



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 21. Dezember 2021
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0113 (COD)

13531/1/21
REV 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur
Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer
gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr
- Vom Rat angenommen am 20. Dezember 2021

RICHTLINIE (EU) .../...
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom ...

zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG
über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren³,

¹ ABl. C 129 vom 11.4.2018, S. 71.

² ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

³ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. Januar 2019 (ABl. C 411 vom 27.11.2020, S. 258) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 20. Dezember 2021 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... [(ABl. ...)/(noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ sieht ein Mindestmaß an Marktöffnung bei der Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vor.
- (2) Durch die Verwendung von Mietfahrzeugen können Unternehmen, die Güter im Werkverkehr oder im gewerblichen Güterverkehr befördern, ihre Kosten verringern und gleichzeitig ihre betriebliche Flexibilität erhöhen. Dies kann zur Steigerung der Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen beitragen. Darüber hinaus sind Mietfahrzeuge tendenziell neuer als die Fahrzeuge einer durchschnittlichen Fahrzeugflotte und daher im Durchschnitt auch sicherer und weniger umweltbelastend.
- (3) Die Richtlinie 2006/1/EG ermöglicht es den Unternehmen nicht, in vollem Umfang Nutzen aus den Vorteilen der Verwendung von Mietfahrzeugen zu ziehen. Die Richtlinie erlaubt es den Mitgliedstaaten, die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr der in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen einzuschränken. Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, die Verwendung von Mietfahrzeugen in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zu gestatten, wenn das Fahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats als dem Niederlassungsmitgliedstaats, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in Betrieb genommen worden ist.

¹ Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82).

- (4) Damit die Unternehmen die Vorteile der Verwendung von Mietfahrzeugen besser nutzen können, sollte es ihnen möglich sein, Fahrzeuge zu verwenden, die in einem beliebigen Mitgliedstaat und nicht nur im Niederlassungsstaat angemietet wurden. Durch diese Möglichkeit könnten sie insbesondere einfacher kurzfristige, saisonale oder vorübergehende Nachfragespitzen bewältigen oder defekte oder beschädigte Fahrzeuge ersetzen, während gleichzeitig die Übereinstimmung mit den notwendigen Sicherheitsanforderungen sichergestellt und für angemessene Arbeitsbedingungen für die Fahrer gesorgt wäre.
- (5) Die Mitgliedstaaten sollten die Verwendung von Fahrzeugen, die von im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats niedergelassenen Unternehmen gemietet wurden, in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet nicht beschränken dürfen, wenn die Fahrzeuge gemäß den geltenden Rechtsvorschriften, Sicherheitsanforderungen und sonstigen rechtsverbindlichen Normen eines Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen wurden und wenn sie – bei Fahrzeugen, für die eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ vorliegen muss – vom Mitgliedstaat der Niederlassung des Unternehmens mit dieser beglaubigten Kopie zur Nutzung zugelassen wurden.
- (6) Um die Bereitstellung relevanter Nachweise zu vereinfachen, sollten die Mitgliedstaaten auch elektronische Dokumente als Beweis für die Einhaltung der Richtlinie 2006/1/EG anerkennen.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300, 14.11.2009, p.72).

- (7) Die Kraftfahrzeugsteuersätze in der Union unterscheiden sich nach wie vor erheblich. Daher haben bestimmte Beschränkungen, die sich indirekt auch auf die Freiheit zur Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Fahrzeugvermietung auswirken, weiterhin ihre Berechtigung, da sie zur Vermeidung von Steuerverzerrungen beitragen. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, den Zeitraum zu beschränken, in dem ein in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassenes Unternehmen ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes oder in Betrieb genommenes Mietfahrzeug nutzen darf. Da diese Richtlinie nicht die nationalen Kraftfahrzeugbesteuerung harmonisiert und die Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen mit der Kraftfahrzeugbesteuerung zusammenhängen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Zulassung des Mietfahrzeugs vorzuschreiben, sofern das Fahrzeug mindestens 30 Tage verkehren kann, bevor diese Pflicht anwendbar wird. Die Mitgliedstaaten sollten auch die Möglichkeit haben, die Anzahl der von einem in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen gemieteten Fahrzeuge zu beschränken. Diese Obergrenze sollte nicht niedriger sein als ein bestimmter Anteil der dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge, bei dessen Berechnung die Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat gemietet und nicht im Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens zugelassen sind, nicht berücksichtigt werden.

