



Brüssel, den 15. April 2020
(OR. en)

7347/20

Interinstitutionelle Dossiers:

2017/0121 (COD)

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

TRANS 156
SOC 210
EMPL 164
MI 114
COMPET 153
CODEC 283

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. April 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 151 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union betreffend den Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, einer Verordnung 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 sowie einer Richtlinie 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 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 151 final.

Anl.: COM(2020) 151 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 15.4.2020
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, einer Verordnung 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 sowie einer Richtlinie 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 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

(Text von Bedeutung für den EWR)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, einer Verordnung 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 sowie einer Richtlinie 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 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Am 31. Mai 2017 nahm die Kommission im Rahmen des Mobilitätspakets („Europa in Bewegung“) ein umfassendes Paket aus drei Legislativvorschlägen zu sozialen Aspekten und Binnenmarktaspekten des Straßenverkehrs in der EU an.

Bei den drei betreffenden Legislativvorschlägen handelt es sich um:

- (1) einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs;
- (2) einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 165/2014 über den Fahrtenschreiber;
- (3) einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG über Mindestanforderungen für die Kontrolle der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und zur Festlegung sektorspezifischer Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern (Lex specialis zu Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern und zur Durchsetzungsrichtlinie 2014/67/EU).

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat:

(Dokumente COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD) und

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 18.1.2018

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: 1.2.2018

Festlegung des Standpunkts des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 4.4.2019

Festlegung des Standpunkts des Rates: 7.4.2020

2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Das allgemeine Ziel der Vorschläge der Kommission ist die Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen für die Arbeitnehmer im Kraftverkehrssektor und die gleichzeitige Gewährleistung gerechterer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmern.

Der Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der Regeln für die Zulassung zum Beruf und für den Zugang zum Markt zielt hauptsächlich darauf ab, diese Vorschriften zu präzisieren und zu vereinfachen und Briefkastenfirmen zu bekämpfen sowie gleichzeitig den derzeitigen Grad der Markttöffnung im Großen und Ganzen zu wahren.

Der Vorschlag zur Überarbeitung der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten und Fahrtenschreiber zielt darauf ab, einige Bestimmungen zu präzisieren, einige Vorschriften an den sich ändernden Bedarf des Sektors anzupassen und die intelligente Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor zu verbessern.

Was den Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der Durchsetzungsrichtlinie und zur Festlegung spezifischer Vorschriften für Entsendungen im Kraftverkehrssektor betrifft, so ist das Ziel, die verhältnismäßige und zweckdienliche Anwendung der Entsendevorschriften sicherzustellen, die Durchsetzung zu verbessern und die Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungen der Mitgliedstaaten besser zu strukturieren und effizienter zu gestalten.

3. BEMERKUNGEN ZU DEM STANDPUNKT DES RATES

Der vom Rat am 7. April 2020 in erster Lesung festgelegte Standpunkt unterstützt die Hauptziele der Kommissionsvorschläge, die Arbeits- und Sozialbedingungen für die Arbeitnehmer im Kraftverkehrssektor zu verbessern und gleichzeitig gerechtere Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmern zu gewährleisten.

Der Standpunkt des Rates ist aus mehreren Gründen ein bedeutender Fortschritt im Vergleich zu den derzeitigen Sozial- und Binnenmarktvorschriften der EU für den Kraftverkehr:

- **Organisation der wöchentlichen Ruhezeiten**

Die Kommission schlug vor, die wöchentlichen Ruhezeiten an die tatsächliche Praxis in der Branche anzupassen, indem mehr Flexibilität bei der Organisation der wöchentlichen Ruhezeiten eingeräumt wird, damit Fahrer innerhalb eines Zeitraums von vier Wochen zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen können. Der Standpunkt des Rates hält an dem Ziel des Kommissionsvorschlags fest, beschränkt diese Möglichkeit jedoch auf Fahrer, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätig sind, und unter bestimmten Bedingungen, d. h. die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten Ruhezeiten müssen außerhalb des

Niederlassungsmitgliedstaats eingelegt werden, die aufeinanderfolgenden reduzierten Ruhezeiten müssen vor der folgenden regelmäßigen Ruhezeit ausgeglichen werden, und der Fahrer muss alle drei Wochen „an den Wohnort“ zurückkehren. Diese Bedingungen stehen im Einklang mit dem Ziel der Kommission, für mehr Flexibilität im Güterfernverkehr zu sorgen und gleichzeitig zu gewährleisten, dass Fahrer regelmäßig für eine lange Ruhezeit an ihren Heimatort zurückkehren. Für den Bereich Personenverkehr beabsichtigt die Kommission, die Organisation der Lenk- und Ruhezeiten weiter zu untersuchen, um zu bewerten, ob spezifische Regeln erforderlich sind.

- *Regelmäßige Rückkehr des Fahrers*

Die Kommission schlug vor, die Verkehrsunternehmen dazu zu verpflichten, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass sie in der Lage sind, mindestens einmal alle drei aufeinanderfolgenden Wochen für eine wöchentliche Ruhezeit an den Heimatort zurückzukehren. Damit sollte verhindert werden, dass Fahrer lange Zeit im Ausland arbeiten, ohne die Möglichkeit zu haben, nach Hause zu ihren Familien zurückzukehren. Der Standpunkt des Rates bestätigt das Ziel des Vorschlags der Kommission. Demnach sollten Fahrer innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu der Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, oder zu ihrem Wohnort zurückkehren. In einem Erwägungsgrund wird klargestellt, dass es Fahrern freigestellt sein sollte zu wählen, wo sie ihre Ruhezeit verbringen. Die Zeitspanne verkürzt sich auf drei Wochen, wenn der Fahrer zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt hat. Der Standpunkt des Rates geht nicht so weit wie der Vorschlag der Kommission. Die Kommission erkennt jedoch an, dass sich der Standpunkt des Rates an demselben Ziel orientiert, insbesondere für Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr, die normalerweise zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen und dann am Ende der dritten Woche an ihren Heimatort zurückkehren werden.

- *Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrerhaus zu verbringen, und sichere und gesicherte Parkplätze*

Die Kommission schlug vor, im Einklang mit der Rechtsprechung klarzustellen, dass Fahrer ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten nicht im Fahrzeug verbringen dürfen und dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, dem Fahrer eine geeignete Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen bereitzustellen, wenn Fahrer nicht in der Lage sind, diese wöchentlichen Ruhezeiten an einem Ort ihrer Wahl einzulegen. Damit sollten die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessert und gute Ruhebedingungen sichergestellt werden. Der Standpunkt des Rates billigt den Kommissionsvorschlag, indem er regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbietet. Der Rat geht über den Vorschlag der Kommission hinaus, indem er die Kommission beauftragt, detaillierte Bestimmungen über sichere und gesicherte Parkplätze, d. h. das Dienstniveau und das Verfahren für die Zertifizierung dieser Parkplätze, vorzulegen. Der Standpunkt des Rates entspricht voll und ganz dem Ziel der Kommission, angemessene Ruhebedingungen für Fahrer zu gewährleisten, und ist in dieser Hinsicht noch ehrgeiziger.

- *Anwendung der Entsendevorschriften auf den Kraftverkehrssektor*

Die Kommission schlug vor, spezifische Kriterien für die Anwendung der Entsendevorschriften auf den Kraftverkehr einzuführen, die dem höchst mobilen Charakter des Sektors Rechnung tragen und eine gerechte Bezahlung von Fahrern

gewährleisten, die für eine längere Zeit im Ausland arbeiten. Die Kommission schlug vor, grenzüberschreitende Beförderungen mit einer Entsendedauer von bis zu drei Tagen pro Kalendermonat von den Entsendevorschriften über Mindestlohn und Mindesturlaub auszunehmen, während Kabotagebeförderungen weiterhin in vollem Umfang den Entsendevorschriften unterliegen sollten. Im Standpunkt des Rates wird an dem Grundsatz sektorspezifischer Entsendevorschriften für den Kraftverkehr festgehalten und gleichzeitig ein neues beförderungsbezogenes System, als Alternative zu dem von der Kommission vorgeschlagenen zeitbezogenen System, vorgeschlagen. Bilaterale Beförderungen, in die der Niederlassungsmitgliedstaat der Unternehmer einbezogen ist, sind vollständig von der Anwendung der Entsendevorschriften ausgenommen, während Beförderungen im Dreiländerverkehr und Kabotagebeförderungen, in die der Niederlassungsmitgliedstaat der Unternehmer nicht einbezogen ist, in vollem Umfang der Anwendung der Entsendevorschriften unterliegen.

Es ist auch eine Ausnahme von der Anwendung der Entsendevorschriften für zusätzliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit bilateralen Beförderungen vorgesehen. Im Güterverkehr kann der Fahrer eine Be- und/oder Entladung in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, vornehmen, sofern der Fahrer die Waren nicht in ein und demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt. Erfolgt im Anschluss an eine bilaterale Beförderung, die im Niederlassungsmitgliedstaat beginnt, und während der keine zusätzliche Tätigkeit ausgeführt wird, eine bilaterale Beförderung in den Niederlassungsmitgliedstaat, so wird die Ausnahme für zusätzliche Tätigkeiten auf höchstens zwei zusätzliche Be- und/oder Entladungen erweitert.

Im Personenverkehr kann der Fahrer im Rahmen bilateraler Beförderungen einmal Fahrgäste in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, aufnehmen und/oder absetzen, sofern er keine Beförderung von Fahrgästen zwischen zwei Orten innerhalb des durchquerten Mitgliedstaats anbietet. Gleiches gilt für die Rückfahrt.

Die Ausnahmen von den Entsendevorschriften für zusätzliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit bilateralen Beförderungen gelten ab dem Zeitpunkt, ab dem Fahrer verpflichtet sind, Angaben zu Grenzübertritten manuell in den Fahrtenschreibern aufzuzeichnen. Sie finden keine Anwendung mehr von dem Tag an, an dem intelligente Fahrtenschreiber, die der Anforderung der Aufzeichnung von Grenzübertritten und zusätzlichen Tätigkeiten entsprechen, in die Fahrzeuge eingebaut werden müssen.

Im Standpunkt des Rates wird ferner klargestellt, dass Unternehmen mit Sitz in einem Nicht-EU-Mitgliedstaat in Bezug auf die Anwendung der Entsendevorschriften keine günstigere Behandlung zuteilwerden darf als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, selbst wenn sie Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt gewähren.

Schließlich wird in dem Standpunkt des Rates die Anwendung des Begriffs der langfristigen Entsendung, der mit der überarbeiteten Entsenderichtlinie (Richtlinie (EU) 2018/957) eingeführt wurde, auf grenzüberschreitende Beförderungen dahin gehend präzisiert, dass die in einem Mitgliedstaat verbrachten Zeiträume nicht mit den in einem anderen Mitgliedstaat verbrachten Zeiträumen kumuliert werden.

Wie der Vorschlag der Kommission hat der Standpunkt des Rates zum Ziel, sicherzustellen, dass Fahrer, die die Lebenshaltungskosten eines anderen

Mitgliedstaats als desjenigen, in dem sie leben, zu tragen haben, entsprechend diesen Kosten bezahlt werden und daher einen angemessenen Lebensstandard haben. Die Klarstellungen im Standpunkt des Rates in Bezug auf die langfristige Entsendung und die Anwendung der Entsendevorschriften auf Drittstaaten sind erforderlich und zu begrüßen, um Zweifel an der Anwendung der Entsendevorschriften durch die Mitgliedstaaten auszuräumen. Darüber hinaus schlug die Kommission spezifische Verwaltungsanforderungen für die Anwendung der Entsendevorschriften im Straßenverkehrssektor vor, um unnötigen Verwaltungsaufwand für die Unternehmer zu vermeiden. Der Standpunkt des Rates unterstützt den Kommissionsvorschlag und sieht vor, dass der Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden und die Vorlage von Entsendemeldungen durch Kraftverkehrsunternehmen über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) erfolgen. Die Nutzung des IMI wird den Verwaltungsaufwand sowohl für die Verwaltungen als auch für die Unternehmen weiter verringern und somit zum Gesamtziel des Mobilitätspakets beitragen.

- *Einführung einer neuen Fahrtenschreibertechnologie*

Die Kommission hat keine Änderung der Fahrtenschreiberverordnung vorgeschlagen. Der Rat hielt es jedoch für notwendig, eine neue Generation von „intelligenten“ Fahrtenschreibern einzuführen, damit es möglich wird, den genauen Standort eines Fahrzeugs, das für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt wird, zu bestimmen, und so die Durchsetzung der Sozial- und Binnenmarktvorschriften erleichtert wird. Der Standpunkt des Rates enthält einen Zeitplan für die Einführung dieser neuen Technologie in neuen Fahrzeugen (zwei Jahre nach Annahme der technischen Spezifikationen) und in der bestehenden Flotte (Nachrüstung drei Jahre nach Annahme der technischen Spezifikationen für alle Fahrzeuge, die mit einem anderen Fahrtenschreiber als dem intelligenten Fahrtenschreiber der ersten Generation ausgerüstet sind; Nachrüstung vier Jahre nach Annahme der technischen Spezifikationen für alle Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der ersten Generation ausgerüstet sind). Der Standpunkt des Rates steht voll und ganz im Einklang mit einem Kernziel des Mobilitätspakets, das darin besteht, eine wirksame und effiziente Durchsetzung der neuen Sozial- und Binnenmarktvorschriften zu gewährleisten.

- *Anwendung der Vorschriften für die Zulassung zum Beruf sowie über die Lenk- und Ruhezeiten auf leichte Nutzfahrzeuge*

Um ein Mindestmaß an Professionalisierung der Unternehmer, die leichte Nutzfahrzeuge einsetzen, zu erreichen und damit die Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsunternehmer anzugleichen, schlug die Kommission vor, einige der Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auf Unternehmen auszudehnen, die leichte Nutzfahrzeuge einsetzen. Diese Unternehmer müssten die Kriterien der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung und der angemessenen finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllen. Im Standpunkt des Rates wird an der Einbeziehung von Unternehmen, die leichte Nutzfahrzeuge einsetzen, in den Geltungsbereich der Vorschriften über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers festgehalten und gleichzeitig alle Vorschriften auf diese Unternehmer angewandt. Diese Vorschriften gelten jedoch nur für Unternehmen, die im grenzüberschreitenden gewerblichen Verkehr tätig sind und Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t einsetzen. Darüber hinaus werden im Standpunkt des Rates die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrtenschreiber auf diese Unternehmer ausgeweitet. Der Standpunkt des Rates entspricht dem Ziel des Vorschlags der Kommission, ein Mindestmaß an

Professionalisierung der Unternehmer, die leichte Nutzfahrzeuge einsetzen, zu erreichen und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen diesen und den Unternehmern, die schwere Nutzfahrzeuge einsetzen, zu schaffen. Der Standpunkt des Rates, dass für diese Unternehmer außerdem die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrtenschreiber gelten müssen, ist annehmbar, da dies die Straßenverkehrssicherheit für diese Art von Fahrzeugen, die im grenzüberschreitenden gewerblichen Verkehr eingesetzt werden, weiter erhöhen wird.

- *Kabotagevorschriften*

Die Kommission schlug vor, die Kabotagevorschriften dahin gehend zu überarbeiten, dass eine unbegrenzte Anzahl von Beförderungen innerhalb eines Zeitraums von fünf Tagen nach der Entladung der eingeführten Lieferung im Aufnahmemitgliedstaat erlaubt wird. Diese Regelung würde die derzeitige Begrenzung auf drei Beförderungen innerhalb von sieben Tagen ersetzen und sollte die Durchsetzung erleichtern, während gleichzeitig der derzeitige Grad der Marktöffnung im Großen und Ganzen beibehalten würde. Im Standpunkt des Rates werden die derzeitigen Kabotagebeschränkungen (drei Beförderungen innerhalb von sieben Tagen) beibehalten und gleichzeitig ein Karenzzeitraum von vier Tagen eingeführt, innerhalb dessen Unternehmer keine Kabotagebeförderungen mehr in demselben Mitgliedstaat durchführen dürfen. Der Rat folgt nicht dem von der Kommission vorgeschlagenen Ansatz, der hauptsächlich darauf abzielte, die Durchsetzung zu erleichtern. Die Beibehaltung des derzeitigen Kabotagemodells ist im Hinblick auf die Durchsetzung schwieriger, aber die Kommission ist der Auffassung, dass es mit der neuen Generation von „intelligenten“ Fahrtenschreibern, die Teil des Standpunkts des Rates ist, einfacher sein wird, die Art der von den Verkehrsunternehmen durchgeführten Beförderungen und die entsprechende Anzahl zu ermitteln. Dies dürfte die Durchsetzbarkeit der Kabotagevorschriften im Vergleich zur derzeitigen Situation verbessern. Die Kommission kann die Idee eines Karenzzeitraums akzeptieren, um dem Problem der „systematischen Kabotage“ zu begegnen, d. h. Unternehmern, die mehrere aufeinanderfolgende Kabotagezeiträume im selben Mitgliedstaat aneinanderreihen, indem sie diesen Mitgliedstaat unter Verstoß gegen die in der Verordnung (EU) Nr. 1072/2009 festgelegten und im Änderungstext beibehaltenen Beschränkungen verlassen und wieder in diesen Mitgliedstaat einfahren.

- *Niederlassungskriterien im Zusammenhang mit Fahrern (Rom I)*

Die Kommission hat keine neuen Anforderungen an die Einstellung von Arbeitnehmern im Zusammenhang mit dem Kriterium der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers vorgeschlagen. Der Standpunkt des Rates enthält ein neues Niederlassungskriterium, nach dem die Unternehmer gewöhnlich und dauerhaft über eine – im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit angemessene – Zahl an Fahrern, die normalerweise einer Betriebsstätte im Niederlassungsmitgliedstaat zugeordnet sind, verfügen müssen. Der Standpunkt des Rates soll zu einer ausreichenden Personalausstattung beitragen, sofern es sich um eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung handelt. Er lässt genügend Spielraum, um die Freiheit der Unternehmer bei der Einstellung von Personal nicht unangemessen einzuschränken.

- *Fristen für die Umsetzung/Geltungsbeginn*

Die Kommission hat keine genauen Zeitpunkte für den Geltungsbeginn der neuen Vorschriften vorgeschlagen. Im Standpunkt des Rates ist der Geltungsbeginn der Verordnung zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 auf das Datum 18 Monate nach ihrem Inkrafttreten festgelegt. Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in ihrer Gesamtheit und das Erfordernis, im Besitz einer Gemeinschaftslizenz nach Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zu sein, gelten jedoch für Unternehmer, die leichte Nutzfahrzeuge über 2,5 Tonnen im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen, erst 21 Monate nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung. Die überarbeitete Durchsetzungsrichtlinie (Richtlinie 2006/22/EG) und die Lex specialis über die Entsendung von Arbeitnehmern sehen für die Umsetzung der nationalen Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten eine Frist von 18 Monaten nach Inkrafttreten des Rechtsakts vor. Die überarbeiteten Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EG) Nr. 165/2014 werden unmittelbar nach ihrem Inkrafttreten gelten, enthalten jedoch Übergangsbestimmungen für die Anwendung der Bestimmungen über die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers (siehe oben) und die Anwendung der Vorschriften auf leichte Nutzfahrzeuge (ab dem 1. Juli 2026). Die Mitgliedstaaten, die Unternehmer und die Kommission werden geraume Zeit benötigen, sich an die neuen Vorschriften anzupassen. Insbesondere die Weiterentwicklung des Binnenmarkt-Informationssystems für die Anwendung der Entsendevorschriften, die neuen Schulungs- und Prüfungsanforderungen für Unternehmer, die leichte Nutzfahrzeuge einsetzen, und die technischen Entwicklungen, die für die neuen Fahrtenschreibertechnologien erforderlich sind, erfordern ausreichend Zeit für die Umsetzung. Der Standpunkt des Rates ist daher in dieser Hinsicht annehmbar.

Die Kommission hat jedoch Vorbehalte gegen zwei im Standpunkt des Rates enthaltene Maßnahmen, nämlich die Verpflichtung zur regelmäßigen Rückkehr der Lastkraftwagen in den Niederlassungsmitgliedstaat der Unternehmer und die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, Kabotagebeschränkungen auf die innerstaatlichen Teilstrecken des kombinierten Verkehrs anzuwenden. Aus diesem Grund gab die Kommission die folgende Erklärung zu der vom Europäischen Parlament und vom Rat am 12. Dezember 2019 erzielten politischen Einigung ab:

„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 Trilogssitzung 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 multimodalen 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.“

Da die beiden betreffenden Maßnahmen Teil des Standpunkts des Rates sind, bestätigt die Kommission den in der Erklärung vertretenen Standpunkt.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission ist der Auffassung, dass, trotz einiger Mängel im Standpunkt des Rates, die Einführung neuer und eindeutigerer Bestimmungen zu besseren Arbeits- und Sozialbedingungen, einem fairen Wettbewerb und mehr Rechtssicherheit im Straßenverkehrssektor führen wird. Die neuen Bestimmungen werden auch eine solide Grundlage für die künftige Durchsetzung der Vorschriften für den Kraftverkehrssektor bilden.

Die Kommission akzeptiert im Interesse eines Kompromisses den Standpunkt des Rates und ermöglicht es so dem Europäischen Parlament, den endgültigen Text in zweiter Lesung anzunehmen. Nach Ansicht der Kommission würde die Annahme der Vorschläge zu sozialen und marktbezogenen Aspekten erhebliche Vorteile für den Straßenverkehrssektor mit sich bringen. Die Kommission erhält jedoch ihre Vorbehalte hinsichtlich zwei der im Standpunkt des Rates enthaltenen Maßnahmen aufrecht.