

März 2017

Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs

Überprüfung der Verordnungen (EG) Nr. [1071/2009](#) und (EG) Nr. [1072/2009](#)

Mit der Reihe "Bewertungen der Umsetzung", zu der auch dieses Briefing zählt, wird untersucht, wie bisherige EU-Rechtsvorschriften in der Praxis funktionieren. In jedem Briefing wird schwerpunktmäßig eine bestimmte EU-Rechtsvorschrift behandelt, die nach den Vorgaben des jährlichen Arbeitsprogramms der Kommission voraussichtlich geändert oder überarbeitet werden soll. In den Bewertungen der Umsetzung sollen die öffentlich zugänglichen Dokumente zur bisherigen Umsetzung, Anwendung und Wirksamkeit von EU-Rechtsvorschriften kurz zusammengefasst werden; dabei wird auf verfügbare Informationen der EU-Organe und externen Organisationen zurückgegriffen. Ferner sollen sie den parlamentarischen Ausschüssen dabei helfen, die neuen Vorschläge der Kommission nach ihrer Einreichung zu prüfen.

Federführender Ausschuss des EP zum Zeitpunkt der Annahme der EU-Rechtsvorschrift: Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN)

Datum der Verabschiedung des ursprünglichen Rechtsakts im Plenum: 23. April 2009 sowohl für die Verordnung (EG) Nr. [1071/2009](#) als auch für die Verordnung (EG) Nr. [1072/2009](#).

Datum des Inkrafttretens der ursprünglichen Rechtsakte: 10. November 2009 (Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009).

Geltungsbeginn: 4. Dezember 2011 (Artikel 30) für die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. 4. Dezember 2011 (Artikel 19) für die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, ausgenommen für ihre Artikel 8 und 9, die ab dem 14. Mai 2010 Anwendung finden.

Vorgesehenes Datum für die Überprüfung der Rechtsakte: Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verpflichtet die Kommission, den Mitgesetzgebern "alle zwei Jahre einen [Bericht](#) über die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers" zu übermitteln. Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sieht eine besondere Berichterstattungspflicht für die Mitgliedstaaten vor und verpflichtet die Kommission, bis Ende 2013 "[einen Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts der Gemeinschaft](#)" zu erstellen.

Zeiträumen für neue Änderungsrechtsvorschriften: Eine gemeinsame Überarbeitung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ist in [Anhang II](#) des [Arbeitsprogramms 2017 der Kommission](#) als Folgemaßnahme zu einer im Jahr 2016 abgeschlossenen Evaluierung aufgeführt.

1. Hintergrund

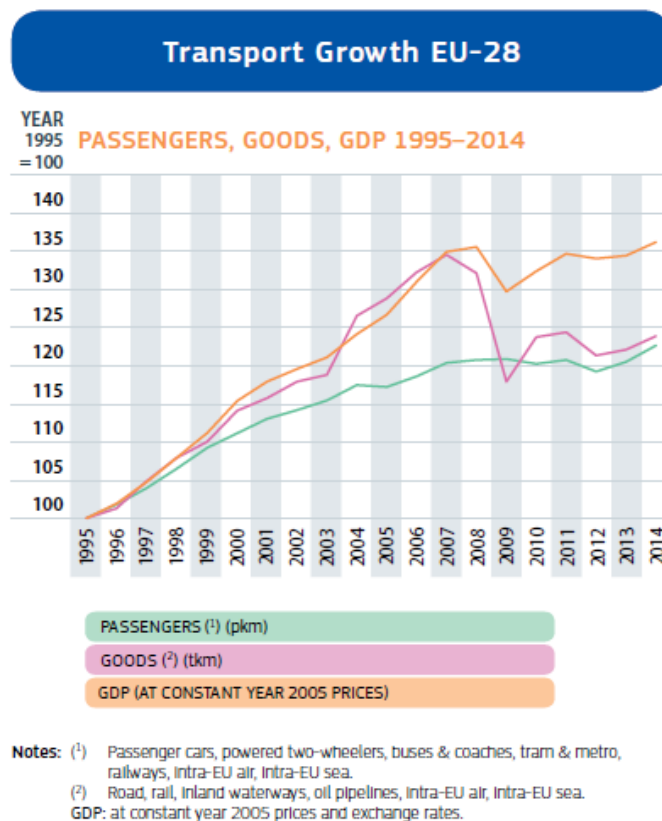
Ogleich der Grundsatz einer gemeinsamen Verkehrspolitik schon in den Gründungsverträgen der Europäischen Union festgehalten wurde, wurde mit der praktischen Verwirklichung dieser Politik erst 1985 begonnen, nachdem der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) einer entsprechenden Untätigkeitsklage des Europäischen Parlaments gegen den Rat stattgegeben hatte¹. Dieses Urteil des Gerichtshofs vom Mai 1985 gab den Impuls für erste konkrete Schritte hin zu einer gemeinsamen Politik auf

¹ Urteil des Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 – *Europäisches Parlament gegen Rat der Europäischen Gemeinschaften*. Gemeinsame Verkehrspolitik – Verpflichtungen des Rates, Rechtssache 13/83.

der Grundlage des Weißbuches der Europäischen Kommission zur Vollendung des Binnenmarkts, in dem auch speziell auf den Bereich des Verkehrs eingegangen wurde und bestimmte, bis zum Jahr 1992 zu erreichende Ziele genannt wurden.

Diese Politik befasst sich mit den wichtigsten Herausforderungen des europäischen Verkehrssektors ungeachtet des Verkehrszweiges (Straßen-, Luft-, Eisenbahn-, Seeverkehr) und berücksichtigt technologische und soziale sowie Steuer- und Umweltaspekte. Ihre Ziele sind die Förderung effizienter, sicherer und nachhaltiger Verkehrspolitiken sowie einer wettbewerbsfähigen Industrie und der Schaffung von Arbeitsplätzen und Wohlstand. Die Grundsätze und Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik sowie ihre konkreten Maßnahmen und Instrumente sind in verschiedenen Leitlinien und gemeinsamen Rechtsvorschriften dargelegt².

Der Kraftverkehr, der einen wichtigen Teil der gemeinsamen Verkehrspolitik darstellt, ist zugleich einer der dynamischsten Sektoren der europäischen Wirtschaft und des Binnenmarkts. Im Jahr 2014 entfielen auf den Güterkraftverkehr 49 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens von 3 524 Mrd. Tonnenkilometern (Schätzung für EU-28)



Quelle: EU Transport in figures (EU-Verkehr in Zahlen), 2016³.

Im vorliegenden Briefing werden die Entwicklungen in einem spezifischen Sektor des Kraftverkehrs – dem Frachtmarkt – herausgestellt, wobei die Überprüfung der beiden folgenden europäischen Verordnungen den Schwerpunkt bildet: Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs.

Die **Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers** legt einheitliche Regeln für den Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmer fest und hebt die

² Für weitere Informationen über Wegmarken in der EU-Verkehrspolitik siehe auch: [The EU explained: Transport \(Die EU erklärt: Verkehr\)](#), Europäische Kommission, Generaldirektion Kommunikation, November 2014.

³ [EU Transport in figures. Statistical Pocketbook \(EU-Verkehr in Zahlen. Statistisches Taschenbuch\)](#), 2016, S. 21.

[Richtlinie 96/26/EG vom 29. April 1996](#) auf. Sie regelt sowohl den Güter- als auch den Personenkraftverkehr und gilt für alle in der EU niedergelassenen Unternehmen, die Güter- oder Personenkraftverkehr betreiben (oder betreiben möchten). Die wichtigsten Elemente der Verordnung umfassen Folgendes:

- Anforderungen an die Unternehmen (diese müssen "über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedstaat verfügen; zuverlässig sein; eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit und die geforderte fachliche Eignung besitzen" – Artikel 3 der Verordnung);
- Definitionen einiger grundlegenden Begriffe, beispielsweise: Verkehrsleiter, Kraftverkehrsunternehmer, zuständige Behörde, einzelstaatliches elektronisches Register;
- verstärkte Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten (vor allem durch Vernetzung der einzelstaatlichen Register der Kraftverkehrsunternehmen ([Europäisches Register der Kraftverkehrsunternehmen](#))).

Im Jahr 2014 hat die Europäische Kommission einen [Bericht](#) an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung bestimmter Vorschriften der Verordnung im Zeitraum vom 4. Dezember 2011 bis zum 31. Dezember 2012 vorgelegt. In diesem ersten Bericht wurde hervorgehoben, dass die Erhebung der Daten aus den Mitgliedstaaten Schwierigkeiten bereitet hat, die einzelstaatlichen Beiträge nicht einheitlich gehalten waren, Probleme mit der Fristeinhaltung zu verzeichnen waren und es nicht gelungen ist, ein System der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu verwirklichen.

In dem [Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union](#)⁴ erkennt die Kommission zwar an, dass die mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 durchgeführten Änderungen "zu einer weiteren Harmonisierung beigetragen" haben, sie fügt dem allerdings hinzu: "Um diese Verordnung vollständig umzusetzen, sind jedoch weitere Bemühungen notwendig, ..."5.

Die **Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs** enthält gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr innerhalb der Europäischen Union. Im Mittelpunkt der Verordnung stehen zwei verschiedene Aspekte: zum einen ein liberalisierter europäischer Markt für Beförderungen im internationalen Straßengüterverkehr und zum anderen der Kabotagemarkt, der noch immer Einschränkungen unterliegt.

Der Rechtsakt regelt mehrere Aspekte des Zugangs zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in Europa. Insbesondere wird bzw. werden in der Verordnung

- der Anwendungsbereich festgelegt (sie gilt: für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den innerhalb der Union zurückgelegten Wegstrecken, für den innerstaatlichen Güterkraftverkehr, der von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer zeitweilig durchgeführt wird; ferner für Beförderungen aus einem EU-Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt für die in den Mitgliedstaaten, die im Transit durchfahren werden, zurückgelegte Wegstrecke);
- verbindliche Kriterien für Verkehrsunternehmer im grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt (dieser Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz in Verbindung – sofern der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittlandes ist – mit einer Fahrerbescheinigung);

Kabotage bezeichnet den innerstaatlichen gewerblichen Güterkraftverkehr, der in einem Aufnahmemitgliedstaat von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer zeitweilig durchgeführt wird.

Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

⁴ COM(2014) 222 final.

⁵ Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union, S. 16.

- einige Schlüsselbegriffe erläutert (Gemeinschaftslizenz, Fahrerbescheinigung);
- strenge Vorschriften für die Kabotage eingeführt, der Anwendungsbereich der Kabotage festgelegt und aufgeführt, welchen Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats die Durchführung der Kabotage unterliegt;
- die zuständigen Behörden für den Fall bestimmt, dass Verkehrsunternehmen gegen gemeinsame europäische Rechtsvorschriften für den Kraftverkehr verstoßen.

Wie im [Bericht der Kommission über den Stand des Kraftverkehrsmarktes in der Union](#) vom April 2014 hinsichtlich der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 angeführt, bestehen "trotz der Bemühungen um eine Klarstellung der Begriffe ... nach wie vor Unterschiede bei der Umsetzung bestimmter Vorschriften"; zudem bestehe in mehreren Mitgliedstaaten "die Tendenz, die Bedingungen, unter denen Kraftverkehrsunternehmen grenzüberschreitende Transporte und Kabotagebeförderungen durchführen können, durch regulatorische Mittel und Durchsetzungspraktiken einzuschränken"⁶.

Des Weiteren stellt die Kommission in ihrem Bericht fest, dass die beiden Verordnungen "in den verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedlich verstanden, ausgelegt und angewendet werden. Die Verkehrsunternehmen sehen sich daher mit einem Flickwerk kostspieliger und verwirrender Vorschriften konfrontiert, das durch das Verordnungspaket 2009 eigentlich beseitigt werden sollte", so die Kommission in ihrem Bericht⁷.

2015 hat die Kommission daher die Absicht bekundet, die Anwendung der beiden Verordnungen im Rahmen des Programms zur Bewertung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) einer Evaluierung zu unterziehen; voraussichtlich wird sie im ersten Halbjahr 2017 einen Vorschlag zur Überarbeitung und Vereinfachung der geltenden Regeln vorlegen.