- (8) Um die Durchsetzung durch einen Mitgliedstaat von Beschränkungen durch ein in dessen Hoheitsgebiet zugelassenes Unternehmen für die Verwendung von Mietfahrzeugen, die gemäß den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, zu verbessern, sollte der Niederlassungsmitgliedstaat vorschreiben können, dass die Laufzeit des Mietvertrags die zulässige Nutzungsdauer des betreffenden Fahrzeugs nicht überschreitet. Die Gültigkeit beglaubigter Kopien der Gemeinschaftslizenz, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erteilt wird, kann auf einen Zeitraum beschränkt werden, der der Dauer des Mietvertrags entspricht. Auf diesen beglaubigten Kopien kann das amtliche Kennzeichen des Mietfahrzeugs vermerkt werden.

- (9) Der Betrieb von Mietfahrzeugen sollte die Überwachung und Kontrolle der Rechtmäßigkeit des Werkverkehrs, die Unternehmen in anderen Mitgliedstaaten als dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung ausüben, nicht behindern. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ müssen einzelstaatliche elektronische Register die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge führen, über die ein Transportunternehmen verfügt. Dies sollte auch alle Fahrzeuge einschließen, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens gemietet werden. Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 regelt auch den Zugang von zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten zu Daten in einzelstaatlichen elektronischen Registern. Die einzelstaatlichen elektronischen Register sollten die gezielte Suche nach Fahrzeugen mit amtlichen Kennzeichen, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat ausgestellt worden sind, ermöglichen.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

- (10) Um sicherzustellen, dass die Verpflichtung zur Eintragung des amtlichen Kennzeichens eines Mietfahrzeugs, das von einem Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt wird, in das einzelstaatliche elektronische Register erfüllt wird, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register einzutragen sind, übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ausgeübt werden.
- (11) Im Interesse einer effizienteren Durchführung des Werkverkehrs sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeiten zur Verwendung von Mietfahrzeugen für solche Beförderungen nicht länger einschränken können. Um etwaige Steuerprobleme zu vermeiden, sollte die Möglichkeit beibehalten werden, die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr für solche Fahrzeuge, die außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats des Unternehmens, das sie verwendet, zugelassen wurden, zu beschränken.

¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (12) Die Kommission sollte die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie 2006/1/EG überwachen und spätestens vier Jahre nach dem Tag der Umsetzung der Richtlinie einen Bericht erstellen. In diesem Bericht sollte darauf eingegangen werden, wie sich diese Richtlinie– auf die Straßenverkehrssicherheit, – bezüglich Änderungen an der alters- und typmäßigen Zusammensetzung der Fahrzeugflotte – auf die Umwelt und auf die Steuereinnahmen auswirkt, wobei insbesondere die Gründe für in dieser Richtlinie vorgesehene Beschränkungen berücksichtigt werden sollten. Ferner sollte in dem Bericht beurteilt werden, ob die Umsetzung dieser Richtlinie im Hinblick auf die Durchsetzung, auch die Durchsetzung von Kabotagevorschriften, mit Schwierigkeiten verbunden war. Die Kommission sollte die Notwendigkeit künftiger Maßnahmen in diesem Bereich im Lichte dieses Berichts prüfen.
- (13) Da die Ziele dieser Richtlinie von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie gelöst werden sollen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (14) Die Richtlinie 2006/1/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2006/1/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Teil erhält folgende Fassung:

„(1) Jeder Mitgliedstaat lässt zu, dass Fahrzeuge, die von in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen gemietet wurden, in seinem Hoheitsgebiet verwendet werden, wenn“

ii) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sie in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines beliebigen Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen wurden und gegebenenfalls in Übereinstimmung mit den Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009* und (EG) Nr. 1072/2009** des Europäischen Parlaments und des Rates verwendet werden;

* Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300, 14.11.2009, p.51).

** Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300, 14.11.2009, p.72).“

b) In Absatz 2 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„(2) Die Einhaltung der Bedingungen des Absatzes 1 Buchstaben a bis d muss anhand der Vorlage folgender mitgeführter Unterlagen in Papierform oder in elektronischer Form nachgewiesen werden.“

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen Mietfahrzeuge für den Güterkraftverkehr zu den gleichen Bedingungen verwenden können, wie sie für die eigenen Fahrzeuge des Unternehmens gelten, sofern die Voraussetzungen des Artikels 2 erfüllt sind.
- (2) Wenn ein Mietfahrzeug gemäß den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen wurde, darf der Niederlassungsmitgliedstaat des Kraftverkehrsunternehmens,
 - a) die Verwendungsdauer des Mietfahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet beschränken, sofern er den Einsatz des Mietfahrzeugs durch dasselbe Kraftverkehrsunternehmen für einen Zeitraum von mindestens zwei aufeinanderfolgenden Monaten innerhalb jedes Kalenderjahrs erlaubt; in diesem Fall kann der Mitgliedstaat vorschreiben, dass der Mietvertrag nicht länger gilt als für den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Zeitraum;
 - b) vorschreiben, dass das Mietfahrzeug nach einer Frist von mindestens 30 Tagen im Einklang seinen nationalen Zulassungsvorschriften zugelassen wird; in diesem Fall kann der Mitgliedstaat vorschreiben, dass der Mietvertrag nicht länger als für die von diesem Mitgliedstaat festgelegte Betriebsdauer vor der Zulassungspflicht gilt;

