



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 7. April 2020
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0123(COD)

5115/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 8
CODEC 13
PARLNAT 21

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 zu ihrer Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor

- Begründung des Rates
- Vom Rat am 7. April 2020 angenommen

I. EINLEITUNG

1. Die Europäische Kommission hat am 31. Mai 2017 einen 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 angenommen.
2. Dieser Vorschlag wurde als Teil des Mobilitätspakets I vorgelegt, und das Gesetzgebungsverfahren soll in Verbindung mit zwei anderen Legislativvorschlägen durchgeführt werden, dem Vorschlag zu den Ruhezeiten der Fahrer und Regeln für Fahrtenschreiber und dem Vorschlag zu Durchsetzungsbestimmungen für Sozialvorschriften und die Entsendung von Kraftfahrern.
3. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat sich am 3. Dezember 2018 auf eine allgemeine Ausrichtung¹ geeinigt.
4. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 4. April 2019 festgelegt.
5. Von Oktober bis Dezember 2019 haben das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission Verhandlungen im Hinblick auf eine Einigung über den Vorschlag geführt. Am 11. Dezember 2019 haben sich die Verhandlungsführer auf einen Kompromisstext geeinigt, der am 20. Dezember 2019 vom Ausschuss der Ständigen Vertreter gebilligt wurde².
6. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments hat die politische Einigung am 21. Januar 2020 bestätigt, der Rat am 20. Februar 2020³.
7. Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Januar 2018 und des Ausschusses der Regionen vom 1. Februar 2018 berücksichtigt.

¹ Dok. 15084/18.

² Dok. 15085/19.

³ Dok. 5424/20 + ADD 1-4.

8. Angesichts dieser Einigung hat der Rat am 7. April 2020 im Wege des schriftlichen Verfahrens den Standpunkt des Rates in erster Lesung nach der rechtlichen und sprachlichen Überarbeitung des Textes gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nach Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegt.

II. ZIEL

9. Das allgemeine Ziel des Vorschlags besteht darin, die Vorschriften über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt zu modernisieren, um das reibungslose Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts zu gewährleisten. Dazu werden die bestehenden Vorschriften an die derzeitigen Gegebenheiten angepasst und der Anwendungsbereich der Verordnungen erweitert, wodurch die Schwachstellen der Vorschriften und die Mängel bei ihrer Durchsetzung behoben werden. Insbesondere werden die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 im Hinblick auf die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers aktualisiert, um Briefkastenfirmen und unlauteren Wettbewerb zu bekämpfen. Darüber hinaus werden die Kabotagevorschriften in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erweitert, um den Missbrauch dieser Bestimmungen zu verhindern. Die einschlägigen Standards für die Kontrolle in den beiden genannten Verordnungen werden weiter präzisiert und die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der verschiedenen Mitgliedstaaten wird erleichtert, um gleiche Wettbewerbsbedingungen und eine einheitliche Durchsetzung für alle Unternehmen in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A) Allgemeines

10. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags haben das Parlament und der Rat Verhandlungen geführt, um im Rahmen des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer Einigung zu gelangen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden Gesetzgebern erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

B) Zentrale politische Fragen

11. Der Kompromiss, der sich im Standpunkt des Rates in erster Lesung widerspiegelt, enthält die folgenden Kernpunkte:

a) Leichte Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009)

12. Die Kommission hat ursprünglich vorgeschlagen, bestimmte Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 für Verkehrsunternehmer verbindlich vorzuschreiben, die ausschließlich leichte Nutzfahrzeuge einsetzen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen nicht überschreitet; die Kommission hat jedoch nicht vorgeschlagen, den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 entsprechend zu erweitern. Ähnlich wie das Parlament unterstützt der Rat die Aufnahme dieser Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 (Artikel 1 Absatz 4), wenn ihre zulässige Gesamtmasse, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 2,5 Tonnen übersteigt und sie im internationalen gewerblichen Verkehr eingesetzt werden. Aus Gründen der Kohärenz werden diese Fahrzeuge im Standpunkt des Rates auch in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Artikel 1 Absatz 5) aufgenommen.

13. Im Standpunkt des Rates ist ein Übergangszeitraum von 21 Monaten vorgesehen, bevor die beiden Verordnungen für die betreffenden leichten Nutzfahrzeuge gelten. Dieser Übergangszeitraum ist von wesentlicher Bedeutung, damit die Verkehrsunternehmer die Fahrer der betreffenden leichten Nutzfahrzeuge auf die erforderlichen Formalitäten und Verwaltungsverfahren vorbereiten können. Die Kommission sollte diesen Zeitraum auch dazu nutzen, Durchführungsrechtsakte (gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) zu erlassen, in denen die Funktionen festgelegt werden, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Zugriff auf Daten in Bezug auf 1) die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge eines Unternehmens, 2) die Anzahl der in einem Unternehmen beschäftigten Personen und 3) die Risikoeinstufung eines Unternehmens ermöglichen, sobald eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2006/22/EG angenommen wurde.

b) Voraussetzungen bezüglich der Anforderungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009)

14. Im Standpunkt des Rates wird bekräftigt, dass drei der vier Anforderungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers wie von der Kommission vorgeschlagen geändert werden müssen, um einen fairen Wettbewerb und ein reibungsloses Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts sicherzustellen.

15. Hinsichtlich der Anforderung der Niederlassung ist auch der Rat der Auffassung, dass eine klarere Verbindung zwischen der Tätigkeit des Unternehmens und dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, sichergestellt werden muss. Die Kommission hatte vorgeschlagen, zu den drei bestehenden Kriterien noch zwei weitere hinzuzufügen. Der Standpunkt des Rates enthält noch zwei zusätzliche verbindliche Kriterien, sodass nun nach Artikel 5 sieben Kriterien zu erfüllen sind. Die Vorschläge des Parlaments in den Abänderungen 130, 131, 132 und 133 wurden nicht übernommen, da die meisten Elemente dieser Vorschläge in der endgültigen Liste der Kriterien ausreichend berücksichtigt sind. Der Standpunkt des Rates umfasst auch zwei fakultative Kriterien, die die Mitgliedstaaten den Verkehrsunternehmen auferlegen können.

16. Auf der Grundlage des Standpunkts des Parlaments (Abänderung 128) ist der Rat mit der Aufnahme einer Bestimmung in Artikel 5 einverstanden, wonach ein Unternehmen dafür sorgen muss, dass die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge mindestens alle acht Wochen zu einer der Betriebsstätten des Unternehmens zurückkehren; ursprünglich hatte das Parlament vorgeschlagen, dass dies alle vier Wochen zu erfolgen hat. Die Kommission akzeptierte diese Bestimmung im Hinblick auf den Gesamtkompromiss, gab jedoch eine Erklärung ab, in der sie dieses Element der Einigung bedauert, da eine solche Rückkehr der Fahrzeuge Ineffizienzen im Verkehrssystem und einen Anstieg unnötiger Emissionen, Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung zur Folge haben könnte.
17. Der Rat stimmt dem Vorschlag der Kommission zur Präzisierung und weiteren Harmonisierung der Bewertung der Zuverlässigkeit im Wesentlichen zu. Der Rat hat den Wortlaut von Artikel 6 Absätze 1 und 2 umformuliert; ferner akzeptierte er den Vorschlag des Parlaments (Abänderung 134), in Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b die nicht genehmigte Kabotage in die Liste der Bereiche aufzunehmen, in denen kein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder wegen eines schwerwiegenden Verstoßes ergangen sein darf. Im Standpunkt des Rates ist vorgesehen, dass die Kommission nach dem Prüfverfahren Durchführungsrechtsakte zur Erstellung einer Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade schwerwiegender Verstöße erlassen soll, die neben den in Anhang IV aufgeführten Kategorien und Arten von Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können.
18. Der Rat stimmt dem Vorschlag der Kommission zu, in Artikel 7 für Unternehmen, die ausschließlich leichte Nutzfahrzeuge betreiben, spezifische und weniger anspruchsvolle Bedingungen in Bezug auf die finanzielle Leistungsfähigkeit einzuführen. Um neu gegründeten Unternehmen den Markteintritt zu erleichtern, schlägt der Rat vor, klarzustellen, mit welchen Mitteln sie ihre finanzielle Leistungsfähigkeit nachweisen können.
19. Der Rat stimmt dem Vorschlag der Kommission zu, die Bestimmung in Artikel 3 Absatz 2 zu streichen, wonach die Mitgliedstaaten die vier Anforderungen, die die Unternehmen im Hinblick auf die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers erfüllen müssen, ergänzen können. Stattdessen können die Mitgliedstaaten nach dem Standpunkt des Rates spezifische Anforderungen in Bezug auf die Niederlassungskriterien (Artikel 5 Absatz 2) und die Kriterien für die finanzielle Leistungsfähigkeit (Artikel 7) einführen sowie eine Befreiung von der Prüfung gemäß Artikel 8 Absatz 1 für Güterkraftverkehrsunternehmen vorsehen, die nur leichte Nutzfahrzeuge betreiben und ihre fachliche Eignung aufgrund ihrer Erfahrung nachweisen können (Artikel 9).

20. In Bezug auf die fachliche Eignung (Artikel 8 Absatz 5) stimmt der Rat dem Vorschlag des Parlaments (Abänderung 138) zu, den Mitgliedstaaten zu gestatten, die Weiterbildung in den in Anhang I aufgelisteten Sachgebieten in dreijährigen Abständen zu fördern, womit der ursprünglich vorgesehene Zeitraum von 10 Jahren verkürzt wird.
- c) Durchsetzung und Kontrollen (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009)**
21. In der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hat die Kommission lediglich vorgeschlagen, Artikel 12 über „Kontrollen“ zu aktualisieren, während in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 die Aufnahme eines neuen Artikels über „Kontrollen“ vorgeschlagen wurde. Der Rat stimmt im Allgemeinen der Bedeutung von Kontrollen und der Durchsetzung in beiden Verordnungen zu und teilt die Auffassung, dass das Verfahren und die Kontrollen ausführlicher erläutert werden sollten.
22. Im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 (Artikel 12 Absatz 1) ist der Rat damit einverstanden, eine regelmäßige Überwachung der Einhaltung der Anforderungen nach Artikel 3 einzuführen. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten Kontrollen vor Ort in den Räumlichkeiten des Unternehmens in Erwägung ziehen und die Risikoeinstufung eines Unternehmens auf der Grundlage des gemäß der Richtlinie 2006/22/EG eingeführten Risikoeinstufungssystems berücksichtigen, das auch alle in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Verstöße abdecken muss.
23. Im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 stimmt der Rat dem Vorschlag der Kommission in Bezug auf die Aufnahme eines Artikels 10a zu, wonach die Mitgliedstaaten eine Mindestanzahl von Kontrollen in Bezug auf die Einhaltung der Kabotagevorschriften und außerdem pro Jahr mindestens zwei abgestimmte Straßenkontrollen durchführen müssen. Auf der Grundlage eines Vorschlags des Parlaments (Abänderung 174) ist auch der Rat der Auffassung, dass alle Mitgliedstaaten dafür sorgen müssen, dass eine nationale Durchsetzungsstrategie angewandt wird und dass diese Strategie insbesondere auf Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung ausgerichtet sein muss (Abänderung 175). Der Rat stimmt auch dem Vorschlag des Parlaments zu, dass die in der Richtlinie 2006/22/EG vorgesehenen Kontrollen auch Kontrollen von Kabotagebeförderungen umfassen müssen (Abänderung 174). Der Rat war mit den Abänderungen 176, 177, 178 und 179 des Parlaments nicht einverstanden, da diese aufgrund der technischen Schwierigkeiten kaum umzusetzen wären.

d) Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters und Rehabilitierung des Verkehrsleiters (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009)

24. Der Rat stimmt dem Vorschlag der Kommission zu, den Mindestzeitraum für die Rehabilitierung eines Verkehrsleiters nach der Aberkennung der Zuverlässigkeit (auf ein Jahr) zu harmonisieren (Artikel 14). Der Rat stimmt im Wesentlichen auch dem diesbezüglichen Vorschlag des Parlaments (Abänderung 140) zu; er hat jedoch beschlossen, spezifischer zu sein und die Anforderung in die Verordnung aufzunehmen, dass ein Verkehrsleiter, dem die Zuverlässigkeit aberkannt wurde, nachweisen muss, dass er ein Mindestmaß an Weiterbildung absolviert oder eine Prüfung abgelegt hat, die seine Kenntnisse in den in Anhang I Teil I aufgeführten Sachgebieten belegt; ferner hat er beschlossen, die Kommission nicht anzuweisen, eine Liste von Rehabilitierungsmaßnahmen zu erstellen.

e) Verwaltungszusammenarbeit (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009)

25. Der Rat stimmt dem Vorschlag der Kommission zu, zusätzliche Elemente in die einzelstaatlichen elektronischen Register aufzunehmen (Artikel 16) und die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten ausführlicher zu beschreiben (Artikel 18). Diese Elemente sollten eine bessere Durchsetzung der geänderten Vorschriften ermöglichen.

26. Der Rat ist damit einverstanden, drei der vier Datenkategorien, deren Aufnahme in die einzelstaatlichen elektronischen Register die Kommission vorgeschlagen hat, hinzuzufügen (Artikel 16 Absatz 2): 1) die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen verfügt, 2) die Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen und 3) die Risikoeinstufung des Unternehmens. Das Parlament (Abänderung 143) hat zudem vorgeschlagen, Arbeitsverträge in diese Register aufzunehmen, doch der Rat konnte diesem Vorschlag nicht zustimmen. Der Rat stimmt mit dem Parlament überein (Abänderung 148), dass diese neuen Daten den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich sein sollten; der Rat stimmt mit dem Parlament jedoch nicht überein (Abänderung 148), dass dies in einem delegierten Rechtsakt festgelegt werden sollte, sondern schlägt vor, der Kommission entsprechende Durchführungsbefugnisse zu übertragen.

27. Der Rat ist in Bezug auf Artikel 16 Absatz 2 damit einverstanden, dass die ersuchte Behörde die gewünschten Informationen über schwerwiegende Verstöße (Buchstabe e) und den Namen einer Person, die für ungeeignet erklärt wurde (Buchstabe f), innerhalb von fünf Tagen und nicht wie ursprünglich vorgesehen binnen 30 Tagen zur Verfügung stellen muss.
28. Der Rat teilt die Auffassung, dass die Bedingungen für die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 18 genauer festgelegt werden müssen. Der Rat hat nichts dagegen einzuwenden, eindeutig auf den Grundsatz der engen Zusammenarbeit und zügigen Amtshilfe zu verweisen (Artikel 18 Absatz 2), wie vom Parlament vorgeschlagen (Abänderung 149). Im Standpunkt des Rates ist in Artikel 18 Absatz 5 eine Höchstfrist (30 Tage) für die Beantwortung begründeter Ersuchen durch die Mitgliedstaaten festgelegt; die Mitgliedstaaten können im gegenseitigen Einvernehmen eine kürzere Frist vereinbaren. Darüber hinaus vertritt der Rat in Bezug auf Artikel 18 Absatz 7 die Auffassung, dass ein Mitgliedstaat die Möglichkeit haben sollte, den ersuchenden Mitgliedstaat binnen 10 Tagen ab Eingang des ursprünglichen Ersuchens aufzufordern, sein Ersuchen zu begründen. Ebenfalls binnen 10 Tagen kann der ersuchte Mitgliedstaat dem ersuchenden Mitgliedstaat auch mitteilen, dass es schwierig ist, dem Ersuchen nachzukommen, sodass eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten gefunden werden kann. Ferner könnte die Kommission ersucht werden, geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Schließlich ist der Rat damit einverstanden, in Artikel 18 Absatz 9 Bestimmungen über Datenschutzaspekte aufzunehmen und festzulegen, dass die Verwaltungszusammenarbeit unentgeltlich erfolgen muss; zudem wird klargestellt, dass ein Auskunftsersuchen die zuständigen Behörden nicht daran hindert, Maßnahmen zu ergreifen, um mutmaßliche Verstöße gegen die Verordnung zu ermitteln und ihnen vorzubeugen.
29. In Artikel 18 Absatz 8 des Standpunkts des Rates wird erläutert, dass sowohl das Benachrichtigungssystem „ERRU“ (European Register of Road Transport Undertakings – Europäisches Register der Kraftverkehrsunternehmen) für den Austausch von Mitteilungen über Verurteilungen und Sanktionen für schwerwiegende Verstöße als auch das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) genutzt werden müssen, um die Verwaltungszusammenarbeit und die gegenseitige Amtshilfe zu erleichtern. Zu diesem Zweck schlägt der Rat vor, die IMI-Verordnung (Verordnung (EU) Nr. 1024/2012) zu ändern, um die Verordnung (EU) Nr. 1071/2009 in den Anwendungsbereich der IMI-Verordnung aufzunehmen und den Titel des Änderungsrechtsakts entsprechend zu ändern. Da beide Systeme parallel und komplementär eingesetzt werden müssen, je nach den auszutauschenden Informationen, konnte der Rat dem Vorschlag des Parlaments in Abänderung 150, wonach die Verwaltungszusammenarbeit nur über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) erfolgen soll, nicht zustimmen.

30. Der Vorschlag des Parlaments, eine detaillierte Bestimmung und flankierende Maßnahmen aufzunehmen, um die Verwaltungszusammenarbeit weiter zu erleichtern (Abänderung 155), wurde nicht übernommen, da deutlich wurde, dass die Verordnung genügend Elemente enthält, um eine gute Zusammenarbeit zu gewährleisten.

f) Kabotagebeförderungen (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009)

31. Die Kommission hat vorgeschlagen, die Durchsetzung der Kabotagevorschriften in Artikel 8 zu erleichtern, indem die Höchstzahl der Kabotagebeförderungen abgeschafft und die Höchstzahl der Tage für die Durchführung solcher Kabotagebeförderungen verringert wird. Der Rat stimmt dem Kommissionsvorschlag zur Kabotage nicht zu und hat beschlossen, das derzeitige Modell von drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen beizubehalten.
32. Mit dem Standpunkt des Rates wird in Artikel 8 Absatz 2a ein neues Konzept eingeführt, nämlich ein Karenzzeitraum von vier Tagen nach jedem Zeitraum von Kabotagebeförderungen in einem Mitgliedstaat. Das Parlament hatte in Abänderung 170 ein ähnliches Konzept vorgesehen, doch am Ende wurde das Ratsmodell übernommen. Dieser Karenzzeitraum soll sicherstellen, dass Kabotagebeförderungen nicht in einer Weise durchgeführt werden, dass eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in dem Mitgliedstaat entsteht, in dem die Kabotage durchgeführt wurde.
33. Der Rat stimmt dem Vorschlag der Kommission und dem Parlament (Abänderung 171) zu, dass in Artikel 8 Absatz 3 klargestellt werden sollte, dass der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege vorlegen muss, um die Einhaltung der Kabotagevorschriften nachzuweisen, dass diese Belege auch auf elektronischem Wege übermittelt werden können und dass der Fahrer in einschlägigen Fällen die Hauptverwaltung kontaktieren kann, um Unterstützung bei der Bereitstellung der Belege zu erhalten.
34. Mit dem Standpunkt des Rates wird – ausgehend von einer ursprünglichen Idee des Parlaments (Abänderung 164) – in Artikel 10 die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten eingeführt, Kabotagevorschriften auf Beförderungen im kombinierten Verkehr anzuwenden, wie dies in der Richtlinie 92/106/EG vorgesehen ist. Die Kommission akzeptierte diese Bestimmung im Hinblick auf den Gesamtkompromiss, gab jedoch eine Erklärung ab, in der sie dieses Element der Einigung bedauert, da es den Förderungseffekt auf den multimodalen Güterverkehr schmälern könnte.

g) Haftung (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009)

35. Der Rat stimmt dem Vorschlag der Kommission zu, Artikel 14a aufzunehmen, um festzulegen, dass die Mitgliedstaaten Vorschriften festlegen müssen, nach denen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer Sanktionen unterworfen werden, wenn sie wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass mit den von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdiensten gegen die Verordnung verstoßen wird.

h) Ausübung der Befugnisübertragung und Ausschussverfahren (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009)

36. Die Kommission hat in den Artikeln 6 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zwar vorgeschlagen, der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte zu übertragen, doch der Rat ist lediglich damit einverstanden, der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 9 zu übertragen. Der Rat teilt die Auffassung, dass der Kommission die Befugnis zum Erlass von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 6 zur Festlegung einer Liste von Kategorien, Arten und Schweregraden schwerwiegender Verstöße übertragen werden sollte.

37. In ihrem Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 hat die Kommission vorgeschlagen, eine Befugnisübertragung zum Erlass delegierter Rechtsakte aufzunehmen. Mit dem Standpunkt des Rates wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, allerdings nur gemäß Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4. Mit dem Standpunkt des Rates wird der Kommission nicht die Befugnis übertragen, die Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz anzupassen (Artikel 4 Absatz 2), wie von der Kommission vorgeschlagen.

i) Berichterstattung und Überprüfung (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009)

38. Damit die Kommission das Funktionieren der geänderten Verordnungen bewerten kann, wurden die Forderungen des Parlaments im Hinblick auf die Berichterstattung durch die Kommission, den Zeitrahmen, innerhalb dessen die Kommission Bericht erstatten muss, und die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission übermitteln müssen, in den Standpunkt des Rates übernommen; ferner enthält der Standpunkt des Rates noch klarere Leitlinien dazu.

39. In Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 spiegelt Artikel 26 die Hauptaspekte der Abänderungen des Parlaments (Abänderungen 156, 157, 158, 159, 160, 161 und 162) wider. Der Rat stimmt auch dem Vorschlag des Parlaments (Abänderung 163) zu, einen ausführlichen Bericht über die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu erstellen.
40. Wie vom Parlament vorgeschlagen (Abänderung 182), ist auch der Rat der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten die Kommission über ihre nationalen Durchsetzungsstrategien gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 unterrichten müssen (Artikel 17 Absatz 3). Der Rat stimmt auch mit dem Parlament überein (Abänderung 183), dass die Kommission einen Bericht über die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt der Gemeinschaft erstellen sollte (Artikel 17 Absatz 4).
41. Der Rat teilt auch die Auffassung des Parlaments, dass in beide Verordnungen eine Überprüfungs Klausel aufgenommen werden sollte.

j) Weitere Elemente des Standpunkts des Rates

- a) Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird gestrichen, weil er hinfällig geworden ist;
- b) in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird eine Präzisierung aufgenommen;
- c) im Standpunkt des Rates wird in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erläutert, welcher Vermerk in der Gemeinschaftslizenz für leichte Nutzfahrzeuge anzubringen ist.

k) Weitere Vorschläge der Kommission bzw. weitere Abänderungen des Parlaments, die nicht in den Standpunkt des Rates in erster Lesung aufgenommen wurden

42. Dabei handelt es sich insbesondere um
- a) einen Hinweis auf die Beförderung von leeren Containern oder Paletten in Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009;
- b) eine Änderung der Definition des Begriffs „Kabotage“ (Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009);

- c) eine Definition des Begriffs „Transit“ in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Abänderung 167), da dieser Aspekt bereits durch den Vorschlag zur Festlegung spezifischer Vorschriften im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor abgedeckt wird;
- d) den Vorschlag des Parlaments (Abänderung 58), dass die Ausstattung mit intelligenten Fahrtenschreibern eine der Anforderungen für eine Gemeinschaftslizenz sein sollte (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009), da dieser Aspekt bereits im Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern erfasst wird;
- e) Abänderung 172 des Parlaments zu Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 hinsichtlich der Entlohnung und des bezahlten Jahresurlaubs, da dieser Aspekt durch den Vorschlag zur Festlegung spezifischer Vorschriften im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor abgedeckt wird.

IV. FAZIT

- 43. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung entspricht voll und ganz dem in den Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament erzielten Kompromiss, der mit Hilfe der Kommission zustande gekommen ist. Dieser Kompromiss wird mit dem Schreiben der Vorsitzenden des TRAN-Ausschusses des Europäischen Parlaments an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter (23. Januar 2020) bestätigt. In diesem Schreiben teilt die Vorsitzende mit, dass sie den Mitgliedern des TRAN-Ausschusses und anschließend dem Plenum empfehlen wird, den Standpunkt des Rates in erster Lesung vorbehaltlich der Überprüfung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen beider Organe in der zweiten Lesung des Europäischen Parlaments ohne Abänderungen anzunehmen.
- 44. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung ein ausgewogenes Ergebnis darstellt und dass die geänderten Verordnungen nach ihrer Annahme das Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts verbessern und durch die weitere Präzisierung der Vorschriften und eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Behörden, die eine bessere Kontrolle und Durchsetzung sicherstellt, zu gleichen Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrssektor beitragen werden.