

Amtsblatt der Europäischen Union

C 47



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

65. Jahrgang
28. Januar 2022

Inhalt

III *Vorbereitende Rechtsakte*

RAT

2022/C 47/01	Standpunkt (EU) Nr. 1/2022 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer 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 ⁽¹⁾	1
2022/C 47/02	Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 1/2022 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr	7

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

RAT

STANDPUNKT (EU) Nr. 1/2022 DES RATES IN ERSTER LESUNG

im Hinblick auf den Erlass einer 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2022/C 47/01)

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 Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ 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 Niederlassungsmitgliedstaat, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in Betrieb genommen worden ist.

⁽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. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... [(AbL. ...)/(noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht)].

⁽⁴⁾ 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 Rates⁽⁵⁾ 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.
- (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 Rates⁽⁶⁾ 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.
- (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 Rates⁽⁷⁾ ausgeübt werden.

⁽⁵⁾ 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, S. 72).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

- (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.
- (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, S. 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, S. 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 87 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 Fahrten-schreiber 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

...

Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 1/2022 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

(2022/C 47/02)

I. EINLEITUNG

1. Die Europäische Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag am 1. Juni 2017 als Teil des ersten Mobilitätspakets vorgelegt.
2. Mit dem Vorschlag wird die Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ geändert, um den Marktzugang für Mietfahrzeuge für den Güterkraftverkehr zu erweitern und die Komplexität der Vorschriften zu verringern.
3. Das Europäische Parlament hat in seiner 8. Wahlperiode den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) als federführenden Ausschuss bestimmt. Der TRAN-Ausschuss benannte Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) als Berichterstatterin und stimmte am 24. Mai 2018 über ihren Bericht ab. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung, der 15 Änderungsanträge umfasst, am 15. Januar 2019 festgelegt ⁽²⁾.
4. In der 9. Wahlperiode bestätigte der TRAN-Ausschuss die Berichterstatterin und beschloss am 24. September 2019, auf der Grundlage des Standpunkts in erster Lesung informelle politische Trilogie aufzunehmen.
5. Im Rat nahm die Gruppe „Landverkehr“ am 1. Juni 2017 ihre Arbeit auf. Am 13. Juni 2017 prüfte die Gruppe die Folgenabschätzung. Die Delegationen nahmen die erwarteten positiven Auswirkungen auf die Marktdurchdringung von Mietfahrzeugen zur Kenntnis, wiesen jedoch verschiedentlich darauf hin, dass weitere Analysen zu etwaigen negativen Auswirkungen benötigt würden. Diese Bedenken bezogen sich auf eine mögliche Steuererosion und die Kontrollierbarkeit sowohl der dann verbleibenden Beschränkungen für die Verwendung von Mietfahrzeugen als auch im Hinblick auf Kabotagebeförderungen. Einige Delegationen zeigten sich nicht von dem Argument überzeugt, dass ein effizienterer Markt für die Fahrzeugvermietung auf jeden Fall positive Umweltauswirkungen hätte.
6. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat auf der Grundlage eines Fortschrittsberichts ⁽³⁾ am 5. Dezember 2017 erstmals einen Gedankenaustausch über den Vorschlag geführt.
7. Im Anschluss an weitere Arbeiten auf verschiedenen Ebenen zwischen 2018 und 2021 gelangte der Rat am 3. Juni 2021 zu einer allgemeinen Ausrichtung ⁽⁴⁾.
8. Zwischen Juli und Oktober 2021 führten das Europäische Parlament und der Rat mit der Unterstützung der Kommission Verhandlungen im Hinblick auf eine Einigung über den Vorschlag. Am 26. Oktober 2021 haben die Verhandlungsführer eine vorläufige Einigung über einen Kompromisstext erzielt, der anschließend vom Ausschuss der Ständigen Vertreter am 12. November 2021 geprüft und gebilligt wurde ⁽⁵⁾.
9. Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 6. Dezember 2017 ⁽⁶⁾ und des Ausschusses der Regionen vom 1. Februar 2018 ⁽⁷⁾ berücksichtigt.
10. Angesichts der vorläufigen Einigung zwischen den gesetzgebenden Organen und nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat am 20. Dezember 2021 seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag festgelegt.

II. ZIEL

11. Die Richtlinie 2006/1/EG kodifiziert frühere Vorschriften und sieht ein Mindestmaß an Marktöffnung bei der Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowohl für Unternehmen, die im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassen sind, als auch für in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen vor. Die Richtlinie
 - ermöglicht es Mitgliedstaaten jedoch, die Verwendung von Mietfahrzeugen durch im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen auf in jenem Mitgliedstaat registrierte Fahrzeuge zu beschränken; außerdem können sie die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr verbieten;

⁽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).

⁽²⁾ ABl. C 411 vom 27.11.2020, S. 258.

⁽³⁾ Siehe Dok. ST 14841/17.

⁽⁴⁾ Dok. ST 9398/21.

⁽⁵⁾ Dok. ST 13377/21.

⁽⁶⁾ ABl. C 129 vom 11.4.2018, S. 71.

⁽⁷⁾ ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

— ist allerdings bei Unternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, auf das Mieten von in diesem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten beschränkt.

12. Die Kommission schlägt vor, die Richtlinie 2006/1/EG zu ändern, um vor allem die bestehenden Beschränkungen aufzuheben und einen klaren und einheitlichen Regelungsrahmen zu schaffen, damit Verkehrsunternehmen überall in der EU zu gleichen Bedingungen Zugang zum Markt für Mietfahrzeuge erhalten.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A. Allgemeines

13. Das Parlament und der Rat haben auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags Verhandlungen geführt, um im Stadium des Standpunkts des Rates in erster Lesung eine Einigung zu erzielen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden gesetzgebenden Organen erzielten Kompromiss voll und ganz wider.
14. Der Standpunkt des Parlaments in erster Lesung stimmte mit der zu diesem Zeitpunkt bei den Beratungen des Rates vertretenen Mehrheitsauffassung überein, wonach zusätzliche gesetzgeberische Anstrengungen erforderlich seien, um die Kontrollbestimmungen zu stärken und Schutzvorkehrungen dagegen zu treffen, dass eine Marktliberalisierung in erster Linie zur Vermeidung nationaler Kraftfahrzeugsteuern genutzt wird. In der allgemeinen Ausrichtung des Rates, die mehr als zwei Jahre nach dem Standpunkt des Parlaments in erster Lesung vereinbart wurde, wurde diese parallele Bewertung bestätigt sowie bezüglich der Kontrollbestimmungen über die Fertigstellung der anderen Gesetzgebungsinitiativen zur Marktöffnung im ersten Mobilitätspaket nachgedacht.
15. Der Kompromiss, der sich im Standpunkt des Rates in erster Lesung widerspiegelt, enthält die folgenden Kernpunkte:
 - a) *Unterscheidung zwischen ausländischen und eigenen Unternehmen beim Marktzugang für Mietfahrzeuge*
16. Die geltende Richtlinie und der Vorschlag der Kommission gewähren Unternehmen, die im regulierenden Mitgliedstaat niedergelassen sind (Artikel 3), und Unternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind (Artikel 2), im Wesentlichen dieselben Rechte bezüglich der Mietung von Fahrzeugen. Allerdings haben sich sowohl das Parlament (Änderungen 3, 4 und 9) als auch der Rat in diesen Fällen für eine Unterscheidung ausgesprochen. Wenn das Unternehmen in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist und das Mietfahrzeug ordnungsgemäß in einem beliebigen Mitgliedstaat zugelassen ist, sollte der Marktzugang von einem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen nicht niedergelassen ist, nicht eingeschränkt werden. Dies sollte auch im Fall eines in dem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmens der Ausgangspunkt sein. Wenn jedoch Fahrzeuge verwendet werden sollen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, sollten dem Niederlassungsmitgliedstaat bestimmte Schutzvorkehrungen zur Verfügung stehen, die ihm eine Beschränkung ermöglichen.
- b) *Möglichkeiten zur Beschränkung des Zugangs von in dem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen zu Mietfahrzeugen*
17. Angesichts dieses Einvernehmens über die Unterscheidung zwischen den Fällen konzentrierten sich die Verhandlungen auf den Umfang der Schutzvorkehrungen zur Beschränkung des Zugangs zu Mietfahrzeugen, um steuerliche Verzerrungen zu vermeiden (Änderungen 4 und 11 des Parlaments; allgemeine Ausrichtung des Rates zu Artikel 3 Absatz 2 der geänderten Richtlinie).
18. In Bezug auf die Möglichkeit, die Laufzeit des Mietvertrags für ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug zu begrenzen, konnten die Organe eine Kompromisslösung erzielen. Der Kompromiss garantiert, dass sich der Mietvertrag im Falle von Maßnahmen eines Mitgliedstaats stets auf mindestens zwei aufeinanderfolgende Monate eines Kalenderjahres erstrecken kann. Wenn sich dies aus den Zulassungsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats ergibt, kann jedoch vorgeschrieben werden, dass die Laufzeit eines Vertrags 30 Tage nicht überschreiten darf.
19. Bezüglich der Möglichkeit, die Anzahl der in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge an der inländischen Flotte im Straßenverkehr zu begrenzen, sprachen sich beide Organe für eine garantierte Mindestanzahl von 25 % aus. Im Rahmen des vereinbarten Textes kommen zu den Änderungen des Parlaments noch technische Details hinzu.
20. Schließlich musste noch bezüglich der Möglichkeit, die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr zu beschränken, eine Lösung gefunden werden (Änderungen 28 und 34 des Parlaments; allgemeine Ausrichtung des Rates zu Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c der geänderten Richtlinie). Der Standpunkt des Parlaments war dahingehend weiter gefasst, dass die Beschränkung auch für im Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens zugelassene Fahrzeuge gelten sollte, während der Standpunkt des Rates insofern weiter gefasst war, als darin nicht nach dem Gewicht des Fahrzeugs differenziert wurde. Die Kommission war bereit, eine Schutzvorkehrung gemäß der Logik der anderen Schutzvorkehrungen zu akzeptieren, bestand jedoch darauf, eine generelle Ausnahmeregelung für den Werkverkehr aufzuheben. Schließlich stimmte das Parlament dem diesbezüglichen Standpunkt des Rates zu.

c) *Überwachung und Kontrolle*

21. Da mit den derzeitigen Vorschriften keine Freiheiten bezüglich der Mietung von Fahrzeugen, die im Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens nicht zugelassen sind, gewährt werden, war die Frage der Überwachung und Kontrolle der Verwendung von Mietfahrzeugen gerade im Zusammenhang mit den geltenden Marktbeschränkungen für Kabotagebeförderungen ⁽⁸⁾ für den Kompromiss von großer Bedeutung.
22. Im Standpunkt des Parlaments war ein enger Kontrollrahmen vorgesehen (Änderungen 5 und 12), der sich vor allem bezüglich der Nutzung von Kooperationskanälen zwischen den Mitgliedstaaten vom Standpunkt des Rates unterschied. Der Kompromiss bestand darin, den Kooperationsmechanismus genauer als im Standpunkt des Rates an die Vorschriften für die Zusammenarbeit anzugleichen, die in der — mit dem ersten Mobilitätspaket modernisierten — Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁹⁾ vorgesehen sind. Um einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand entgegenzuwirken, akzeptierte das Parlament, dass Informationen zu Mietfahrzeugen nicht bei jeder Mietung zur Verfügung gestellt werden müssen, solange die Informationen dem Mitgliedstaat zur Verfügung stehen und zugänglich sind, der die Kontrollen im Rahmen von Straßenkontrollen durchführt (Artikel 3a (neu) und 5b (neu)).

d) *Umsetzung und Politikbewertung*

23. Laut Kompromiss ist eine Umsetzungsfrist kurz vor der Umsetzung der neuen Kontrollbestimmungen des ersten Mobilitätspakets, das voraussichtlich bis August 2023 umzusetzen ist, vorgesehen (Artikel 2 der geänderten Richtlinie).
24. Die Verpflichtung der Kommission, über die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie (Änderungen 7 und 13 des Parlaments, Artikel 5a (neu) der geänderten Richtlinie) Bericht zu erstatten, wurde insofern überarbeitet, als die Standpunkte in Bezug auf die Fristen und die voraussichtlichen Themen des Berichts angeglichen wurden.

B. Weitere Elemente des Standpunkts des Rates

25. Der Rat akzeptierte die vom Parlament neu formulierten Änderungen (Änderungen 1 und 6 des Parlaments zu den Erwägungsgründen 2 und 4). Außerdem sind die folgenden Elemente, die der Rat dem Kommissionsvorschlag hinzugefügt hat, in die endgültige Fassung des Standpunkts des Rates eingeflossen:
- ein Erwägungsgrund (Erwägungsgrund 8) und die damit zusammenhängenden Teile von Artikel 3 Absatz 2 beziehen sich auf Kontrollmöglichkeiten in dem Fall, dass Mitgliedstaaten die Laufzeit für Mietverträge von in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen beschränken;
 - im Einklang mit anderen aktuellen EU-Rechtsvorschriften ⁽¹⁰⁾ müssen die Mitgliedstaaten akzeptieren, dass Unterlagen, die vom Fahrer an Bord mitzuführen sind, in elektronischer Form vorgelegt werden (Erwägungsgrund 6, Artikel 2 Absatz 2 der geänderten Richtlinie).

IV. FAZIT

26. Im Standpunkt des Rates werden die wichtigsten Ziele des Vorschlags der Europäischen Kommission beibehalten; ferner spiegelt er den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Europäischen Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
27. Dieser Kompromiss wurde durch ein Schreiben der Vorsitzenden des TRAN-Ausschusses des Europäischen Parlaments vom 16. November 2021 an den Vorsitz bestätigt; in der Folge wurde er vom Rat (Umwelt) am 20. Dezember 2021 als Standpunkt in erster Lesung angenommen.

⁽⁸⁾ Siehe Artikel 8 der 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 vom 14.11.2009, S. 72).

⁽⁹⁾ 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⁾ Siehe beispielsweise Artikel 8 Absatz 4a der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und Artikel 5 der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).

ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE