

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0038/2008

12.2.2008

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung)
(KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Mathieu Grosch

(Neufassung – Artikel 80 der Geschäftsordnung)

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. 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 Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	22
ANHANG 1: SCHREIBEN DES RECHTSAUSSCHUSSES	24
ANHANG 2: STELLUNGNAHME IN FORM EINES SCHREIBENS DER BERATENDEN GRUPPE DER JURISTISCHEN DIENSTE	26
VERFAHREN.....	29

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung)
(KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2007)0265),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0146/2007),
 - unter Hinweis auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten¹,
 - unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 20. November 2007 gemäß Artikel 80 a Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
 - gestützt auf Artikel 80a und Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0038/2008),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der nachstehend geänderten und an die Empfehlungen der Beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission angepassten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1
Erwägung 4 a (neu)

(4a) Der An- und Abtransport von Gütern über die Straße im Rahmen des

¹ ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

kombinierten Verkehrs nach Maßgabe 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 somit der kombinierte Verkehr Schiene/Straße und/oder Wasser/Straße in beiden Richtungen fällt nicht unter die Definition von Kabotage.

¹ ABl. 368 vom 17.12.1992, S. 38.
Richtlinie, zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/103/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

Begründung

Die heutigen Praktiken in bestimmten Mitgliedstaaten lassen einen anderen Trend erkennen. Dies kann und darf jedoch nicht Sinn der Sache sein.

Änderungsantrag 2 Erwägung 9

(9) Ferner sollte eine Fahrerbescheinigung eingeführt werden, damit die Mitgliedstaaten wirksam kontrollieren können, ob Fahrer aus Drittländern rechtmäßig beschäftigt bzw. rechtmäßig dem für die Beförderung verantwortlichen Verkehrsunternehmer zur Verfügung gestellt werden.

(9) Ferner sollte eine Fahrerbescheinigung eingeführt werden, damit die Mitgliedstaaten wirksam kontrollieren können, ob Fahrer aus Drittländern rechtmäßig beschäftigt bzw. rechtmäßig dem für die Beförderung verantwortlichen Verkehrsunternehmer zur Verfügung gestellt werden. ***Diese Fahrerbescheinigung sollte für jede Person, die diese Kontrollen durchführt, verständlich sein.***

Begründung

Dient der Klarstellung.

Änderungsantrag 3 Erwägung 11

(11) In der Vergangenheit wurden solche innerstaatlichen Beförderungen zeitweilig zugelassen. Praktisch war es aber schwierig festzustellen, welche Dienste zulässig sind.

(11) In der Vergangenheit wurden solche innerstaatlichen Beförderungen zeitweilig zugelassen. Praktisch war es aber schwierig festzustellen, welche Dienste zulässig sind.

Daher bedarf es klarer und einfach durchzusetzender Vorschriften.

Daher bedarf es klarer und einfach durchzusetzender Vorschriften.

Längerfristig sind die Beschränkungen bei der Erbringung von Kabotagebeförderungen jedoch nicht mehr zu rechtfertigen. Sie müssen vollständig abgeschafft werden. Denn diese Beschränkungen entsprechen nicht den Prinzipien eines Binnenmarktes ohne Grenzen, in dem der freie Verkehr von Waren und Dienstleistungen gewährleistet ist. Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Vorschriften überall in der EU einheitlich durchgesetzt werden.

Begründung

Der freie Verkehr von Dienstleistungen im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik war bereits in die Verträge von 1957 aufgenommen worden. Das Europäische Parlament hat im Jahr 1985 den Rat verklagt, weil er auf dem Gebiet der gemeinsamen Verkehrspolitik nicht tätig wurde. Als Folge dieses Urteils wurden die ersten Initiativen hinsichtlich der Öffnung des Güterkraftverkehrsmarktes ergriffen. Wir dürfen die Uhr nun nicht zurückdrehen und müssen für eine vollständige Öffnung des Kabotagemarktes im Jahr 2012 sorgen. Aus Umweltgründen müssen wir den Güterkraftverkehr so effizient wie möglich gestalten und die Anzahl der Leerfahrten so weit wie möglich beschränken.

Änderungsantrag 4 Erwägung 12 a (neu)

(12a) Die Beschränkungen der Anzahl und der Dauer von Kabotagebeförderungen sind zwar erforderlich, aber nur eine Zwischenstufe, wodurch die Mitgliedstaaten angespornt werden sollen, die steuer- und arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen möglichst weit gehend zu vereinheitlichen. Die Beschränkungen gemäß dieser Verordnung sind daher nur zeitweilig und sollten mit Wirkung vom 1. Januar 2014 aufgehoben werden.

Begründung

In einem Binnenmarkt sollten Beschränkungen von Kabotagebeförderungen nur zeitweilig gelten. Zur Förderung des steuer- und arbeitsrechtlichen Harmonisierungsprozesses muss daher

ein konkretes Datum genannt werden.

Änderungsantrag 5
Erwägung 12 b (neu)

(12b) Zwischen einigen Mitgliedstaaten bestehen seit langem intensive Wirtschaftsbeziehungen. Es ist daher zweckmäßig, dass solche Mitgliedstaaten den Verkehrsunternehmen dieser benachbarten Mitgliedstaaten einen besseren Zugang zur Kabotage gewähren.

Begründung

Benachbarte Mitgliedstaaten, die intensive Wirtschaftsbeziehungen unterhalten, sollten die Möglichkeit haben, den Markt unter sich stärker zu öffnen. Siehe auch den Änderungsantrag für einen neuen Absatz 6b in Artikel 8.

Änderungsantrag 6
Erwägung 13 a (neu)

(13a) Es sollte vermieden werden, dass der Dreiländerverkehr, d.h. grenzüberschreitende Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten, von denen keiner der Wohnsitzmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers ist, zu Situationen führt, in denen seine Regelmäßigkeit, Kontinuität und Systematik den Markt beeinträchtigen, indem ihm Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen zugrunde gelegt werden, die ungünstiger sind als diejenigen, die in den beiden Mitgliedstaaten gelten, zwischen denen der Dreiländerverkehr stattfindet.

Begründung

Es müssen Probleme vermieden werden können, die durch Verkehrsunternehmer entstehen, die regelmäßig und systematisch Dreiländerverkehr durchführen und dabei von den schlechteren sozialen Rahmenbedingungen und Löhnen ihres Niederlassungsstaates profitieren. Siehe auch den Änderungsantrag zu dem neuen Artikel 7a.

Änderungsantrag 7
Artikel 14

(14) Die Verwaltungsformalitäten sollten so weit wie möglich verringert werden, ohne dabei auf die Kontrollen und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung dieser Verordnung gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten die bestehenden Vorschriften über den Entzug der Gemeinschaftslizenz präzisiert und verschärft werden. Die aktuellen Vorschriften sollten angepasst werden, damit gegen schwerwiegende **und wiederholte geringfügige** Verstöße, die außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats begangen werden, wirksame Sanktionen verhängt werden können. Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen. Es sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, **einen Rechtsbehelf gegen verhängte Sanktionen** einzulegen.

(14) Die Verwaltungsformalitäten sollten so weit wie möglich verringert werden, ohne dabei auf die Kontrollen und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung dieser Verordnung gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten die bestehenden Vorschriften über den Entzug der Gemeinschaftslizenz präzisiert und verschärft werden. Die aktuellen Vorschriften sollten angepasst werden, damit auch gegen schwerwiegende Verstöße, die außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats begangen werden, wirksame Sanktionen verhängt werden können. Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen. Es sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, **ein Rechtsmittel** einzulegen.

Begründung

Die Verfolgung wiederholter geringfügiger Verstöße, die außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats begangen wurden, setzt die Meldung eines geringfügigen Verstoßes seitens eines Mitgliedstaates, in dem der Verstoß begangen wurde, an den Niederlassungsstaat voraus. Dies führt zu einer unverhältnismäßigen Überbeanspruchung der administrativen Kapazität.

Änderungsantrag 8
Erwägung 15

(15) Die Mitgliedstaaten sollten in ihre einzelstaatlichen Unternehmensregister sämtliche schwerwiegende **und wiederholte geringfügige** Verstöße, die Kraftverkehrsunternehmer begangen haben und die mit einer Sanktion geahndet wurden, eintragen.

(15) Die Mitgliedstaaten sollten in ihre einzelstaatlichen Unternehmensregister sämtliche schwerwiegende Verstöße, die Kraftverkehrsunternehmer begangen haben und die mit einer Sanktion geahndet wurden, eintragen.

Begründung

Solange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf derartig unterschiedliche Weise interpretiert und

angegangen werden und da keine konkrete Aussicht auf eine schnelle Verbesserung dieser Situation besteht, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 9
Artikel 1 Absatz 4

4. Die Verordnung gilt außerdem **für den innerstaatlichen Güterkraftverkehr, der gemäß Kapitel III von Verkehrsunternehmen außerhalb des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung zeitweilig durchgeführt wird.**

4. Die Verordnung gilt außerdem **für die Kabotage.**

Begründung

Es muss klargestellt werden, dass sich dieser Absatz auf Kabotage nach Artikel 2 Absatz 6 bezieht, um zu vermeiden, dass andere Auslegungen des Ausdrucks „zeitweiliger Verkehr“ verwendet werden.

Änderungsantrag 10
Artikel 1 Absatz 5 einleitender Teil

5. Folgende Beförderungen sowie im Zusammenhang damit durchgeführte Leerfahrten sind von dieser Verordnung ausgenommen:

5. Folgende Beförderungen sowie im Zusammenhang damit durchgeführte Leerfahrten sind von dieser Verordnung ausgenommen, **da sie nicht dem System der Gemeinschaftslizenz unterliegen:**

Begründung

Es muss klargestellt werden, dass die Verordnung nicht auf die in Artikel 1 Absatz 5 genannten Beförderungen Anwendung findet, weil diese Beförderungen auf Gemeinschaftsebene liberalisiert sind.

Änderungsantrag 11
Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe a

a) Die Beförderung von Postsendungen im Rahmen **öffentlicher Versorgungsdienste.**

a) Die Beförderung von Postsendungen im Rahmen **des Universaldienstes.**

Begründung

Angesichts der Änderungen, die an der Richtlinie über die Postdienste vorgenommen werden, sollte vom Universaldienst die Rede sein.

Änderungsantrag 12 Artikel 2 Absatz 6

6) „Kabotage“: gewerblicher innerstaatlicher Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird;

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

Begründung

Die Definition von Kabotage muss auf die Bedingungen von Kapitel III verweisen, um zu vermeiden, dass andere Auslegungen des Ausdrucks „zeitweiliger Verkehr“ verwendet werden.

Änderungsantrag 13 Artikel 2 Absatz 7

(7) „schwerwiegende oder wiederholte geringfügige Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs“: Verstöße, die zum Verlust der Zuverlässigkeit gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. [zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers] führen.

entfällt

Begründung

Das Erfordernis der Zuverlässigkeit ist nicht hinnehmbar, weil es die ungerechtfertigte Annahme enthält, dass ein Berufsstand moralisch bedenkliche Praktiken anwenden könnte. Der Begriff ist aus rein rechtlicher Sicht keine adäquate Grundlage für eine Sanktion. Unser Standpunkt impliziert, dass wir den Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Bericht Ticau) in demselben Umfang ändern werden.

Änderungsantrag 14 Artikel 2 Absatz 7a (neu)

7a) "Dreiländerverkehr": von einem Verkehrsunternehmer durchgeführte grenzüberschreitende Beförderungen zwischen zwei Aufnahmemitgliedstaaten, bei denen es sich nicht um den Wohnsitzstaat dieses Verkehrsunternehmers handelt.

Begründung

Es müssen Probleme vermieden werden können, die durch Verkehrsunternehmer entstehen, die regelmäßig und systematisch Dreiländerverkehr durchführen und dabei von den schlechteren sozialen Rahmenbedingungen und Löhnen ihres Niederlassungsstaates profitieren. Siehe auch den Änderungsantrag zu dem neuen Artikel 7a.

Änderungsantrag 15
Artikel 7 a (neu)

Artikel 7a

Dreiländerverkehr und Entsendung

Wenn Dreiländerverkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten regelmäßig, stündig und/oder systematisch von einem Güterverkehrsunternehmer durchgeführt wird, kann einer der Aufnahmemitgliedstaaten die Anwendung der in Artikel 9 dieser Verordnung vorgesehenen Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen verlangen.

Begründung

Es müssen Probleme vermieden werden können, die durch Verkehrsunternehmer entstehen, die regelmäßig und systematisch Dreiländerverkehr durchführen und dabei von den schlechteren sozialen Rahmenbedingungen und Löhnen ihres Niederlassungsstaates profitieren.

Änderungsantrag 16
Artikel 8 Absatz 2

2. Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an eine

2. Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an eine

grenzüberschreitende Fahrt aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen muss die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen.

grenzüberschreitende Fahrt aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchzuführen. **Die Genehmigung, diese Kabotagebeförderungen durchzuführen, setzt nicht voraus, dass das Fahrzeug vollständig entladen ist.** Bei Kabotagebeförderungen muss die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen.

Begründung

Die Kabotage sollte bei der ersten Entladung oder auch Teilentladung während einer grenzüberschreitenden Beförderung genehmigt werden. So wird vermieden, dass Fahrzeuge unterwegs sind, die ihre Kapazität nicht voll auslasten können. Mithin werden Fahrten mit halb leeren Fahrzeugen vermieden.

Änderungsantrag 17 Artikel 8 Absatz 2 a (neu)

2a. Kabotagebeförderungen können auch in einem Mitgliedstaat durchgeführt werden, den das Fahrzeug während einer grenzüberschreitenden Beförderung nach der Entladung in dem Ausstellungsmitgliedstaat durchqueren muss, vorausgesetzt, dass der kürzeste Rückweg durch diesen Mitgliedstaat verläuft und innerhalb von sieben Tagen nach der Entladung im Ausstellungsstaat erfolgt.

Begründung

Die Kabotage muss in den Ländern erlaubt sein, die auf dem Rückweg durchquert werden, um Leerfahrten zu vermeiden.

Änderungsantrag 18
Artikel 8 Absatz 2 b (neu)

2b. Die Beschränkungen der Anzahl und der Dauer von Kabotagebeförderungen werden schrittweise aufgehoben. Zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung wird die Anzahl der in Absatz 2 genannten Kabotagebeförderungen auf sieben erhöht. Am 1. Januar 2014 werden alle Beschränkungen der Anzahl und der Dauer von Kabotagebeförderungen aufgehoben.

Begründung

In einem Binnenmarkt sollten Beschränkungen von Kabotagebeförderungen nur zeitweilig gelten. Zur Förderung des steuerrechtlichen und arbeitsrechtlichen Harmonisierungsprozesses muss daher ein konkretes Datum genannt werden.

Änderungsantrag 19
Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 einleitender Teil

Die Belege müssen für jede Beförderung ***mindestens*** folgende Angaben enthalten:

Die Belege müssen für jede Beförderung folgende Angaben enthalten:

Begründung

Es muss vermieden werden, dass die Mitgliedstaaten besondere Belege verlangen, um den unnötigen bürokratischen Aufwand zu senken.

Änderungsantrag 20
Artikel 8 Absatz 2 a (neu)

2a. Die Mitgliedstaaten verlangen keine zusätzlichen besonderen Dokumente oder doppelte Dokumentation zum Nachweis, dass die Bedingungen von Absatz 3 erfüllt sind. Spätestens am 1. Januar 2010 erstellt die Kommission gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 vorgesehenen Regelungsverfahren mit Kontrolle ein einheitliches und harmonisiertes Muster des in der ganzen Europäischen Union für den grenzüberschreitenden Verkehr, den innerstaatlichen Verkehr und die Kabotage

gültigen Frachtbriefes. Die Mitgliedstaaten und die Kommission stellen sicher, dass die Vorschriften anderer Übereinkommen mit Drittstaaten mit denen dieser Verordnung in Einklang gebracht werden.

Begründung

Es muss vermieden werden, dass jeder Mitgliedstaat für die Kontrolle ein spezifisches Dokument verlangt. Mittelfristig ist ein einheitlicher und harmonisierter Frachtbrief für alle Beförderungsarten der einzige Weg, um Rechtssicherheit, eine Vereinfachung des Verwaltungsaufwands, eine größere Bedeutung des Beförderungsvertrags und somit transparente und rechtswirksame Geschäftsbeziehungen zu gewährleisten.

Änderungsantrag 21
Artikel 8 Absatz 6 a (neu)

6a. Die Bestimmungen dieser Verordnung stehen nicht der Möglichkeit eines Mitgliedstaates entgegen, Güterverkehrsunternehmern aus einem oder mehreren Mitgliedstaaten zu genehmigen, eine unbegrenzte Anzahl von Kabotagebeförderungen oder mehr Kabotagebeförderungen, als in Absatz 2 vorgesehen sind, auf seinem Hoheitsgebiet innerhalb eines für die letzte Entladung unbegrenzten Zeitraums oder innerhalb eines Zeitraums, der über den in Absatz 2 genannten hinausgeht, durchzuführen. Die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilten Genehmigungen bleiben gültig. Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission über die erteilten Genehmigungen und die Genehmigungen, die sie nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilen.

Begründung

Hier handelt es sich um eine Anpassung von Änderungsantrag 14 des Berichterstatters: Nicht nur Nachbarstaaten müssen freiere Regelungen miteinander vereinbaren können, sondern alle Mitgliedstaaten, die dies wünschen. Mit anderen Worten: Nicht nur Nachbarstaaten müssen freiere Kabotageregeln miteinander vereinbaren können.

Änderungsantrag 22
Artikel 8 Absatz 6 b (neu)

6b. Der An- und Abtransport von Gütern über die Straße im Rahmen des kombinierten Verkehrs nach Maßgabe der Richtlinie 92/106/EWG fällt nicht unter die Definition von Kabotage.

Begründung

Die heutigen Methoden in bestimmten Mitgliedstaaten lassen einen anderen Trend erkennen. Dies kann und darf jedoch nicht Sinn der Sache sein.

Änderungsantrag 23
Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe e a (neu)

ea) Entsendung von Arbeitnehmern gemäß Richtlinie 96/71/EG¹.

¹ ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1.

Begründung

In Erwägung 13 wird dargelegt, dass die Richtlinie über die Entsendung für Kabotagebeförderungen gilt. Dies sollte sich auch in den Artikeln widerspiegeln.

Änderungsantrag 24
Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 1 einleitender Teil

Bei einem schwerwiegenden Verstoß **oder bei wiederholten leichten Verstößen** gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat sprechen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats dem Verkehrsunternehmer, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, eine Verwarnung aus und können unter anderem die folgenden Verwaltungsanktionen anwenden:

Bei einem schwerwiegenden Verstoß gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat sprechen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats dem Verkehrsunternehmer, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, eine Verwarnung aus und können unter anderem die folgenden Verwaltungsanktionen anwenden:

Begründung

Solange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf derartig unterschiedliche Weise interpretiert und angegangen werden und da keine konkrete Aussicht auf eine schnelle Verbesserung dieser Situation besteht, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 25
Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b a (neu)

ba) die Verhängung von Geldstrafen.

Begründung

Damit die Sanktionen auch eine entsprechende Wirkung entfalten können, ist es sinnvoll, in der Verordnung explizit auch Geldstrafen als Sanktionsmöglichkeit vorzusehen.

Änderungsantrag 26
Artikel 11 Absatz 1 letzter Unterabsatz

Diese Sanktionen bestimmen sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes, ***nach der Anzahl geringfügiger Verstöße, die dieser begangen hat***, und nach der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien der Lizenz über die dieser für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.

Diese Sanktionen bestimmen sich – ***wenn ein endgültiger Beschluss ergangen ist und nachdem alle Rechtsmittel des Verkehrsunternehmers erschöpft sind*** – nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes und nach der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien der Lizenz über die dieser für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.

Begründung

Solange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf derartig unterschiedliche Weise interpretiert und angegangen werden und da keine konkrete Aussicht auf eine schnelle Verbesserung dieser Situation besteht, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 27
Artikel 11 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitender Teil

Bei schweren Verstößen ***oder bei wiederholten leichten Verstößen*** im Sinne eines Missbrauchs von Fahrerbescheinigungen können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, angemessene Sanktionen verhängen, die unter anderem in Folgendem bestehen:

Bei schweren Verstößen im Sinne eines Missbrauchs von Fahrerbescheinigungen können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, angemessene Sanktionen verhängen, die unter anderem in Folgendem bestehen:

Begründung

Solange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf derartig unterschiedliche Weise interpretiert und angegangen werden und da keine konkrete Aussicht auf eine schnelle Verbesserung dieser Situation besteht, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 28 Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e a (neu)

(ea) die Verhängung von Geldstrafen.