- c) die Anzahl der Mietfahrzeuge, die von einem Unternehmen eingesetzt werden können, begrenzen, sofern die gestattete Mindestanzahl von Fahrzeugen mindestens 25 % der Nutzfahrzeugflotte entspricht, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entweder am 31. Dezember des Jahres vor der Nutzung des Mietfahrzeugs oder an dem vom Mitgliedstaat festgelegten Tag, an dem das Unternehmen das Mietfahrzeug einzusetzen beginnt, verfügt. Einem Unternehmen, das über eine Gesamtflotte von mehr als einem und weniger als vier Fahrzeugen verfügt, muss jedoch die Verwendung mindestens eines solchen Fahrzeugs erlaubt werden; die Mindestanzahl gemäß dem vorliegenden Buchstaben bezieht sich auf die Nutzfahrzeugflotte, über die das Unternehmen auf der Grundlage der Fahrzeuge verfügt, die in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften jenes Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen worden sind;
- d) die Verwendung dieser Fahrzeuge für den Werkverkehr beschränken.“

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 3a

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das amtliche Kennzeichen eines Mietfahrzeugs, das von einem Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt wird, in die einzelstaatlichen elektronischen Register gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingetragen wird.

- (2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten eng zusammen, leisten einander zügig Amtshilfe und übermitteln einander alle einschlägigen Informationen, um die Umsetzung und die Durchsetzung dieser Richtlinie zu erleichtern. Hierfür benennen die Mitgliedstaaten eine für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten zuständige nationale Kontaktstelle.
- (3) Der Informationsaustausch nach Absatz 1 erfolgt über die europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (European Registers of Road Transport Undertakings - ERRU) gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission*.
- (4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Informationen, die ihnen nach diesem Artikel bereitgestellt werden, nur im Zusammenhang mit den Sachverhalten verwendet werden, für die sie angefordert wurden. Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt ausschließlich zum Zwecke der Einhaltung der vorliegenden Richtlinie und der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates**.
- (5) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich.
- (6) Ein Auskunftersuchen hindert die zuständigen Behörden nicht daran, gemäß dem einschlägigen Unionsrecht und nationalen Recht Maßnahmen zu ergreifen, um mutmaßliche Verstöße gegen Vorschriften zur Umsetzung der vorliegenden Richtlinie zu untersuchen und zu unterbinden.

- (7) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Verarbeitung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Daten den Anforderungen an die in Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Informationen gemäß Artikel 16 Absatz 2 Unterabsätze 3 und 5 sowie Artikel 16 Absätze 3 und 4 jener Verordnung entspricht.
- (8) Spätestens 14 Monate nach dem Erlass eines Durchführungsrechtsakts zur Festlegung einer gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{***} erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Mindestanforderungen an die in die einzelstaatlichen elektronischen Register einzutragenden Daten, um die Vernetzung der Register zu ermöglichen, und zur Festlegung der Funktionen, die notwendig sind, um den zuständigen Behörden diese Informationen bei Straßenkontrollen zugänglich zu machen. Diese Mindestanforderungen und Funktionen halten die Anforderungen und Funktionen gemäß Artikel 16 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ein. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 5b Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Beratungsverfahren erlassen.

- (9) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen die in Absatz 1 genannten Daten zugänglich sind.

-
- * Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 (ABl. L 087 vom 2.4.2016, S. 4).
- ** Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).
- *** Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).“;

4. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 5a

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum ... [4 Jahre nach dem in Artikel 2 Absatz 1 der vorliegenden Änderungsrichtlinie genannten Datum] einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor. Dieser Bericht enthält Informationen über die Verwendung von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat des mietenden Unternehmens gemietet wurden. Besonders berücksichtigt werden in dem Bericht die Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit, die Umwelt und die Steuereinnahmen sowie die Durchsetzung der Kabotagevorschriften gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009. Die Kommission prüft auf der Grundlage dieses Berichts, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.

Artikel 5b

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss unterstützt, der durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates* eingesetzt wurde. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates**.

- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

* Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

** Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum ... [14 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident
