

Brüssel, den 31.5.2017  
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr<sup>1</sup> sieht ein Mindestmaß an Marktöffnung für die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr im Binnenmarkt vor. Dahinter steht das Ziel, i) einen optimalen Faktoreinsatz und damit eine volkswirtschaftlich sinnvolle Nutzung von Produktionsfaktoren zu erzielen (z. B. im Hinblick auf das in wenig genutzten Fahrzeugen gebundene Kapital) und ii) die Flexibilität und Produktivität der betreffenden Unternehmen zu erhöhen. Alle Ziele stehen mit der Verwendung gemieteter Fahrzeuge im Zusammenhang.

Gleichzeitig ermöglicht es die Richtlinie den Mitgliedstaaten jedoch, die Verwendung gemieteter Fahrzeuge für den Güterkraftverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr einzuschränken. Die Richtlinie ermöglicht es auch, die Verwendung eines Fahrzeugs einzuschränken, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem gemietet wurde, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist.

Diese Einschränkungen beeinträchtigen die Wirksamkeit der Richtlinie. Darüber hinaus belasten sie die Unternehmen unnötig und schaffen eine Vielzahl unterschiedlicher Einzelregelungen, die zu Unklarheiten bei den Unternehmen führen. Der vorliegende Vorschlag ist Teil des EU-Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT), dessen Kernziel in der Verringerung der Belastung für die Unternehmen und der klareren Gestaltung von Rechtsvorschriften besteht.

Daher wird vorgeschlagen, die Möglichkeit zur Einschränkung der Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr zu streichen. Zudem sollte die Verwendung eines in einem anderen Mitgliedstaat gemieteten Fahrzeugs für mindestens vier Monate gestattet sein, damit die Unternehmen vorübergehende oder saisonale Nachfragespitzen bewältigen und/oder defekte oder beschädigte Fahrzeuge ersetzen können. Allerdings sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, die Verwendung eines Fahrzeugs, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, gemietet wurde, auf vier Monate zu beschränken, um mögliche Verzerrungen aufgrund der erheblichen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei der Besteuerung von Kraftfahrzeugen zu vermeiden.

Mit dem Vorschlag wird für alle Verkehrsunternehmen in der gesamten EU ein gleichberechtigter Zugang zum Markt für Mietfahrzeuge sichergestellt. Ferner wird ein einheitlicher Rechtsrahmen in der EU gewährleistet und den Verkehrsunternehmen ermöglicht, ihre Verkehrstätigkeiten so effizient wie möglich durchzuführen. Da Mietfahrzeuge in der Regel neuer, sicherer und umweltfreundlicher sind, trägt der Vorschlag auch zur Verringerung der negativen Externalitäten des Straßenverkehrs bei.

Dieser Vorschlag ist einer von mehreren Vorschlägen im Bereich des Straßenverkehrs, die die Kommission im Jahr 2017 anzunehmen beabsichtigt, um für einen zukunftsfähigen Rechtsrahmen für den Straßenverkehr in der EU zu sorgen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Mietfahrzeuge für den Güterkraftverkehr werden in den Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009<sup>2</sup> und (EG) Nr. 1072/2009<sup>3</sup> im Zusammenhang mit den Bedingungen für die dauerhafte Niederlassung eines Verkehrsunternehmers (eine der Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers) und im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Gemeinschaftslizenz, die dem Lizenzinhaber als beglaubigte Kopie für jedes Mitfahrzeug bereitgestellt werden muss, genannt. Der Betrieb von Mietfahrzeugen ist daher für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs von Bedeutung. Diese beiden Verordnungen und die Richtlinie bilden den Rechtsrahmen für den Güterkraftverkehr in der EU. Bei der Durchsetzung der Bestimmungen dieser drei Rechtsakte bestehen enge Verknüpfungen. Der im Hinblick auf Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 vorgelegte Änderungsvorschlag ist insbesondere in Bezug auf die Durchsetzung der vorgeschlagenen (fakultativen) zeitlichen Begrenzung von Bedeutung, wonach die Verwendung eines in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsstaat des Unternehmens gemieteten Fahrzeugs, auf vier Monate beschränkt werden kann. Gemäß dem Vorschlag wären die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Kennzeichen aller Fahrzeuge, die Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, in ihrem jeweiligen einzelstaatlichen elektronischen Register aufzuführen. Eine solche Regelung dürfte für die Überwachung der Einhaltung der oben genannten zeitlichen Begrenzung sehr behilflich sein.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag ist vollständig mit der Priorität der Kommission zur Schaffung eines vertieften und faireren Binnenmarkts vereinbar. Der Binnenmarkt für die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen unter Einsatz gemieteter Fahrzeuge für den Güterkraftverkehr und für die Erbringung von Vermietungs- und Leasingdienstleistungen wird durch den Vorschlag gestärkt. Er steht ebenfalls im Einklang mit den im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“<sup>4</sup> von 2011 beschriebenen Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik. Zudem wird durch den Vorschlag, im Sinne der Ziele des REFIT-Programmes der EU, der Verwaltungsaufwand für die Verkehrsunternehmen verringert und der Rechtsrahmen präzisiert.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für diese Richtlinie ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten.

Der Straßenverkehr wird immer internationaler. So ist der Anteil des internationalen Straßengüterverkehrs gemessen am gesamten Güterverkehrsaufkommen in der jetzigen EU-

---

<sup>2</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

<sup>3</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.

<sup>4</sup> KOM(2011) 144 endg. vom 28.3.2011.

28 von etwa 28 % im Jahr 2000 auf fast 36 % im Jahr 2014 gestiegen.<sup>5</sup> In einem immer stärker integrierten Binnenmarkt für die Erbringung von Straßenverkehrsdienstleistungen kann nur die EU einen einheitlichen Rechtsrahmen bieten. Ohne ein Eingreifen der EU könnten die Mitgliedstaaten nicht für die für den Binnenmarkt erforderlichen gleichen Wettbewerbsbedingungen sorgen. Der gegenwärtige Flickenteppich aus nationalen Vorschriften kann nur durch Maßnahmen auf EU-Ebene beseitigt werden. Ein einheitlicher Rechtsrahmen wird in der gesamten EU zu einer Verringerung der Kosten für die Einhaltung und Durchsetzung führen. Da die Richtlinie es den Mitgliedstaaten derzeit ermöglicht, die Verwendung von Mietfahrzeugen unter bestimmten Bedingungen einzuschränken, ist zur Verringerung des Spielraums der Mitgliedstaaten bei der Festlegung von Beschränkungen für die Verwendung gemieteter Fahrzeuge eine Änderung der Richtlinie erforderlich, die nur auf EU-Ebene erfolgen kann.

- **Verhältnismäßigkeit**

Wie in Abschnitt 7.4 der Folgenabschätzung erläutert, geht der Vorschlag nicht über das für die Inangriffnahme der festgestellten Probleme erforderliche Maß hinaus. Der Vorschlag enthält lediglich einige gezielte Änderungen der Richtlinie, die zu einer Verbesserung des Rechtsrahmens beitragen, innerhalb dessen der Güterkraftverkehr und der Sektor für die Vermietung und das Leasing von Fahrzeugen in der EU operieren.

- **Wahl des Instruments**

Da es sich bei dem zu ändernden Rechtsakt um eine Richtlinie handelt, sollte der Änderungsrechtsakt grundsätzlich auch eine Richtlinie sein.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNGEN, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertungen/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2006/1/EG wurde zusammen mit diesem Vorschlag angenommen<sup>6</sup>. Im Zeitraum 2015-2016 wurde dazu eine externe Studie durchgeführt. Der abschließende Bericht der Bewertung ist auf der Website der Kommission<sup>7</sup> veröffentlicht.

Das wichtigste Ergebnis der Ex-post-Bewertung besteht in der Erkenntnis, dass die Richtlinie 2006/1/EG bei der Erreichung ihrer Ziele wirksamer sein könnte, wenn sie den Mitgliedstaaten nicht die Möglichkeit einräumt würde, die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr in einigen Marktsegmenten und unter bestimmten Bedingungen einzuschränken. Durch die Einschränkungen bei der grenzüberschreitenden Vermietung von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr werden die Unternehmen daran gehindert, die Nutzung ihrer Flotten zu optimieren, indem sie ihre Fahrzeuge dort einsetzen, wo sie am dringendsten benötigt werden. Darüber hinaus wird durch die Einschränkungen bei der Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr auch die Wirksamkeit der Richtlinie 2006/1/EG verringert, da sich dadurch sowohl die Befolgungskosten für die Verkehrsunternehmen und die Miet- und Leasingunternehmen als auch die Durchführungs- und Durchsetzungskosten für

---

<sup>5</sup> Siehe Tabellen 2.2.4b und 2.2.4c in „EU transport in figures“ (EU-Verkehr in Zahlen), Statistical Pocketbook 2016; online verfügbar unter [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016\\_en](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en)

<sup>6</sup> SWD(2017) XXX final [Verweis ergänzen, sobald Nummer verfügbar].

<sup>7</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

die Behörden erhöhen. Würden solche Einschränkungen nicht bestehen, wären diese Kosten nachweislich gering und vernachlässigbar.

Den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr einzuschränken, steht zudem im Widerspruch zu den Bedürfnissen der europäischen Wirtschaft in Bezug auf die Erhöhung der Flexibilität und Effizienz des gewerblichen Güterkraftverkehrs und trägt den aktuellen politischen Prioritäten im Hinblick auf die Vertiefung des Binnenmarktes und die Förderung der Nutzung sicherer, sauberer und kraftstoffeffizienter Fahrzeuge nicht vollständig Rechnung.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Interessenträger erhielten sowohl während der Ex-post-Bewertung als auch im Zuge der Folgenabschätzung mehrfach die Gelegenheit, Beiträge zu leisten. Neben gezielten Befragungen von Interessenträgern (27 Befragungen im Herbst 2015 für die Ex-post-Bewertung und 33 Befragungen im zweiten Halbjahr 2016 für die Folgenabschätzung) fand vom 11. August bis zum 4. November 2016 eine 12-wöchige öffentliche Online-Konsultation statt (sowohl für die Ex-post-Bewertung als auch für die Folgenabschätzung; mit 27 Antworten), und eine 7-wöchige Konsultation der KMU wurde zwischen dem 22. September und dem 11. November 2016 über das KMU-Panel des Enterprise Europe Network durchgeführt. Die Konsultation des KMU-Panels bestand aus zwei separaten Fragebögen, einem zur Nutzung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr (156 Antworten) und einem weiteren zur Nutzung gemieteter Busse und Reisebusse (94 Antworten).

Aus der Konsultation ging eine Reihe von Daten und wertvollen Beiträgen von Fachleuten aus der Praxis hervor. Eines ihrer Ergebnisse war, dass der Mangel an EU-Vorschriften über die Verwendung gemieteter Busse und Reisebusse eigentlich kein Problem darstellt und es kein spezifisches Marktsegment für gemietete Busse und Reisebusse gibt. Aus diesem Grund wurde eine der ursprünglich ins Auge gefassten politischen Optionen, die zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf die Verwendung gemieteter Busse und Reisebusse geführt hätte, verworfen.

Die Konsultation gab auch Aufschluss darüber, wie die Mitgliedstaaten die Anwendung von Beschränkungen bei der Verwendung von Mietfahrzeugen begründen. Einige Behörden und Gewerkschaftsvertreter befürchten, dass es durch die Abschaffung der Beschränkungen im Hinblick auf die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr zu einem stärkeren Wettbewerbsdruck kommt und die Verwendung von in einem anderen Mitgliedstaat gemieteten Fahrzeugen zu mehr Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs führt. Während die Begründungen für Beschränkungen bei der Verwendung von in einem anderen Mitgliedstaat gemieteten Fahrzeugen berücksichtigt wurden, waren die Argumente für Beschränkungen bei der Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr nicht überzeugend.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission wurde von einem externen Auftragnehmer unterstützt, der eine Studie zur Ex-post-Bewertung der Richtlinie und eine Begleitstudie für die Folgenabschätzung durchgeführt hat.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird von einer Folgenabschätzung gestützt, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgab. Um diese Vorbehalte auszuräumen, wurden mehr Einzelheiten zum politischen Kontext gegeben, wurde das Ausmaß der festgestellten Probleme dargestellt und erläutert, warum diese jetzt in Angriff genommen werden sollten, die ursprünglich ins Auge gefasste politische Option, die zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf die Verwendung gemieteter Busse und Reisebusse geführt hätte, verworfen (da für diese Option kein Bedarf besteht), über die Risiken aufgeklärt, die bestehen, wenn die erwarteten Ergebnisse der bevorzugten Option nicht erzielt werden (insbesondere im Hinblick auf mögliche Anreize für die Steuerplanung und Steueroptimierung sowie mögliche Schwierigkeiten der Mitgliedstaaten bei der Durchsetzung der Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr), versucht, die Verringerung der Verwaltungskosten zu quantifizieren und es wurden mehr Informationen über die Konsultation der Interessenträger bereitgestellt.

Die folgenden Optionen wurden geprüft:

**Option 0:** Herausgabe von Leitlinien und Empfehlungen

**Option 1:** Gezielte Änderungen der Rechtsvorschriften

**Option 1 a:** Zulassung der Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr in der gesamten EU

**Option 1b:** Zulassung der Verwendung von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr, die ein in einem Mitgliedstaat niedergelassenes Unternehmen in einem anderen Mitgliedstaat für einen bestimmten Zeitraum (drei bis vier Monate) z. B. zur Bewältigung vorübergehender oder saisonaler Nachfragespitzen gemietet hat

**Option 1c:** Kombination der Optionen 1a und 1b

**Option 2:** Dieselben (oder zumindest keine strengeren) Regeln für die Verwendung von Mietfahrzeugen wie für die Verwendung von den Unternehmen gehörenden Fahrzeugen.

Option 1c ist die bevorzugte Option, da es sich um die wirksamste Option handelt, mit der alle festgestellten Probleme bewältigt werden können, ohne über das erforderliche Maß hinauszugehen. Sie ist der Option 2 vorzuziehen, da diese nicht den gegenwärtig in der EU bestehenden Flickenteppich aus Vorschriften in Bezug auf die Verwendung von Mietfahrzeugen beseitigen würde. Stattdessen würden die unterschiedlichen Regelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten bestehen bleiben, solange dadurch Mietfahrzeuge nicht schlechter gestellt würden als die den Unternehmen gehörenden Fahrzeuge (z. B. bei Anforderungen im Hinblick auf die erneute Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat gemieteten/geleasten Fahrzeugen).

Im Rahmen der bevorzugten Option könnten die Betriebskosten der Güterverkehrsunternehmen in der EU bis zum Jahr 2030 um insgesamt 158 Mio. EUR verringert werden. Bei Unternehmen, die von eigenen Fahrzeugen auf Mietfahrzeuge umsteigen, dürften die Betriebskosten um etwa 2 % zurückgehen. Darüber hinaus würde der Sektor für die Vermietung und das Leasing von Fahrzeugen einen Zugewinn von rund 81 Mio. EUR verzeichnen, wodurch sich der Gesamtbetrag des jährlichen wirtschaftlichen Nutzens im Jahr 2030 auf rund 240 Mio. EUR erhöhen dürfte. Zudem würden dadurch 5 000

zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, 2 900 im Sektor für die Vermietung und das Leasing von Fahrzeugen und 1 700 im Güterkraftverkehr.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag ist Teil des REFIT-Programms der Kommission. Er zielt darauf ab, die Vorschriften über die Verwendung von Mietfahrzeugen zu vereinfachen. Wird der Markt für die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr auch für den Werkverkehr geöffnet, würden Beschränkungen aufgehoben, was wiederum zur Verringerung der Befolgungskosten für die Unternehmen führt. Durch einen einheitlichen Rahmen für die Verwendung von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat (zumindest für einen Höchstzeitraum von vier Monaten) gemietet werden, soll Rechtssicherheit geschaffen und den Unternehmen Einsparungen von bis zu 12,8 Mio. EUR im Hinblick auf die Kosten für die Abmeldung und erneute Zulassung ihrer Fahrzeuge ermöglicht werden.

- **Grundrechte**

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union<sup>8</sup> anerkannt wurden.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

#### **5. SONSTIGE ELEMENTE**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Umsetzung dieser Richtlinie wird genau überwacht werden. Die Kommission legt spätestens fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor. Durch die weitere Liberalisierung der Verwendung von Mietfahrzeugen für den Güterkraftverkehr wird diese Richtlinie voraussichtlich den Markt für Mietfahrzeuge ankurbeln und zu niedrigeren Kosten und größerer Flexibilität und Rentabilität für die Unternehmen führen. Die einschlägigen Informationen müssen bei den zuständigen nationalen Behörden, den Vertretern des Sektors für die Vermietung und das Leasing von Fahrzeugen und durch eine Umfrage unter den Kraftverkehrsunternehmen eingeholt werden. Es wird auch mit nützlichen Informationen aus den einzelstaatlichen elektronischen Registern der Kraftverkehrsunternehmen gerechnet. Da die Verkehrsunternehmen in Zukunft die Kennzeichen der ihnen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge angeben müssen, sollte es einfach möglich sein, aus diesen Registern einen Überblick über den Anteil von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen in der Fahrzeugflotte zu erhalten.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

#### *Änderung des Artikels 2 der Richtlinie 2006/1/EG*

Artikel 2 bietet einen Rahmen für die Vorschriften, die jeder Mitgliedstaat auf die Fahrzeuge anwendet, die von Unternehmen eines anderen Mitgliedstaats gemietet und in seinem Gebiet verwendet werden. In diesem Zusammenhang ist die Beschränkung des Geltungsbereichs dieses Artikels auf den „Verkehr zwischen Mitgliedstaaten“ obsolet, da Mietfahrzeuge im

---

<sup>8</sup> Charta der Grundrechte der Europäischen Union, ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 auch für Kabotagebeförderungen eingesetzt werden können.

Die derzeitigen Bestimmungen ermöglichen es den Mitgliedstaaten, die Verwendung von Fahrzeugen einzuschränken, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem gemietet wurden, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist. Dies führt zu einem Flickenteppich aus Vorschriften in der gesamten EU und zu Rechtsunsicherheit, was wiederum die Unternehmen daran hindert, von möglicherweise wirtschaftlich attraktiveren Mieten über die Grenzen hinweg zu profitieren. Daher wird vorgeschlagen, den Unternehmen zu ermöglichen, Fahrzeuge in der gesamten EU zu mieten und einzusetzen.

Da sich die Kraftfahrzeugsteuersätze in der EU nach wie vor erheblich voneinander unterscheiden, können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Steuerverzerrungen die Dauer der Verwendung eines Fahrzeugs, das in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsstaat des mietenden Unternehmens gemietet wurde, in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zeitlich beschränken, allerdings erst ab einer Mietdauer von mindestens vier Monaten. Mit der Mindestmietdauer von vier Monaten soll sichergestellt werden, dass in einem anderen Mitgliedstaat gemietete (und zugelassene) Fahrzeuge verwendet werden können, um insbesondere kurzfristige, saisonale oder vorübergehende Nachfragespitzen bewältigen oder defekte oder beschädigte Fahrzeuge ersetzen zu können.

#### *Änderung des Artikels 3 der Richtlinie 2006/1/EG*

Artikel 3 bietet einen Rahmen für die Vorschriften, die die Mitgliedstaaten auf die Verwendung von Fahrzeugen anwenden, die von in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen gemietet werden. Die derzeitigen Bestimmungen gelten für Mietfahrzeuge, die in demselben Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind, „sofern die Voraussetzungen des Artikels 2 erfüllt werden“. Da der geänderte Artikel 2 die Verwendung von Mietfahrzeugen ermöglicht, die in einem beliebigen Mitgliedstaat zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind, wird Absatz 1 geändert, um diesen Widerspruch zu beseitigen. Es sollte möglich sein, ein Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist, nicht nur für Beförderungen in jedem anderen Mitgliedstaat (im Einklang mit dem geänderten Artikel 2), sondern auch für Beförderungen in dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, zu verwenden.

Absatz 2 wird gestrichen, da die Mitgliedstaaten nicht mehr die Möglichkeit haben sollten, die Verwendung von Mietfahrzeugen für den Werkverkehr einzuschränken. Es sollte Unternehmen in der gesamten EU möglich sein, Mietfahrzeuge für den Werkverkehr zu nutzen und von den damit verbundenen Vorteilen zu profitieren. Sie sollten sich nicht darauf beschränken müssen, ihre eigenen Fahrzeuge zu nutzen oder die Beförderung an ein anderes Unternehmen auszulagern, das seine Dienste im gewerblichen Güterverkehr anbietet. Die von den Unternehmen für den Werkverkehr verwendeten eigenen Fahrzeuge werden oft unzureichend in Anspruch genommen und sind im Durchschnitt älter, weniger sicher und umweltschädlicher als gemietete Fahrzeuge.

#### *Neuer Artikel 5a der Richtlinie 2006/1/EG*

Diese Richtlinie ist ein Schritt hin zu einer Marktöffnung für die Verwendung von gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr. Durch die Möglichkeit, ein Fahrzeug, das in einem anderen

Mitgliedstaat als dem Niederlassungsstaat des mietenden Unternehmens gemietet wurde, für einen Zeitraum von mindestens vier Monaten zu verwenden, und durch die Beseitigung der Beschränkungen für die Verwendung von gemieteten Fahrzeugen für den Werkverkehr, eröffnet die Richtlinie neue Möglichkeiten sowohl für die Unternehmen, die Fahrzeuge mieten, als auch für die im Vermietungs- und Leasingsektor der EU tätigen Unternehmen.

Die Umsetzung und die Wirksamkeit dieser neuen Richtlinie sowie ihre Auswirkungen auf die im Werkverkehr oder im gewerblichen Güterverkehr tätigen Verkehrsunternehmen sowie auf den Sektor für die Vermietung und das Leasing von Fahrzeugen sollten in einem von der Kommission vorzulegenden Bericht bewertet werden. Dies sollte geschehen, sobald ausreichende Belege vorliegen, was fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist (sechseinhalb Jahre nach Inkrafttreten der neuen Richtlinie) der Fall sein sollte. Auf der Grundlage dieses Berichts wird die Kommission prüfen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind.

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> sieht ein Mindestmaß an Marktöffnung für die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vor.
- (2) Durch die Verwendung von Mietfahrzeugen können Unternehmen, die Waren 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 jünger als die Fahrzeuge einer durchschnittlichen Fahrzeugflotte und daher auch sicherer und umweltfreundlicher.
- (3) Die Richtlinie 2006/1/EG ermöglicht es den Unternehmen nicht, in vollem Umfang Nutzen aus den Vorteilen der Verwendung gemieteter Fahrzeuge zu ziehen. Sie gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr ihrer Unternehmen einzuschränken. Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, die Verwendung gemieteter Fahrzeuge auf ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zu gestatten, wenn das Fahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist.

---

<sup>1</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>2</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>3</sup> Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (kodifizierte Fassung) (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82).

- (4) Damit die Unternehmen die Vorteile der Verwendung gemieteter Fahrzeuge besser nutzen können, sollte es ihnen möglich sein, Fahrzeuge zu verwenden, die in einem beliebigen Mitgliedstaat und nicht nur in ihrem Niederlassungsstaat angemietet wurden. Insbesondere könnte sie so einfacher kurzfristige, saisonale oder vorübergehende Nachfragespitzen bewältigen oder defekte oder beschädigte Fahrzeuge ersetzen.
- (5) 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. Folglich sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, die Nutzungsdauer eines in einem anderen Mitgliedstaat als dem der Niederlassung des Unternehmens gemieteten Fahrzeugs innerhalb ihres jeweiligen Hoheitsgebiets einzuschränken.
- (6) Im Interesse eines effizienteren Werkverkehrs sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeiten zur Verwendung gemieteter Fahrzeuge für solche Beförderungen nicht länger einschränken können.
- (7) Die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie sollten von der Kommission überwacht und in einem Bericht dokumentiert werden. Alle zukünftigen Maßnahmen in diesem Bereich sollten im Lichte dieses Berichts geprüft werden.
- (8) Da die Ziele dieser Richtlinie auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie gelöst werden sollen, besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (9) 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 Satz erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat lässt zu, dass Fahrzeuge, die von in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen gemietet wurden, in seinem Gebiet verwendet werden, wenn“
    - ii) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sie in einem Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind;“
  - b) folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„1a) Wurde das Fahrzeug nicht in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht, in dem das mietende

Unternehmen niedergelassen ist, können die Mitgliedstaaten die Nutzungsdauer des gemieteten Fahrzeugs innerhalb ihres jeweiligen Hoheitsgebiets beschränken. Die Mitgliedstaaten müssen jedoch in einem solchen Fall die Verwendung dieses Fahrzeugs in einem bestimmten Kalenderjahr für mindestens vier Monate gestatten.“

- (2) Artikel 3 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 3*

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre Unternehmen Mietfahrzeuge für den Güterkraftverkehr zu den gleichen Bedingungen verwenden können, wie sie für die den Unternehmen gehörenden Fahrzeuge gelten, sofern die Voraussetzungen des Artikels 2 erfüllt sind.“

- (3) Folgender Artikel 5a wird eingefügt:

*„Artikel 5a*

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [OP: bitte das für fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist für die Richtlinie berechnete Datum einfügen] einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor. Der Bericht muss Informationen über die Verwendung von Fahrzeugen enthalten, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsstaat des mietenden Unternehmens gemietet wurden. Auf der Grundlage dieses Berichts prüft die Kommission, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.“

*Artikel 2*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens [OP: bitte das für 18 Monate nach Inkrafttreten berechnete Datum einfügen] nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

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

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften 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 Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*