



Brüssel, den 11. Februar 2020  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelle Dossiers:**

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

---

---

5424/20  
ADD 4

TRANS 25  
SOC 29  
EMPL 21  
MI 11  
COMPET 13  
CODEC 37

**I/A-PUNKT-VERMERK**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat

---

Nr. Komm.dok.: ST 9668/17  
ST 9670/17  
ST 9671/17

---

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

– Politische Einigung

---

Erklärungen der Kommission und der Mitgliedstaaten

## Erklärung der Kommission

Die Kommission nimmt die vorläufige Einigung über die sozialen und marktbezogenen Aspekte des Mobilitätspakets I, die der Rat und das Europäische Parlament in der vierten Trilogsitzung am 11. und 12. Dezember 2019 erzielt haben, zur Kenntnis.

Die Kommission bedauert, dass die vom Rat und vom Europäischen Parlament erzielte politische Einigung Elemente enthält, die mit den Zielen des europäischen Grünen Deal und dem Rückhalt des Europäischen Rates für das Ziel, bis 2050 eine klimaneutrale EU zu verwirklichen, nicht im Einklang stehen. Im Einzelnen handelt es sich um die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge in den Mitgliedstaat der Niederlassung alle acht Wochen und die Einschränkungen für Beförderungen im kombinierten Verkehr. Diese Maßnahmen waren in den am 31. Mai 2017 angenommenen Vorschlägen der Kommission nicht enthalten und wurden keiner Folgenabschätzung unterzogen. Die obligatorische Rückkehr der Lastkraftwagen wird Ineffizienzen im Verkehrssystem und einen Anstieg unnötiger Emissionen, Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung zur Folge haben, während die Einschränkungen im kombinierten Verkehr dessen Förderungseffekt auf den multi-modalen Güterverkehr schmälern werden.

Der Vorschlag umfasst wesentliche soziale Verbesserungen. Die Kommission wird nun die Auswirkungen dieser beiden Aspekte auf das Klima, die Umwelt und das Funktionieren des Binnenmarkts genau untersuchen. Sie wird dies unter Berücksichtigung des Grünen Deal sowie der Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zum Schutz der Umwelt tun und dabei zugleich für einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt sorgen.

Falls erforderlich, wird die Kommission nach der Folgenabschätzung von ihrem Recht Gebrauch machen, vor dem Inkrafttreten der beiden Bestimmungen einen gezielten Legislativvorschlag zu unterbreiten.

## **Erklärung Bulgariens, Lettlands, Litauens, Maltas, Polens, Rumäniens, Ungarns und Zyperns**

Bulgarien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Ungarn und Zypern bringen ihre tiefe Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die vorläufige Einigung über das Mobilitätspaket I im Widerspruch zur grundlegenden Dienstleistungsfreiheit im Binnenmarkt, zum Grundsatz der Freizügigkeit der Arbeitnehmer sowie zu den wichtigsten klimapolitischen Maßnahmen und Zielen der EU steht.

Insbesondere läuft die Verpflichtung, schwere Nutzfahrzeuge mindestens alle acht Wochen in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzusenden, den ehrgeizigen Klimazielen der EU zuwider, die die Europäische Kommission am 11. Dezember 2019 im neuen Grünen Deal dargelegt hat. Im Falle der Annahme wird eine solche Verpflichtung zu einem Anstieg der Zahl der Leerfahrten von Lastkraftwagen auf europäischen Straßen und in der Folge zu einem erheblichen Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehrssektor führen. Auf diesen Sektor entfällt bereits etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der EU.

Trotz unserer Bemühungen, diese Punkte hervorzuheben, und ungeachtet der wissenschaftlichen Erkenntnisse aus Studien über die Auswirkungen einer solchen Verpflichtung auf die Zunahme von Leerfahrten und CO<sub>2</sub>-Emissionen mangelt es an Bewusstsein für die erwarteten Auswirkungen dieser Bestimmung, und rationale Argumente werden zurückgewiesen. Auch ist noch keine Folgenabschätzung auf EU-Ebene vorgelegt worden, obwohl die Agenda für bessere Rechtsetzung dies für alle derartigen Maßnahmen vorschreibt.