2. Berichte, Evaluierungen und Studien auf EU-Ebene

Europäische Kommission

Wie auf dem Portal der [Strategie für den Straßenverkehr](#) dargelegt, liegt bei der Vision der Kommission der Schwerpunkt auf der Präzisierung der Regeln und der Verbesserung ihrer einheitlichen Anwendung sowie auf der Schaffung eines wirtschaftlicheren Straßenverkehrsnetzes. Drei Hauptbereiche werden herausgestellt:

- Zugang zum Beruf und Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt;
- Einsatz gemieteter Fahrzeuge im Kraftverkehr;
- Zugang zum Markt für Kraftomnibusse.

Straßenverkehrsdienste sind für die Wirtschaft der EU von entscheidender Bedeutung: Er befördert mehr Fracht und Passagiere als alle anderen Verkehrsträger zusammen und beschäftigt 10,6 Millionen Menschen. Wir haben aber Wege ermittelt, wie der Straßenverkehr noch effizienter, fairer und sauberer werden kann.

Portal der Strategie für den Straßenverkehr

Die Europäische Kommission hat einen Evaluierungsprozess für alle diese Bereiche eingeleitet⁸. Zum ersten der Bereiche fand 2016 eine Konsultierung der öffentlichen Interessenträger statt (Näheres unter Nummer 4 dieser Übersicht).

[Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union](#) (2014).

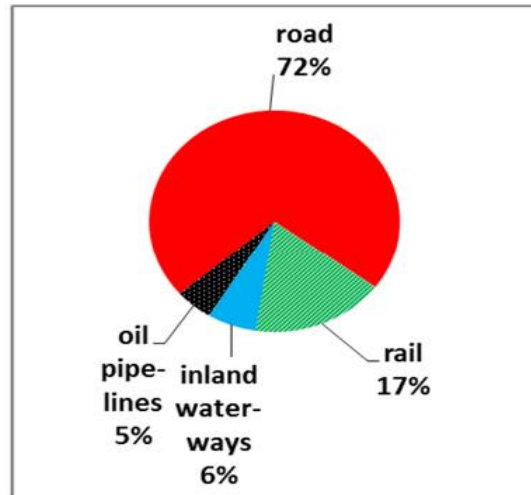
Nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 hatte die Kommission bis Ende 2013 den beiden Mitgesetzgebern einen Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts der Gemeinschaft vorzulegen (Artikel 17 Absatz 3).

⁶ Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union, S. 16 und 17.

⁷ Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union, S. 17.

⁸ Zum Zeitpunkt der Abfassung dieser Übersicht befand sich jede dieser Evaluierungen in einem anderen Stadium.

Verkehrsträgeraufteilung im Binnengüterverkehr in der EU-27 auf (2012)



Quelle: Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union

Der Bericht vermittelt einen Überblick über die Entwicklung des Güterkraftverkehrs (Daten bis 2012), der "mehr als 70 % des gesamten Binnenverkehrs" ausmacht. Es wurde bestätigt, dass der Sektor in der Lage ist sich auf Änderungen einzustellen; ferner wurden die mit einem liberalisierten und integrierten europäischen Markt verbundenen Vorteile und die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten erläutert und schließlich einige in näherer Zukunft zu bewältigende Herausforderungen hervorgehoben. Im Mittelpunkt der Analyse stand Folgendes:

- allgemeiner Überblick über den Güterkraftverkehrsmarkt;
- Unternehmensstruktur und Beschäftigung;
- Entwicklungen bei der Produktivität;
- Entwicklung der Kostenstrukturen im Güterkraftverkehr;
- Zugang zum Güterkraftverkehr;
- soziale Dimension;
- sonstige Entwicklungen im Bereich der Regulierung.

Im Bericht wird eine gemischte Bilanz der Auswirkungen der beiden Verordnungen gezogen: "Die Annahme des Straßenverkehrspakets im Jahr 2009 hat dazu beigetragen, dass Kraftverkehrsunternehmen und Durchsetzungsbehörden auf gemeinsame Zugangskriterien und Normen für den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und den grenzüberschreitenden Güterverkehrsmarkt zurückgreifen können. Bestimmte Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 werfen jedoch Probleme bei der Anwendung auf, insbesondere jene, die sich auf die dauerhafte Niederlassung von Kraftverkehrsunternehmen und die Kabotage beziehen. Das Flickwerk nationaler Rechtsvorschriften, das durch die Neufassung der Vorschriften 2009 beseitigt werden sollte, tritt wieder hervor, mit negativen Folgen für den Verkehrsbinnenmarkt."⁹

Der Bericht enthält die Einschätzung, dass künftig mehrere Hindernisse anzugehen sind: Ausarbeitung klarer Vorschriften zur Sicherstellung der einheitlichen Anwendung der Marktzugangsregeln; Überprüfung (Lockerung) der Beschränkungen in Bezug auf die Bedingungen für die Durchführung der Kabotage; Wiederherstellung der Attraktivität des Berufs und Verbesserung des Arbeitsumfelds für die Fahrer.

⁹ Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union, S. 26.

[Ex-post-Evaluierung der Verordnung \(EG\) Nr. 1071/2009 und der Verordnung \(EG\) Nr. 1072/2009 \(Abschlussbericht\)](#) (2014).

In der Evaluierung werden die zwei Verordnungen unter allen Aspekten geprüft, die in ihnen behandelt werden, nämlich gesellschaftliche, wirtschaftliche und umweltpolitische Aspekte. Fünf Hauptkomponenten werden evaluiert:

- **Wirksamkeit:** Die Auswirkungen der beiden Verordnungen haben sich als vernachlässigbar erwiesen, und keines ihrer Ziele (verbessertes Niveau der Straßenverkehrssicherheit und der sozialen Gegebenheiten; faire Wettbewerbsbedingungen zwischen gebietsansässigen und nicht gebietsansässigen Kraftverkehrsunternehmen; verbesserte Effizienz des Verkehrsmarkts durch Verringerung der Zahl der Leerfahrten; verringerter Verwaltungsaufwand; höheres Niveau der beruflichen Qualifikationen; verbesserte Definition des vorläufigen Charakters der Kabotage; verbesserte Einhaltung der Kabotagevorschriften) wurde vollständig erreicht. Als Erklärung für diesen Misserfolg werden drei Faktoren als mögliche Ursachen angegeben: Existenz von Briefkastenfirmen; EU-weit unterschiedliche Auslegung der Kabotagevorschriften; schließlich ein Mangel an wirksamer Durchsetzung.
- **Effizienz:** Es heißt, dass die Effizienzgewinne eher begrenzt ausfallen und das Kosten-Nutzen-Verhältnis weniger gut ausfällt als vorgesehen. Es wird darauf hingewiesen, dass zum Zeitpunkt der Ex-post-Evaluierung das ERRU-System noch nicht voll funktionsfähig war und sich somit nicht alle erwarteten Vorteile verwirklichen ließen. Zugleich wird im Bericht eine mögliche Lösung zur Steigerung der Effizienz herausgestellt, die auf bewährten Vorgehensweisen in den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich beruht. Diese zeigen, dass eine verstärkte Nutzung des Risikobewertungssystem für zielgerichtete Kontrollen zu einer größeren Kostenwirksamkeit führen könnte – die Risikobewertungssysteme in den beiden genannten Ländern gehen über die Mindestanforderungen der Verordnung hinaus, indem sie andere Faktoren als den Leumund einschließen¹⁰.
- **Relevanz:** Die Verordnungen werden als angemessene Instrumente zur Erreichung der Ziele angesehen. Die Probleme betreffen im Wesentlichen Auslegungsfragen und/oder die Durchsetzung der in den Verordnungen enthaltenen Bestimmungen.
- **Kohärenz:** Der europäische Ansatz in den beiden Verordnungen könnte zu einigen Inkohärenzen gegenüber anderen EU-Rechtsvorschriften führen, die laut der Evaluierung hauptsächlich Folgendes betreffen:
 - die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Richtlinie 2002/15/EG über Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten für Kraftverkehrsunternehmer (die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 enthält keinerlei Verweis auf beiden anderen EU-Rechtsakte in Bezug auf Zuwiderhandlungen, und die beiden Verordnungen enthalten keine Bestimmungen über Mithaftung);
 - die Richtlinie 2006/22/EG (Unterschiede bei den aufgelisteten Zuwiderhandlungen und in Bezug auf die Auflagen bezüglich des Leumunds sowie der Lenk- und Ruhezeiten);
 - die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (nicht kohärent zu der in dieser Verordnung festgelegten Abweichung);
 - die Richtlinie 92/106/EEC (mögliche Diskrepanzen zwischen den Dokumentierungspflichten für Kabotage und kombinierten Verkehr);
 - die Entsenderichtlinie (Richtlinie 96/71/EG) (Schwierigkeit, nachzuprüfen, ob in den Aufnahmestaaten die Mindestarbeitsbedingungen in Bezug auf Fahrer, die dort Kabotagebeförderungen durchführen, und den entsprechenden Abschnitt ihrer Fahrten eingehalten werden).

¹⁰ Ex-post-Evaluierung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Abschlussbericht) (2014).

- EU-Mehrwert: Der EU-Mehrwert der beiden Verordnungen wird als gegeben bewertet. Die Verordnungen hatten positive Auswirkungen gegenüber der vor ihrem Inkrafttreten bestehenden Situation; diese Art von Gesetzgebungswerkzeug (Verordnung) erscheint als das am besten geeignete, wirksamste und relevanteste Instrument, um die Ziele zu erreichen.

Bei der Evaluierung wurden vier Empfehlungen für die Zukunft festgehalten:

- Maßnahmen zur Bekämpfung von Briefkastenfirmen;
- Präzisierung der Kabotagevorschriften;
- Vorgabe von Leitlinien und Austausch bewährter Verfahren;
- langfristige Erwägungen.

Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT).

Im [Anhang](#) der REFIT-Mitteilung aus dem Jahr 2013 wies die Kommission darauf hin, dass die Vorschriften für die Kabotage im Straßenverkehr vereinfacht werden müssten.

Die Kommission bekundete die Absicht, im neuen REFIT-Programm (2015) einen Gesetzgebungsvorschlag zu den Marktzugangsregeln im Straßengüterverkehr vorzulegen, mit dem die bestehenden Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und Nr. 1072/2009 geändert würden.

Der Kommission zufolge bestünden die Ziele des Vorschlags darin, den Verwaltungsaufwand für Behörden und Privatunternehmen zu verringern. Eine bessere Nutzung der bestehenden Kontrollinstrumente dürfte die Dauer der Kontrollen verringern und zu besseren Nachweisergebnissen führen¹¹, und aufgrund der Anwendung einheitlicher Kontrollvorschriften in der ganzen EU dürfte ein höheres Maß an Vorausplanbarkeit für die Einsätze geschaffen werden¹².

Folgenabschätzung in der Anfangsphase (2016).

Bei der Folgenabschätzung wurden die bei anderen Untersuchungen und Konsultationen der Öffentlichkeit aufgezeigten Hauptprobleme überprüft (siehe oben). Damit sollten die Interessenträger über die Arbeit der Kommission unterrichtet werden, damit sie zu der geplanten Initiative Stellung nehmen können. Bei der Folgenabschätzung wurden zwei Hauptursachen für die Probleme ermittelt: inkohärente und ineffiziente Durchsetzung der bestehenden Vorschriften sowie Unterschiede in Auslegung und Anwendung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten.

Bei der [REFIT-Ex-post-Evaluierung](#) (2016)¹³ wurde der Schluss gezogen, dass die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ihre Ziele nicht hatten erreichen können und dass die bei der Evaluierung festgestellten Probleme ein Hindernis für die Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Straßengüterverkehrsraums darstellen. Bei der Evaluierung wurden fünf Kriterien geprüft: Wirksamkeit, Effizienz, Relevanz, Kohärenz und EU-Mehrwert.

Bei der Evaluierung wurde der Schluss gezogen, dass das Gesamtergebnis der beiden Verordnungen – von Defiziten und praktischen Beschränkungen einmal abgesehen – positiv ausfällt. Obwohl bei der Evaluierung für alle fünf Kriterien festgestellt wurde, dass die Ziele nur teilweise erreicht wurden, war das Tätigwerden

"Mit dem Vorschlag sollen einige Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und Nr. 1072/2009 klarer formuliert und vereinfacht werden. Die betreffenden Änderungen würden ihre Anwendung durch die Mitgliedstaaten erleichtern und zu einer einheitlicheren Anwendung in der ganzen EU führen."

Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) und Perspektiven REFIT – Bestandsaufnahme und Ausblick (REFIT-Anzeiger)

¹¹ REFIT, 2015, S. 45.

¹² REFIT, 2015, S. 45.

¹³ Diese Evaluierung betrifft weder die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Fahrgastbeförderung noch die Rechtsvorschriften über den internationalen Markt für Kraftomnibusdienste.

auf EU-Ebene gerechtfertigt, da es für die Mitgliedstaaten nicht möglich gewesen wäre, allein die festgestellten Probleme zufriedenstellend lösen zu können.

Die Kommission hat in dem Bericht festgestellt, dass davon ausgegangen wurde, dass in Ermangelung einer angemessenen Überarbeitung der Vorschriften Probleme mit einer inkohärenten Durchsetzung, unterschiedlichen Einhaltung, ungleichen Wettbewerbsbedingungen und hohen Verwaltungskosten andauern und sich verschlimmern würden, da die Kabotage nunmehr allen Mitgliedstaaten offensteht¹⁴.

Europäisches Parlament

2013 erstellte die betreffende Fachabteilung des Europäischen Parlaments [auf Ersuchen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr](#) eine Studie mit dem Titel "[Entwicklung und Umsetzung der Kabotage im Straßenverkehr in der](#)

[EU](#)".¹⁵ Die Studie enthielt eine Analyse von Kabotagebeförderungen im Güterkraftverkehr in der EU sowie eine Erörterung der wichtigsten Veränderungen, die sich im Zuge der Marktregulierung in den vergangenen Jahren ergeben haben.

Was die Anwendung der Kabotagevorschriften durch die Mitgliedstaaten anbelangt, so ergab die Untersuchung, dass das Bestehen mehrerer mit der Überwachung von Zuwiderhandlungen betrauter nationaler Stellen zu einer Fragmentierung der Kontrolltätigkeiten

(Koordinierung und

Überwachung) in Bezug auf die Kabotage geführt hat. Gleichzeitig sind in verschiedenen Mitgliedstaaten verschiedene Vorteile infolge der beträchtlichen Unterschiede bei den nationalen Sanktionen für Zuwiderhandlungen festzustellen.

In der Studie wurde auf eine verstärkte Teilnahme der Güterkraftverkehrsunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten an Kabotagebeförderungen hingewiesen. "Insgesamt ist der Anteil von Kabotagebeförderungen durch Fahrzeuge, die in einem der EU12-Mitgliedstaaten registriert sind, von 12 % im Jahre 2007 auf fast 40 % im Jahre 2011 gestiegen".¹⁶

"Durch den Erlass der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist die einzelstaatliche Auslegung der vorangegangenen Bestimmungen weggefallen, und somit wurde die Sicherheit im Sektor erhöht. In der neuen Verordnung wurde der vorübergehende Charakter von Kabotage durch die Einführung quantitativer Kriterien (die Regel '3 Beförderungen in 7 Tagen') zur Bestimmung des Anwendungsbereichs dieser Beförderungsart und der Vereinfachung der Kontrolle und Durchsetzung der Kabotagevorschriften verdeutlicht. Dies wurde vereinfacht, indem die grenzüberschreitende Kabotagebeförderung mit der internationalen Frachtbeförderung verbunden wurde (die früheren Vorschriften enthielten diese Regelung nicht). Schließlich wurden die Anforderungen an die Dokumentation harmonisiert, die vorher in der gesamten EU sehr unterschiedlich waren und in einigen Fällen eine hohe Zutrittsbeschränkung für Verkehrsunternehmen ausländischer Mitgliedstaaten darstellten."

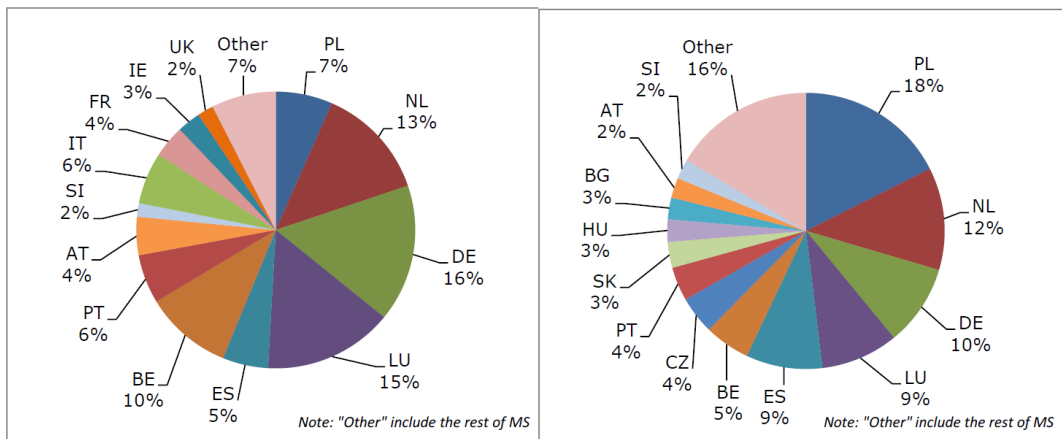
Entwicklung und Umsetzung der Kabotage im Straßenverkehr in der EU

¹⁴ REFIT-Ex-post-Evaluierung, S. 5.

¹⁵ Entwicklung und Umsetzung der Kabotage im Straßenverkehr in der EU, Generaldirektion Interne Politikbereiche, 2013.

¹⁶ Entwicklung und Umsetzung der Kabotage im Straßenverkehr in der EU, Generaldirektion Interne Politikbereiche, 2013, S. 12.

**Origin of most active cabotage operators in the EU in 2007 (left) and 2011 (right)
(based on data in tonne-km)**



Quelle: Entwicklung und Umsetzung der Kabotage im Straßenverkehr in der EU, Studie für das Europäische Parlament, S. 12.

Die Herausbildung der Kabotage ging mit unterschiedlichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf die einzelnen Mitgliedstaaten einher. Während alle Mitgliedstaaten gleichermaßen von der Wirtschaftskrise betroffen waren, wurden in der Studie zwei "Haupttendenzen" festgestellt: Unternehmen aus den Mitgliedstaaten der EU15 sind "zunehmend zur Praxis des Ausflaggens übergegangen, um die günstigen Arbeitskostenunterschiede auszunutzen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten", während die Unternehmen aus den Mitgliedstaaten der EU12 "stärkeren Gebrauch von Kabotagemöglichkeiten" gemacht haben, "indem sie Frachtempfängern in Europa billigere Alternativen zur Verringerung ihrer Kosten anbieten".¹⁷

Die Studie kam zu dem Schluss, dass die relevantesten Änderungen auf dem Kabotagemarkt auf die EU-Erweiterung zurückzuführen sind. Die Verordnung (EG) Nr. 2072/2009 hatte einige positive Auswirkungen auf die Kabotagebeförderungen, im Wesentlichen hinsichtlich der Präzisierung und Harmonisierungen, es sind aber noch Verbesserungen möglich. Die Fachabteilung erstellte 2013 eine zweite [Studie](#) für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr,¹⁸ in der die sozialen und Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern im Straßengüterverkehr untersucht wurden. Laut dieser Studie würde die Durchsetzung der Anwendung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 zur Verbesserung der sozialen und Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern beitragen.

Weitere Berichte

Eine vom damaligen Vizepräsidenten der Europäischen Kommission Siim Kallas eingesetzte hochrangige Gruppe verfasste einen [Bericht](#) über die Entwicklung des EU-Güterkraftverkehrsmarkts. Im Juni 2012 legte die hochrangige Gruppe eine eingehende Analyse der Marktlage nach der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 vor. Das Mandat der Gruppe bestand darin, zu prüfen, inwieweit die notwendigen Rahmenbedingungen für die vollständige Öffnung und Integration des EU-Markts erreicht worden waren und welche Hindernisse gegebenenfalls noch zu bewältigen sind¹⁹. Die Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Gruppe beruhen sowohl auf einer Marktanalyse als auch auf den Standpunkten und Anliegen der Interessenträger.

¹⁷ Entwicklung und Umsetzung der Kabotage im Straßenverkehr in der EU, Generaldirektion Interne Politikbereiche, 2013, S. 13.

¹⁸ Entwicklung und Umsetzung der Kabotage im Straßenverkehr in der EU, Generaldirektion Interne Politikbereiche, 2013.

¹⁹ Bericht der hochrangigen Gruppe über die Entwicklung des Güterkraftverkehrsmarktes der EU, 2012, S. 3.

In dem Bericht wurde die Einschätzung vermittelt, dass sich die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsmarkts in allen Mitgliedstaaten positiv auf den Markt auswirken könnte. Von den Autoren wurden vier Hindernisse für die Verwirklichung eines einheitlichen Verkehrsraums ausgemacht: Fahrermangel, Durchsetzungspraxis, Kabotagepraxis und fehlende Innovationen und unzureichende Anwendung bewährter Verfahren.

Die Gruppe sprach folgende Empfehlungen aus:

- Fahrermangel: Die Attraktivität des Berufs sollte erhöht werden; die Laufbahnentwicklung sollte gefördert werden; schließlich sollte der Zugang zum Beruf erleichtert werden.
- Durchsetzungspraxis: Die unterschiedliche Praxis in den Mitgliedstaaten hat zu Verzerrungen des Wettbewerbs zwischen den Beförderungsunternehmen und zur Diskriminierung bei der Durchführung von Kontrollen geführt. Daher sollte die Kommission die einheitliche Auslegung der Vorschriften über schwere Zuwiderhandlungen und über Sanktionen fördern und die gemeinsamen Definitionen der Zuwiderhandlungen und der Sanktionen in den Bereichen Arbeits- und Lenkzeiten auf andere Regulierungsbereiche erweitern.
- Kabotagepraxis: Die Kabotage ist ein wichtiges Element bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums, in ihrer derzeitigen Form aber für diesen Zweck nicht geeignet. Es wird empfohlen, zwischen "verbundener" und "eigenständiger" Kabotage zu unterscheiden.
- Fehlende Innovationen und unzureichende Anwendung bewährter Verfahren: Innovation könnte erhebliche Effizienzsteigerungen im Sektor sowohl durch technische als auch prozessbezogene Veränderungen bewirken; allerdings ist im Sektor der Wille zu Innovationen recht begrenzt.

Die hochrangige Gruppe empfahl eine schrittweise und flexible Öffnung des Markts für Kabotage im Straßengüterverkehr, die mit einer weiteren Harmonisierung der Sozialvorschriften und der Durchsetzungsverfahren einhergeht.

3. Standpunkt des Europäischen Parlaments/Anfragen von MdEP

3.1 Entschlüsse des Europäischen Parlaments

In einer [EntschlieÙung](#) vom 17. Dezember 2014 forderte das Europäische Parlament die Kommission auf, eine neue Liste von Verstößen gegen die Kraftverkehrsvorschriften der Union zu erstellen, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit eines Kraftverkehrsunternehmers führen können. Die Europäische Kommission hat im März 2015 im Rahmen ihrer [Weiterbehandlung](#) geantwortet, dass die Bedenken des Europäischen Parlaments sorgfältig geprüft werden, auch wenn es Forderungen in der EntschlieÙung des Parlaments gäbe, denen nicht nachgekommen werden könne, wie die Forderung nach Aufnahme von Verstößen gegen die nationalen Vorschriften über die Kabotagebeförderung, weil lediglich der einschlägige Besitzstand der EU von der vorgeschlagenen Verordnung betroffen sei.

"**Verbundene Kabotage** würde als grenzüberschreitende Beförderung angesehen und hätte als einziges Ziel die Verringerung von Leerfahrten bei derartigen Beförderungen.

'**Eigenständige Kabotage** könnte im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung an sich oder an eine grenzüberschreitende Beförderung zuzüglich einer verbundenen Kabotage oder als vollständig unabhängig von diesen beiden Beförderungsarten stattfinden."

Bericht der hochrangigen Gruppe über die Entwicklung des Güterkraftverkehrsmarktes der EU

3.2 Schriftliche Anfragen von Mitgliedern des Europäischen Parlaments

Mehrere Mitglieder des Europäischen Parlaments haben die Kommission aufgefordert, den Sachstand und ihre Absichten im Bereich des Kraftverkehrssektors näher darzulegen. Einige Anfragen beziehen sich auf besondere Gegebenheiten in einzelnen Mitgliedstaaten, andere Anfragen befassen sich mit dem Thema aus einer allgemeineren Perspektive²⁰.

Schriftliche Anfrage von Franck Proust (EVP, Frankreich), 30. Oktober 2015

Die Kommission wird ersucht, mehr Kontrollen einzuführen, um rechtswidriger Kabotage Einhalt zu gebieten, und ein System zur Überwachung der Entsendung von Arbeitnehmern einzurichten, um Sozialdumping abzuwenden.

Antwort der Europäischen Kommission, 7. Januar 2016

Die Kommission hat bereits damit begonnen, die verschiedenen EU-Rechtsakte im Kraftverkehrssektor zu evaluieren. Auf der Grundlage der dabei gewonnenen Ergebnisse wird die Kommission darüber entscheiden, welches die wichtigsten Optionen und Maßnahmen sind, die in Zukunft vorgeschlagen werden.

Schriftliche Anfrage von Claude Rolin (EVP, Belgien), 30. September 2015

Die Kommission wird ersucht, Schritte zu ergreifen, um in Europa im Kraftverkehrssektor der missbräuchlichen Berufung auf die Grundfreiheiten zur Vermeidung der Anwendung der EU-Vorschriften entgegenzuwirken und die Einrichtung von Briefkastenfirmen und unlautere Geschäftspraktiken zu bekämpfen.

Antwort der Europäischen Kommission, 24. November 2016

Die Europäische Kommission sucht nach Lösungen, die sowohl binnenmarktrelevante als auch soziale Aspekte im Bereich des Fracht- und Personenverkehrs abdecken. Das Problem der Briefkastenfirmen wird auf der Grundlage der Ergebnisse der Ex-post-Evaluierung der Kommission zusammen mit anderen Initiativen im Kraftverkehrsbereich geprüft.

Schriftliche Anfrage von Claudia Țapardel (S&D, Rumänien), 14. Juli 2016

Die Europäische Kommission wird ersucht, die Maßnahmen aufzuführen, die sie als Antwort auf die drei folgenden Forderungen in der Entschließung des Parlaments vom 17. Dezember 2014 ergriffen hat (siehe oben Nummer 3.1): Einstufung schwerwiegender Verstöße im Kraftverkehr, einheitliche Anwendung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers und Beseitigung rechtlicher und technischer Barrieren beim Zugang zum Kraftverkehrsmarkt.

Antwort der Europäischen Kommission, 5. Oktober 2016

Die Europäische Kommission hat mit der im März 2016 erlassenen [Verordnung \(EU\) 2016/403](#) eine gemeinsame Einstufung schwerwiegender und sehr schwerwiegender Verstöße gegen die EU-Vorschriften für den Kraftverkehr eingeführt. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, diese gemeinsame Einstufung ab dem 1. Januar 2017 anzuwenden.

Außerdem hat die Kommission Ende 2014 eine Überprüfung der Sozial- und Binnenmarktvorschriften für den Straßenverkehr eingeleitet.

Um die einheitliche Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften zu gewährleisten, hat die Kommission zu den Binnenmarktverordnungen im Kraftverkehrsbereich Folgenabschätzungen in die Wege geleitet und öffentliche Konsultationen durchgeführt (15. Juni - 15. September 2016). Es wird noch eine öffentliche Konsultation zu den Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr stattfinden.

Die Überprüfung der Kraftverkehrsvorschriften zählt ebenfalls zu den künftigen Vorhaben der Kommission.

²⁰ Die Liste der in diesem Briefing aufgeführten schriftlichen Anfragen ist nicht vollständig. Folgende weitere schriftliche Anfragen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009: E-000568-2017, [E-006048-2016](#), [P-005218-16](#), [E-002790-16](#), [E-013992-15](#), [E-009909-14](#), [E-005323-16](#), [E-004739-16](#), [E-004093-16](#), [E-004090-16](#), [P-013406-15](#), [E-006268-15](#), [E-005552-15](#).

Schriftliche Anfrage von Lucy Anderson (S&D, Vereinigtes Königreich), 31. Januar 2017

Die Europäische Kommission wird ersucht, sich zu den Fragen zu äußern, welche Auswirkungen die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei der Überwachung und Einhaltung von Vorschriften im Bereich Beschäftigung haben, welche Pläne die Kommission in Bezug auf die Einführung neuer EU-Instrumente zur Erhebung und Analyse der entsprechenden Informationen hat und wie angesichts des Fehlens einer EU-Kraftverkehrsagentur Beschäftigungsfragen und Prioritäten im Kraftverkehrsbereich effizient gehandhabt werden sollen.

Schriftliche Anfrage von Hannu Takkula (ALDE, Finnland), 29. Februar 2016

Die Europäische Kommission wird um Auskunft darüber ersucht, wie sie gedenkt, einheitliche Vorschriften über die Kabotage im Binnenmarkt sicherzustellen und Sozialdumping und ungleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Märkten zu verhindern.

Antwort der Europäischen Kommission, 22. April 2016

Die Rechtmäßigkeit von Kabotagebeförderungen wird in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 geregelt. Die Europäische Kommission hat Vertragsverletzungsverfahren gegen diejenigen Mitgliedstaaten eingeleitet, die über diesen Regelungsrahmen hinausgehen und Unsicherheit für die Marktteilnehmer und Verzerrungen auf dem Binnenmarkt verursachen.

Die Kommission hat verschiedene Evaluierungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 durchgeführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Evaluierungen wird die Kommission Änderungen in die Wege leiten. Die in der schriftlichen Anfrage aufgeworfenen Fragen werden dabei berücksichtigt.

4. Konsultationen, Petitionen, Bürgeranfragen

Offene öffentliche Konsultation

Die Europäische Kommission hat zwischen Juni und September 2016 eine [offene öffentliche Konsultation](#) zur Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 durchgeführt.

Die Kommission erhielt aus 22 Mitgliedstaaten insgesamt 175 [Antworten](#) von Kraftverkehrsunternehmern (40), Vertretern der Logistikbranche (17), Vereinigungen, die im Kraftverkehrssektor beschäftigte Arbeitnehmer und einzelne Arbeitnehmer vertreten (33), Verkehrsunternehmen und Vereinigungen von Verkehrsunternehmen (49), nationalen Behörden und einschlägigen Verbänden (49) und Sonstigen (18). Die Antworten verdeutlichten, dass die Befragten unterschiedliche Ansichten zu den in der Umfrage gestellten Fragen hatten, da sie die Möglichkeit hatten, die Antworten zu jeder Frage so zu gestalten, dass ihre eigenen Standpunkte zum Ausdruck kamen. Die Kommission hat alle Antworten einzeln analysiert.

Petitionen

Beim Europäischen Parlament wurden zwischen 2007 und 2013 insgesamt sieben Petitionen zu der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 eingereicht. Sechs Petitionen wurden für zulässig erklärt und vom Europäischen Parlament (1) oder von der Europäische Kommission (5) beantwortet. Die Verfahren zu allen sieben Petitionen sind jetzt abgeschlossen. Die für zulässig erklärten Petitionen bezogen sich auf Folgendes: die Beschränkungen aufgrund der Verordnung 881/92/EWG des Rates und der Verordnung 1072/2009/EG über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, das polnische Gesetz über den Kraftverkehr und seine mutmaßliche Nichtkonformität mit den EU-Vorschriften über den Personenkraftverkehr, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr, die Harmonisierung der Vorschriften über Sondertransporte im Straßenverkehr, die Auslegung bestimmter Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, die Entwicklungen im Güterverkehr in Europa und die Entlassungen im Güterverkehrssektor.

Bürgeranfragen

Das Referat Bürgeranfragen ([Ask EP](#)) hat 13 Bürgeranfragen zum Kraftverkehr in der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten erhalten. Die Fragen betrafen verschiedene Aspekte des Straßenverkehrs, so u. a. die Straßenverkehrssicherheit, die Güterbeförderung, den öffentlichen Nahverkehr in Städten, die Arbeitsbedingungen, die unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen den Mitgliedstaaten, die Länge von Autotransportanhängern, die geltenden Rechtsvorschriften und den sauberen Straßenverkehr.

Sozialdumping: "Praktiken, mit denen Sozialvorschriften und Marktzugangsbestimmungen (Briefkastenfirmen) umgangen oder missachtet werden, um Wettbewerbsvorteile zu erlangen".

EWSA, Der Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr: Sozialdumping und Kabotage

5. Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) hat 2015 seine Stellungnahme mit dem Titel "[Der Binnenmarkt für den internationalen Straßengüterverkehr: Sozialdumping und Kabotage](#)" vorgelegt.

In diesem Dokument unterstützt der Ausschuss die Initiativen der Kommission, die darauf abzielen, die betreffenden EU-Verordnungen einfacher und klarer zu fassen, Kriterien festzulegen, um eine missbräuchliche Nutzung sogenannter Briefkastenfirmen zu verhindern, und "Sozialdumping, Betrug und Missbrauch in Verbindung mit der Entsendung von Arbeitnehmern und dem Zugang zu Sozialleistungen zu bekämpfen".

Zudem forderte der EWSA die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten auf, vorrangig

- "die umfassende Zusammenarbeit von Arbeitsaufsicht und Straßenkontrolldienst in den Mitgliedstaaten sicherzustellen";
- "die Daten der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen [...] zu konsolidieren";
- "die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register auf europäischer Ebene über das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) sicherzustellen";
- "die in der [Verordnung \(EG\) Nr. 593/2008 \(Rom-I-Verordnung\)](#) [...] verankerten verbindlichen Mindestbedingungen im Straßenverkehrssektor vollständig durchzusetzen".

Der Ausschuss war außerdem der Ansicht, dass die Vereinfachung der Bestimmungen über den Zugang zum Verkehrsmarkt mit Maßnahmen zur Verhinderung von Sozialdumping einhergehen könnte. Eine in Betracht zu ziehende Möglichkeit wäre die "Angleichung der Bestimmungen für den Straßengüterverkehr an die geltenden Bestimmungen für die vorübergehende Erbringung von Dienstleistungen im Allgemeinen", um eine "Kultur der Rechtstreue" zu fördern.

6. Fazit

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wurde ein gemeinsamer Rechtsrahmen für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zum Markt des Güterkraftverkehrs festgelegt. Aus den verschiedenen Analysen und Studien auf europäischer Ebene geht hervor, dass die beiden Verordnungen positive Auswirkungen auf den Binnenmarkt hatten (z. B. Harmonisierung, Einführung quantitativer Kriterien, Klärung von Begriffen, Verknüpfung der grenzüberschreitenden Kabotage mit der grenzüberschreitenden Beförderung) und ein geeignetes Instrument zur Handhabung dieser Aspekte sind.

Dennoch wurden mehrere Mängel festgestellt, die die Wirksamkeit der beiden Rechtsakte erheblich beeinträchtigen. Verbesserungen sind daher notwendig, insbesondere in Bezug auf die Kabotageleistungen, die Durchsetzung von Vorschriften, die Klärung problematischer Begriffe, Briefkastenfirmen sowie

Zuwiderhandlungen. Außerdem wird die Harmonisierung von Aspekten, die von den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt werden, dem Markt als Ganzes zugute kommen. Die von den Akteuren gemachten Erfahrungen und bewährte Verfahren könnten eine nützliche Grundlage für das künftige Vorgehen in diesem Bereich bilden.

Abgesehen von spezifischen Bestimmungen und besonderen Gegebenheiten, die noch zu klären und/oder zu verbessern sind, zeigen die vorliegenden Evaluierungen, dass es bei der künftigen Vorgehensweise am besten wäre, den Güterverkehrsmarkt schrittweise zu öffnen und eine stärkere Harmonisierung auf wirtschaftlicher, rechtlicher und sozialer Ebene in der gesamten Union vorzunehmen.

7. Weitere Quellen zu Referenzzwecken

Eurostat, [Road freight statistics](#), Dezember 2015.

Europäische Kommission, [Final stakeholder hearing. Review of Regulations \(EC\) No 1071/2009 and 1072/2009 on access to the road haulage market. Discussion paper](#), Januar 2013.

Europäische Kommission, [EU Semantic Interoperability Catalogue, European Register of Road Transport Undertaking](#).

Europäische Kommission, [Road Freight Transport Vademecum. 2010 Report](#).

Das Referat Politikzyklus erreichen Sie per E-Mail unter: EPRS-PolicyCycle@ep.europa.eu

Redaktionsschluss: März 2017. Brüssel, © Europäische Union, 2017.

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung der Verfasserinnen wieder und stellen keinen öffentlichen Standpunkt des Europäischen Parlaments dar. Nachdruck und Übersetzung dieses Dokuments ist mit Quellenangabe für nichtgewerbliche Zwecke gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

www.europarl.europa.eu/thinktank (Internet) – www.eptinktank.eu (blog) – www.eprs.sso.ep.parl.union.eu (Intranet)