

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2007/0099(COD)

29.1.2009

*****II**

ENTWURF EINER EMPFEHLUNG FÜR DIE ZWEITE LESUNG

betreffend den Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung)
(11788/1/2008 – C6-0014/2009 – 2007/0099(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Mathieu Grosch

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Bei Änderungsrechtsakten werden unverändert aus einer bisherigen Bestimmung übernommene Textteile, die das Parlament ändern will, obwohl die Kommission sie nicht geändert hat, durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden gegebenenfalls wie folgt gekennzeichnet: [...]. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrekturempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

| | Seite |
|--|--------------|
| ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS | 5 |
| BEGRÜNDUNG | 16 |

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung) (11788/1/2008 – C6-0014/2009 – 2007/0099(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates (11788/1/2008 – C6-0014/2009),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung¹ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2007)0265),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 62 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr für die zweite Lesung (A6-0000/2009),
1. billigt den Gemeinsamen Standpunkt in der geänderten Fassung;
 2. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Erwägung 11

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(11) Verkehrsunternehmer, die Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß dieser Verordnung sind, sowie Verkehrsunternehmer, die zur Durchführung bestimmter Kategorien grenzüberschreitender Beförderungen berechtigt sind, sollten zeitweilig zur innerstaatlichen Beförderung in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen werden, ohne dort über einen Unternehmenssitz

Geänderter Text

(11) Verkehrsunternehmer, die Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß dieser Verordnung sind, sowie Verkehrsunternehmer, die zur Durchführung bestimmter Kategorien grenzüberschreitender Beförderungen berechtigt sind, sollten **gemäß Kapitel III** zeitweilig zur innerstaatlichen Beförderung in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen werden, ohne dort über einen

¹ Angenommene Texte vom 21.5.2008, P6_TA(2008)0218.

oder eine Niederlassung verfügen zu müssen. Werden solche Kabotagebeförderungen durchgeführt, sollten sie den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft wie der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und dem in bestimmten Bereichen geltenden einzelstaatlichen Recht des Aufnahmemitgliedstaats unterliegen.

Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen zu müssen.

Or. en

Begründung

In der Vergangenheit wurden innerstaatliche Beförderungen zeitweilig erlaubt. Es könnte irreführend sein, diesen Begriff in diesem Zusammenhang erneut zu verwenden, weshalb es einer Klarstellung bedarf. Durch das Einfügen eines Verweises auf Kapitel III, in dem es um Kabotage geht, wird klargestellt, dass der Begriff eine neue Bedeutung hat.

Änderungsantrag 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Erwägung 13

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(13) Unbeschadet der Bestimmungen des Vertrags über die Niederlassungsfreiheit ist die Kabotagebeförderung die Erbringung von Dienstleistungen durch einen Verkehrsunternehmer in einem Mitgliedstaat, in dem er nicht niedergelassen ist; sie sollte nicht untersagt werden, sofern sie nicht dergestalt durchgeführt wird, dass dadurch eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in diesem Mitgliedstaat entsteht. Im Hinblick auf die Durchsetzung dieser Forderung sollten die Häufigkeit der Kabotagebeförderungen und der Zeitraum, in dem sie durchgeführt werden können, beschränkt werden. In der Vergangenheit wurden solche innerstaatlichen

Geänderter Text

(13) Unbeschadet der Bestimmungen des Vertrags über die Niederlassungsfreiheit ist die Kabotagebeförderung die Erbringung von Dienstleistungen durch einen Verkehrsunternehmer in einem Mitgliedstaat, in dem er nicht niedergelassen ist; sie sollte nicht untersagt werden, sofern sie nicht dergestalt durchgeführt wird, dass dadurch eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in diesem Mitgliedstaat entsteht. Im Hinblick auf die Durchsetzung dieser Forderung sollten die Häufigkeit der Kabotagebeförderungen und der Zeitraum, in dem sie durchgeführt werden können, **vorläufig** beschränkt werden. In der Vergangenheit wurden solche

Beförderungen zeitweilig erlaubt. Praktisch war es aber schwierig festzustellen, welche Dienste erlaubt sind. Daher bedarf es klarer und einfach durchzusetzender Vorschriften.

innerstaatlichen Beförderungen zeitweilig erlaubt. Praktisch war es aber schwierig festzustellen, welche Dienste erlaubt sind. Daher bedarf es klarer und einfach durchzusetzender Vorschriften.

Or. en

Begründung

Kabotagebeförderungen sind beschränkt, doch beeinträchtigt diese Beschränkung den Binnenmarkt. Wenn die Marktsituation, unter anderem hinsichtlich Beschäftigung, sozialen Fragen und Sicherheitsfragen, weiter fortgeschritten ist, sollte die Beschränkung der Kabotagebeförderungen aufgehoben werden. Dies muss deutlich gemacht werden, indem das Wort „vorläufig“ zur der in dieser Erwägung genannten Beschränkung hinzugefügt wird.

Änderungsantrag 3

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Erwägung 13 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

(13a) Der An- und Abtransport von Gütern über die Straße im Rahmen des kombinierten Verkehrs unterliegt der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten¹ und nicht dieser Verordnung.

¹ ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

Or. en

Begründung

Es sollte klargestellt werden, dass der kombinierte Verkehr nicht dieser Verordnung unterliegt.

Änderungsantrag 4

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Erwägung 15 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

(15a) Zwischen einigen benachbarten Mitgliedstaaten bestehen seit langem intensive Wirtschaftsbeziehungen. Es ist daher zweckmäßig, dass solche Mitgliedstaaten den Verkehrsunternehmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten einen besseren Zugang zur Kabotage gewähren können.

Or. en

Begründung

Manche Mitgliedstaaten haben – insbesondere in Grenzregionen – intensive wirtschaftliche Verbindungen miteinander und täglich grenzüberschreitenden Verkehr. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, sich gegenseitig einen besseren Marktzugang zu gewähren, als dies in dieser Richtlinie vorgesehen ist, und eine höhere oder sogar unbegrenzte Anzahl von Kabotagebeförderungen zu gestatten.

Änderungsantrag 5

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 2 – Nummer 6

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

6. "Kabotage" gewerblichen innerstaatlichen Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird;

6. „Kabotage“ gewerblichen innerstaatlichen Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird, ***d. h. nach Maßgabe der Bestimmungen von Kapitel III;***

Or. en

Begründung

In der Vergangenheit wurden innerstaatliche Beförderungen zeitweilig erlaubt. Es könnte irreführend sein, diesen Begriff in diesem Zusammenhang erneut zu verwenden, weshalb es

einer Klarstellung bedarf. Durch das Einfügen eines Verweises auf Kapitel III, in dem es um Kabotage geht, wird klargestellt, dass der Begriff eine neue Bedeutung hat.

Änderungsantrag 6

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 8 – Absatz 2 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

(2a) Zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung wird die Anzahl der in Absatz 2 genannten Kabotagebeförderungen auf sieben erhöht. Sollte der auf der Grundlage einer eingehenden Untersuchung der unterschiedlichen steuer- und arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen in den Mitgliedstaaten zu erstellende neue Vorschlag der Kommission 2012 nicht vorliegen, werden die in Absatz 2 genannten Beschränkungen der Anzahl der Kabotagebeförderungen und des Zeitraums, in dem die Kabotage durchgeführt werden kann, ab 1. Januar 2014 aufgehoben.

Or. en

Begründung

In einem Binnenmarkt sollte die Beschränkung von Kabotagebeförderungen nur zeitweilig gelten. Um die Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen voranzutreiben, sollte ein Datum festgelegt werden.

Änderungsantrag 7

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 8 – Absatz 3 a (neu)

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

(3a) Die Mitgliedstaaten dürfen keine zusätzlichen besonderen Dokumente oder doppelte Dokumentation zum Nachweis dafür verlangen, dass die Bedingungen

von Absatz 3 erfüllt sind.

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten nicht die Möglichkeit haben, zusätzliche Dokumente zu verlangen und somit Kabotagebeförderungen zu beschränken und die bestehenden Vorschriften zu missbrauchen, um den Binnenmarkt einzuschränken.

Änderungsantrag 8

**Gemeinsamer Standpunkt des Rates
Artikel 8 – Absatz 5 a (neu)**

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Geänderter Text

(5a) Die Mitgliedstaaten können bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen über eine weiter gehende Liberalisierung der unter diese Verordnung fallenden Verkehrsdienste treffen, insbesondere hinsichtlich der Anzahl und Dauer von Kabotagebeförderungen, besonders in Grenzregionen.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle aufgrund von Absatz 1 getroffenen Vereinbarungen.

Or. en

Begründung

Manche Mitgliedstaaten haben – insbesondere in Grenzregionen – intensive wirtschaftliche Verbindungen miteinander und täglich grenzüberschreitenden Verkehr. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, sich gegenseitig einen besseren Marktzugang zu gewähren, als dies in dieser Richtlinie vorgesehen ist, und den Verwaltungsaufwand zu minimieren, indem sie eine höhere Anzahl von Kabotagebeförderungen in einem größeren Zeitraum gestatten.

Änderungsantrag 9

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 10 – Absatz 1

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(1) **Im** Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geografischen Gebietes, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, **kann sich** jeder Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen getroffen werden; der Mitgliedstaat macht der Kommission dabei die erforderlichen Angaben und teilt ihr mit, welche Maßnahmen er gegenüber den in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern zu treffen gedenkt.

Geänderter Text

(1) **Nach der Aufhebung der Beschränkungen gemäß Artikel 8 Absatz 2a kann sich im** Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geografischen Gebietes, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, jeder Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen getroffen werden; der Mitgliedstaat macht der Kommission dabei die erforderlichen Angaben und teilt ihr mit, welche Maßnahmen er gegenüber den in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern zu treffen gedenkt.

Or. en

Begründung

In einem Binnenmarkt sollte die Beschränkung von Kabotagebeförderungen nur zeitweilig gelten. Um die Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen voranzutreiben, sollte ein bestimmtes Datum festgelegt werden.

Änderungsantrag 10

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 12 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – einleitender Teil

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(1) Bei einem schwerwiegenden Verstoß gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs in einem Mitgliedstaat bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat **treffen** die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers, der den Verstoß begangen hat, die für diesen Fall

Geänderter Text

(1) Bei einem schwerwiegenden Verstoß gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs in einem Mitgliedstaat bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat **sprechen** die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers, der den Verstoß begangen hat, **eine Verwarnung aus, falls**

geeigneten Maßnahmen, die unter anderem zur Verhängung der folgenden Verwaltungssanktionen führen können:

diese vom innerstaatlichen Recht vorgesehen ist, und treffen die für diesen Fall geeigneten Maßnahmen, die unter anderem zur Verhängung der folgenden Verwaltungssanktionen führen können:

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten zuerst verwarnen, ehe sie Verwaltungssanktionen verhängen. Auch wenn einige Mitgliedstaaten dieses Warnsystem nicht besitzen, wird es den Mitgliedstaaten, die Warnsysteme vorsehen, dringend empfohlen. Die Verwarnung ist wichtig, damit die Rechtsvorschrift mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang bleibt.

Änderungsantrag 11

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 12 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Diese Sanktionen **können** nach der endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit bestimmt **werden**; sie richten sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes und der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien der Lizenz, über die dieser für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.

Geänderter Text

Diese Sanktionen **werden** nach der endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit bestimmt; sie richten sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes und der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien der Lizenz, über die dieser für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.

Or. en

Begründung

Die Sanktionen sollten nach der endgültigen Entscheidung bestimmt werden. Eine Formulierung mit „können“ würde dies nicht obligatorisch machen, so dass die Sanktionen auch vor der endgültigen Entscheidung bestimmt werden könnten. Dies gilt es zu verhindern.

Änderungsantrag 12

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 12 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(3) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt wurde, so bald wie möglich, spätestens jedoch **zwei Monate** nach der endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit mit, ob und welche der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sanktionen verhängt wurden.

Geänderter Text

(3) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt wurde, so bald wie möglich, spätestens jedoch **einen Monat** nach der endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit mit, ob und welche der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sanktionen verhängt wurden.

Or. en

Begründung

Die Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten sollte so zügig wie möglich erfolgen. Von dem Niederlassungsmitgliedstaat kann erwartet werden, dass er die Informationen innerhalb eines Monats übermittelt. Dies ist nicht nur zur Vermeidung einer doppelten Bestrafung, sondern auch für den Grundsatz der Rechtssicherheit wichtig.

Änderungsantrag 13

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 13 – Absatz 1 – einleitender Teil

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

(1) Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein gebietsfremder Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß gegen diese Verordnung oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, so übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt worden ist, den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers so bald wie möglich, spätestens jedoch **zwei Monate**

Geänderter Text

(1) Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein gebietsfremder Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß gegen diese Verordnung oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, so übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt worden ist, den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers so bald wie möglich, spätestens jedoch **einen Monat**

nach ihrer endgültigen Entscheidung in der
Angelegenheit, die folgenden
Informationen:

nach ihrer endgültigen Entscheidung in der
Angelegenheit, die folgenden
Informationen:

Or. en

Begründung

Die Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten sollte so zügig wie möglich erfolgen. Von dem Niederlassungsmitgliedstaat kann erwartet werden, dass er die Informationen innerhalb eines Monats übermittelt. Dies ist nicht nur zur Vermeidung einer doppelten Bestrafung, sondern auch für den Grundsatz der Rechtssicherheit wichtig.