Die Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat ist nur ein Beispiel der übermäßig restriktiven und diskriminierenden Maßnahmen, die im Mobilitätspaket I vorgeschlagen werden. Wir haben ähnliche Bedenken in Bezug auf die Beschränkungen der Kabotage in Form einer zu langen Karenzzeit. Diese Karenzzeit stellt eine protektionistische Maßnahme dar, die sich eher negativ auf den Binnenmarkt auswirken wird. Die obligatorische Rückkehr eines Lastkraftwagens sowie die Beschränkungen für Kabotagebeförderungen werden nach Schätzungen renommierter Forschungsinstitute jährlich zusätzliche Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass durch die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge Mitgliedstaaten benachteiligt werden, die aufgrund ihrer geografischen Lage erhebliche Schwierigkeiten bei der Erbringung von LKW-Transportdienstleistungen im Binnenmarkt haben werden, da ihre Fahrzeuge wesentlich größere Entfernungen zurücklegen und erhebliche natürliche Hindernisse überwinden müssen, insbesondere im Falle von Inseln.

Unlauterer Wettbewerb durch Betreiber aus Drittländern ist ebenfalls ein Faktor, der nicht angemessen behandelt wurde. Dies ist besonders besorgniserregend, da sich die vorgesehene Lösung nicht nur auf den Verkehrssektor, sondern auch auf die EU-Wirtschaft als Ganzes langfristig auswirken wird.

Der Verkehrssektor verdient einen fairen und robusten EU-Rechtsrahmen, mit dem seine Entwicklung weiter angekurbelt wird und gleichzeitig realistische und durchsetzbare Vorschriften gewährleistet werden. Anstatt ausgeglichener Bestimmungen und eines echten Kompromisses sieht die vorläufige Einigung restriktive, unverhältnismäßige und protektionistische Maßnahmen vor.

Das Mobilitätspaket I ist sowohl für den europäischen Binnenmarkt als auch für den Straßenverkehrssektor ein entscheidendes Dossier. Wir müssen heute mehr denn je das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und der Volkswirtschaften aller EU-Mitgliedstaaten im Einklang mit anderen EU-Politikbereichen gewährleisten.

## Erklärung Belgiens

Belgien hat die Ergebnisse der vorläufigen Einigung zur Kenntnis genommen, die am 11. Dezember zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat in Bezug auf die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I erzielt wurde.

Belgien begrüßt die erhebliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Lastkraftwagenfahrern, insbesondere durch das Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, und durch die Anwendung der Entsendung auf Kabotagebeförderungen. Die Aufnahme leichter Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich des gesamten Mobilitätspakets, die Rückkehr der Lastkraftwagen zur Niederlassung alle acht Wochen sowie der ehrgeizige Zeitplan für die Einführung neuer intelligenter Fahrtenschreiber, die eine bessere Durchsetzung der bestehenden und neuen Vorschriften ermöglichen werden, sollten künftig gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen.

Belgien ist daher der Auffassung, dass es nicht kohärent ist, den Marktzugang durch die Vorgabe einer Karenzzeit von vier Tagen für die Kabotage weiter einzuschränken, während die Europäische Union gleichzeitig eine soziale Aufwärtskonvergenz gewährleisten wird.

Nach unserem Verständnis stellt die Karenzzeit ein Handelshemmnis dar, das im Widerspruch zur Idee des Binnenmarkts und zu einer effizienten Logistikkette steht, da durch Kabotagebeförderungen Leerfahrten vermieden werden können.

Wir bedauern außerdem, dass ein Vorschlag zur langfristigen Entsendung aufgenommen wurde, der weder im Vorschlag der Kommission noch in den Einigungen der beiden gesetzgebenden Organe enthalten war und noch nicht sorgfältig geprüft wurde.

