige von ihnen jedoch einen Zeitraum von zwei Monaten oder sogar nur von einem Monat bevorzugten. Ebenso begrüßten die Delegationen den Vorschlag des Vorsitzes, den Mitgliedstaaten die Einführung einer Obergrenze für den Anteil der Mietfahrzeuge an der insgesamt in Besitz befindlichen Fahrzeugflotte freizustellen; allerdings mussten manche Delegationen die entsprechenden Wert weiter prüfen und eine Delegation wollte, dass die Obergrenze auf die von einem Unternehmen betriebene Gesamtflotte angewandt wird. Vier Mitgliedstaaten lehnten den Kommissionsvorschlag ab, während andere den Vorschlag begrüßten und dabei auf die bereits auf einzelstaatlicher Ebene eingeführte Liberalisierung verwiesen. Ein Mitgliedstaat schlug vor, dass ein Mitgliedstaat die Möglichkeit haben sollte, die Verwendung von Mietfahrzeugen einzuschränken, deren Gewicht unter einer bestimmten Schwelle liegt. Zwei Mitgliedstaaten äußerten unterschiedliche Ansichten zu der vorgeschlagenen Streichung der Gewichtsbeschränkungen bei Mietfahrzeugen, die für die **Werkverkehrs beförderung** genutzt werden.

In Bezug auf die **Vereinfachung der Kontrolle der zeitlichen Begrenzung** wurde der Vorschlag der Kommission von den meisten Delegationen begrüßt. Einige Delegationen sahen jedoch nach wie vor erhebliche Risiken im Zusammenhang mit der Kontrolle anderer Vorschriften, insbesondere über die Kabotage; andere Delegationen befürchteten auch, dass Fahrzeuge von einem Vertrag zum nächsten übergehen könnten, und hatten Bedenken wegen der Belastung durch die grenzüberschreitende Verfolgung einer größeren Zahl von Verstößen. Ein Mitgliedstaats hielt es für wünschenswert, dass in den Vorschriften ausdrücklich die ordnungsgemäße **Registrierung** von Mietfahrzeugen in der EU verlangt wird.⁵

Viele Delegationen unterstützten den Vorsitz darin, die Bedingungen für die Erlaubnis der Verwendung von Mietfahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat ordnungsgemäß in Umlauf gebracht und **von einem Unternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat gemietet** wurden, neu zu formulieren. Da jedoch ein Mitgliedstaat einen abweichenden Vorschlag einbrachte, mussten mehrere Mitgliedstaaten ihren Standpunkt hierzu noch festlegen.

⁵ Siehe Richtlinie 1999/37/EG des Rates.

Schließlich wurde der Vorschlag des Vorsitzes, bestimmten noch verbleibende Risiken durch eine **Überprüfung der Kommission** fünf Jahre nach Umsetzung der neuen Vorschriften Rechnung zu tragen, von den Delegationen begrüßt.

Der Vertreter der Kommission machte einen allgemeinen Vorbehalt geltend und zeigte sich offen dafür, bestimmte Schutzmaßnahmen in den Vorschlag aufzunehmen.

IV. ÜBERLEGUNGEN FÜR DIE WEITERE ARBEIT

Der estnische Vorsitz hat bei zahlreichen Aspekten in Bezug auf die Märkte und die soziale Säule des ersten Mobilitätspakets erhebliche Fortschritte erzielt. Das Ergebnis seiner Arbeit stellt eine solide Grundlage für die weiteren Beratungen dar. Die vier Dossiers wurden parallel vorangebracht, und die Suche nach einem Kompromiss zwischen den Mitgliedstaaten ist bei den Dossiers unterschiedlich fortgeschritten.

Insbesondere sind die technischen Arbeiten bei den Vorschlägen über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (im Zusammenhang mit den Niederlassungskriterien und den leichten Nutzfahrzeugen), Mietfahrzeuge und den Fahrtschreiber gut vorangekommen. Nach Auffassung des Vorsitzes sind mögliche Kompromisse in Reichweite.

Weitere Anstrengungen sind im Zusammenhang mit dem Vorschlag über die Ruhezeiten erforderlich, damit ein für alle Seiten annehmbarer Kompromiss erzielt werden kann. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten scheint mit der Ausrichtung des Kompromisses einverstanden zu sein, wohingegen einige Mitgliedstaaten noch immer erhebliche Bedenken haben. Um voranzukommen, müssen konkrete Änderungsvorschläge ausgearbeitet werden.

Die Vorschläge über die Entsendung von Kraftfahrern und über den Marktzugang werden am meisten Arbeit erfordern. Bislang wurden keine größeren Fortschritte erzielt, da diese Dossiers hochpolitisch und eng miteinander verknüpft sind. Darüber hinaus haben viele Mitgliedstaaten erklärt, dass sie noch keinen offiziellen Standpunkt hierzu haben. Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich aus den Wechselwirkungen mit der gesetzgeberischen Tätigkeit im Zusammenhang mit den Änderungen der allgemeinen Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern, zu der der Rat erst am 23. Oktober 2017 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt hat und vor Kurzem Trilogie aufgenommen wurden.

Bei der Arbeit in den Vorbereitungsgremien hat sich unter estnischem Vorsitz bestätigt, dass es vorteilhaft ist, einen kohärenten und parallelen Ansatz zwischen den verschiedenen Bestandteilen des Pakets beizubehalten.

V. FAZIT

Der AStV ersucht im Anschluss an seine Tagung vom 22. November 2017 den Rat, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen, damit auf weitere Fortschritte bei den Vorschlägen des Pakets hingearbeitet werden kann.