Änderungsantrag 14

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 16 – Absatz 1

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen Bestimmungen dieser Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Vorschriften der Kommission spätestens bis zum ...* mit und teilen ihr alle sie betreffenden nachfolgenden Änderungen unverzüglich mit.

** ABl.: Bitte Datum (2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung) einsetzen.*

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen Bestimmungen dieser Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Vorschriften der Kommission spätestens bis zum **1. Januar 2010** mit und teilen ihr alle sie betreffenden nachfolgenden Änderungen unverzüglich mit.

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission eine Liste der Vorschriften, die sie erlassen, um diese Verordnung zum Zeitpunkt der Anwendung durchzuführen, übermitteln, und zwar nicht erst zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung, sondern so bald wie möglich und bis zu einem konkreten Zeitpunkt. Der 1. Januar 2010 ist ein sehr realistischer Zeitpunkt für die Anwendung dieser Verordnung.

Änderungsantrag 15

Gemeinsamer Standpunkt des Rates Artikel 19 – Absatz 2

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Sie gilt ab dem ...*.

** ABL.: Bitte Datum (2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung) einsetzen.*

Geänderter Text

Sie gilt ab dem **1. Januar 2010**.

Or. en

Begründung

Die Vorschriften dieser Verordnung sind notwendig; sie müssen möglichst bald gelten. Der 1. Januar 2010 ist ein sehr realistischer Zeitpunkt, d. h. einerseits nicht zu früh, so dass den Mitgliedstaaten für die Festlegung der notwendigen Vorschriften genug Zeit bleibt, und andererseits nicht zu spät.

BEGRÜNDUNG

Einführung

Die Kommission schlägt eine neu gefasste Verordnung vor, die die Verordnungen 881/92 und 3118/93 ersetzen soll. Die Richtlinie 2006/94/EG würde ebenfalls aufgehoben werden. Die Verordnung 881/92 begründet die Freiheit des gewerblichen internationalen Güterverkehrs auf der Straße für Unternehmen mit einer Gemeinschaftslizenz. Die Verordnung 3118/93 gestattet es Unternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten Gemeinschaftslizenz, Leistungen des Güterverkehrs innerhalb eines anderen Mitgliedstaates zu erbringen, vorausgesetzt, dies erfolgt nur zeitweilig. Die Richtlinie 2006/94/EG fordert von den Mitgliedstaaten, bestimmte Transportarten wie zum Beispiel die Beförderung von Postsendungen im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste oder die Beförderung von Gütern durch Kraftfahrzeuge mit einer maximalen Nutzlast von 3,5 Tonnen zu liberalisieren.

Die Kommission hat eine neu gefasste Verordnung vorgeschlagen, um die Klarheit, Lesbarkeit und Durchsetzbarkeit der Bestimmungen zu verbessern. Sie beabsichtigte zudem, Bedingungen festzulegen, unter denen Kabotage zulässig ist, vereinfachte und genormte Formate für die Gemeinschaftslizenz und die Fahrerbescheinigungen einzuführen sowie die Strafen für Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht im Straßenverkehr in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat des betreffenden Transportunternehmens zu verschärfen. Ein wesentliches Ziel des Vorschlags war die Festlegung einer einfachen, klaren und durchsetzbaren Definition der Kabotage. Die Kommission beabsichtigte, durch Verbesserung der Rechtssicherheit, Senkung der Verwaltungskosten und Ermöglichung eines fairen Wettbewerbs die Effizienz des gemeinschaftlichen Marktes für den Gütertransport zu verbessern.

Erste Lesung im Parlament

Das Parlament begrüßte den Vorschlag der Kommission, ging jedoch bei der Definition der Kabotage weiter, als diese vorgeschlagen hatte. Es gestattete eine allmähliche Erhöhung der Kabotageoperationen innerhalb einer Woche von drei bis auf sieben. Bis Ende 2013 wollte es alle Beschränkungen aufheben. Die Be- und Entladung in einem Transitmitgliedstaat sollte erlaubt sein, und nichts in der Verordnung sollte einen Mitgliedstaat davon abhalten, Transportunternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat zu ermächtigen, eine unbegrenzte Zahl von Kabotageoperationen auszuführen. Der An- und Abtransport von Gütern über die Straße im Rahmen des kombinierten Verkehrs sollte nicht unter die Bestimmungen der Verordnung fallen.

Im Falle von Transportoperationen in zwei Aufnahmemitgliedstaaten durch ein Transportunternehmen, das in keinem dieser beiden Staaten ansässig ist, kann sich einer der Aufnahmemitgliedstaaten auf die Anwendung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen berufen, die für seine Speditionsunternehmen gelten. Darüber hinaus sollten sich die Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern in der Verordnung niederschlagen.

Um den Verwaltungsaufwand zu senken, wurde der harmonisierte Frachtbrief als

ausreichender Nachweis für Kontrollzwecke festgelegt. Die Mitgliedstaaten sollten keine Kabotageoperationen behindern dürfen, indem sie weitere Papiere als die in der Verordnung festgelegten verlangen. Wie bei der Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf, sollten die Bestimmungen über geringfügige Verstöße aus dem Kabotagevorschlag entfernt werden.

Das Parlament forderte zudem eine Bestimmung, wonach im Falle einer ersten Störung des nationalen Transportmarktes auf der Ebene des betroffenen Mitgliedstaates Schutzmaßnahmen getroffen werden können.

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

Die Überlegungen des Rates bezüglich der Neufassung der Verordnung konzentrierten sich auf die Frage der Kabotage. Die Definition der Kabotage in Artikel 8 des Gemeinsamen Standpunktes des Rates stellt für einige Mitgliedstaaten ein Minimum, für andere ein Maximum dar. Sie erlaubt drei Kabotagebeförderungen im Aufnahmemitgliedstaat, wobei das letzte Entladen, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach den letzten Entladen der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen muss. Innerhalb dieses Zeitraumes können Spediteure die zulässigen Kabotagebeförderungen in einem beliebigen Mitgliedstaat durchführen, vorausgesetzt sie bleiben auf eine Kabotagebeförderung pro Mitgliedstaat innerhalb von drei Tagen nach der Einreise in dessen Hoheitsgebiet ohne Ladung beschränkt.

Der Rat hat 13 der 48 Änderungsanträge des Parlaments teilweise oder vollständig angenommen. Es bestehen weiterhin Meinungsverschiedenheiten über die Definition der Kabotage, die weitere Öffnung des Kabotagemarktes, die teilweise Entladung, die Definition der „Kabotagebeförderung“, die Entsendung von Arbeitnehmern, die Bestimmungen zu Beförderungen in zwei Aufnahmemitgliedstaaten durch ein Transportunternehmen, das in keinem dieser beiden Staaten ansässig ist, eine klarere Verwendung des Konzeptes „zeitweilig“; über den kombinierten Verkehr und den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung, das der Rat um 24 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung verschieben möchte.

Vorschlag des Berichtstatters

Es ist klar, dass es zu einigen technischen Fragen keine großen Meinungsunterschiede zwischen Parlament und Rat gibt. Nach Auffassung des Berichtstatters kommt es daher darauf an, sich auf wichtige Bereiche zu konzentrieren, in denen noch Differenzen bestehen. Die Ratsdefinition der „Kabotage“, zumindest was den festgelegten Zeitraum und die Anzahl der Beförderungen betrifft, kommt dem Vorschlag des Parlaments sehr nahe. Dass die Definition der „Kabotagebeförderungen“ grundsätzlich geklärt werden muss, wurde vom Rat akzeptiert. Zu klären bleibt noch die Frage der vollständigen Entladung. Andererseits wurde vom Rat die allmähliche Aufhebung der Beschränkungen nicht akzeptiert. Der Berichtstatter ist der Ansicht, dass bei diesen miteinander verbundenen Aspekten Fortschritte erzielt werden könnten. Der kombinierte Verkehr muss ebenfalls thematisiert werden. Es sollte keine unnötigen Verzögerungen bei der Übermittlung von Informationen zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten geben. Zwischen Mitgliedstaaten mit gemeinsamen Grenzregionen sollten Vereinbarungen über einen breiteren Zugang zu Kabotage möglich

sein.

Deshalb wird der Berichterstatter jetzt, da ein zufrieden stellender Kompromiss möglich erscheint, Änderungsanträge hierzu einreichen. Er ist bereit, weiterhin mit dem Rat und der Kommission sowie natürlich auch mit den Schattenberichterstattern zusammenzuarbeiten, um eine Annäherung an den Standpunkt des Parlamentes zu erreichen, bevor im Ausschuss über den Entwurf einer Empfehlung für die Zweite Lesung abgestimmt wird.