Trotz der positiven sozialen Elemente des Pakets wird Belgien sich daher der Stimme enthalten.

## Erklärung Estlands

Estland unterstützt uneingeschränkt die Ziele der ursprünglichen Vorschläge für die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I<sup>1</sup>, die den Weg für klare Vorschriften für den Straßen-transport ebnen sollten. Estland ist der Auffassung, dass der Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in der Europäischen Union im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen des Binnenmarkts stehen und für den Wettbewerb offen, effizient und umweltfreundlich sein muss. Estland ist der Auffassung, dass zusätzliche Anforderungen nicht zu einem unzumutbaren Verwaltungsaufwand für Unternehmen oder Behörden führen oder im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der Europäischen Union stehen dürfen.

Während der Verhandlungen über das Paket hat Estland einen konstruktiven Ansatz verfolgt, indem es bemüht war, Vorschläge zu berücksichtigen und zu unterstützen, mit denen die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessert, illegale Marktpraktiken bekämpft und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringert würden. Die Verhandlungen führten jedoch zu einer Einigung, die einen Wettbewerbsnachteil für estnische Verkehrsunternehmen mit sich bringt, insbesondere dadurch, dass die Kraftverkehrsunternehmen verpflichtet werden, die Tätigkeit ihrer Flotte so zu organisieren, dass sichergestellt ist, dass ihre Fahrzeuge innerhalb von acht Wochen nach dem Verlassen des Niederlassungsmitgliedstaats dorthin zurückkehren („obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge“).

---

<sup>1</sup> 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, COM(2017) 281, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52017PC0281>;  
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, COM(2017) 277, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52017PC0277>;  
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, COM(2017) 278, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52017PC0278>.

Diese Verpflichtung war nicht Teil des ursprünglichen Pakets. Sie wurde keiner materiellen Folgenabschätzung unterzogen, was Anlass zu Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>2</sup> gibt.

Ferner beschränkt die Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsmitgliedstaat den geografischen Tätigkeitsbereich der Kraftverkehrsunternehmen dieses Mitgliedstaats und steht somit nicht im Einklang mit dem Ziel des Mobilitätspakets I, gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

Da diese Verpflichtung zu einer höheren Zahl der Leerfahrten und zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen führen wird, ist Estland außerdem der Auffassung, dass diese Anforderung im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der EU und den Zielen des Übereinkommens von Paris steht. Sie steht nicht im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 12. Dezember 2019<sup>3</sup>.

Ferner hält Estland diese Anforderung für unverhältnismäßig, da die Einigung bereits Maßnahmen zur Bekämpfung des Phänomens der sogenannten Briefkastenfirmen enthält. Die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge wird potenziell Anreize für solche Praktiken schaffen und darüber hinaus Kraftverkehrsunternehmen aus Mitgliedstaaten in Randlage zur Verlegung ihres Standortes anregen, was zu einem Rückgang der Arbeitsplätze und Steuereinnahmen führen würde.

Da die Maßnahme zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens führen könnte, ist Estland schließlich besorgt über ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Aus diesem Grund und unter Bekräftigung seiner Unterstützung für die Ziele des ursprünglichen Vorschlags für die soziale Säule und die Marktsäule des Mobilitätspakets I bedauert Estland, dass die obligatorische Rückkehr der Fahrzeuge in die Einigung aufgenommen wurde. Vor diesem Hintergrund wird Estland gegen die genannte Einigung stimmen.

---

<sup>2</sup> Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über bessere Rechtsetzung, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>.

<sup>3</sup> Abschnitt 1 Nummer 5: *Alle einschlägigen Rechtsvorschriften und politischen Maßnahmen der Union müssen mit dem Ziel der Klimaneutralität im Einklang stehen und zu seiner Verwirklichung beitragen, wobei auf gleiche Rahmenbedingungen zu achten ist. [...]* <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/de/pdf>