Begründung

Damit die Sanktionen auch eine entsprechende Wirkung entfalten können, ist es sinnvoll, in der Verordnung explizit auch Geldstrafen als Sanktionsmöglichkeit vorzusehen.

Änderungsantrag 29 Artikel 11 Absatz 3 Unterabsatz 1

3. **In** den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Fällen entscheiden die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, **ob** gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer **eine** Sanktion verhängt wird. Sie teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, unverzüglich, spätestens jedoch drei Monate nach Kenntnisnahme des Verstoßes, mit, welche der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sanktionen verhängt wurden.

3. **Wenn in** den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Fällen **eine schwerwiegende Straftat festgestellt wurde**, entscheiden die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, **welche** Sanktion gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängt **werden soll, die von einer Verwarnung bis zum befristeten oder dauerhaften Entzug der Gemeinschaftslizenz reichen kann**. Sie teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, unverzüglich, spätestens jedoch drei Monate nach Kenntnisnahme des Verstoßes, mit, welche der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sanktionen verhängt wurden.

Begründung

Handelt es sich um schwerwiegende Straftaten, muss eine Sanktion verhängt werden.

Änderungsantrag 30 Artikel 11 Absatz 3 a (neu)

(3a) Der Beschluss über den befristeten Entzug eines Dokuments (Gemeinschaftslizenz, Fahrerbescheinigung, beglaubigte Abschrift) muss folgende Angaben enthalten:

- a) Dauer des befristeten Entzugs;**
- b) Bedingungen für die Aufhebung des befristeten Entzugs;**
- c) die Fälle, in denen aufgrund der Nichterfüllung der Bedingungen gemäß Buchstabe b) innerhalb des Zeitraums gemäß Buchstabe a) ein dauerhafter Entzug der Gemeinschaftslizenz erfolgt.**

Begründung

Die Angaben im Zusammenhang mit der Aufhebung des befristeten Entzugs der Gemeinschaftslizenz müssen klar spezifiziert sein.

Änderungsantrag 31

Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1 einleitender Teil

1. Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein Verkehrsunternehmer eines anderen Mitgliedstaats einen schwerwiegenden Verstoß oder wiederholte geringfügige Verstöße 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 unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat nach **Kenntnisnahme des Verstoßes**, die folgenden Informationen:

1. Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein Verkehrsunternehmer eines anderen Mitgliedstaats einen schwerwiegenden Verstoß oder wiederholte geringfügige Verstöße 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 unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat nach **dem Zeitpunkt, zu dem der endgültige Beschluss ergangen ist, nachdem alle Rechtsmittel des Verkehrsunternehmers, gegen den Sanktionen verhängt wurden, erschöpft sind**, die folgenden Informationen:

Begründung

Die Daten, die in die Datenbanken der nationalen elektronischen Register Eingang finden, müssen auf der Grundlage konkreter Beschlüsse erhoben werden.

Änderungsantrag 32
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1

1. Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein Verkehrsunternehmer eines anderen Mitgliedstaats einen schwerwiegenden Verstoß *oder wiederholte geringfügige Verstöße* 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 unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat nach Kenntnisnahme des Verstoßes, die folgenden Informationen:

1. Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein Verkehrsunternehmer eines anderen Mitgliedstaats 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 unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat nach Kenntnisnahme des Verstoßes, die folgenden Informationen:

Begründung

Solange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf derartig unterschiedliche Weise interpretiert und angegangen werden und da keine konkrete Aussicht auf eine schnelle Verbesserung dieser Situation besteht, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 33
Artikel 12 Absatz 2

2. Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung ist die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats befugt, gegen einen gebietsfremden Verkehrsunternehmer, der anlässlich der Kabotage im Gebiet dieses Staates gegen diese Verordnung oder gegen nationale oder gemeinschaftliche Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs verstoßen hat, Sanktionen zu verhängen. Diese Sanktionen dürfen keine Diskriminierung beinhalten. Die Sanktionen können insbesondere in einer Verwarnung oder, bei schwerwiegenden *oder wiederholten geringfügigen* Verstößen, in einem zeitweiligen Verbot der Kabotage in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, bestehen.

2. Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung ist die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats befugt, gegen einen gebietsfremden Verkehrsunternehmer, der anlässlich der Kabotage im Gebiet dieses Staates gegen diese Verordnung oder gegen nationale oder gemeinschaftliche Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs verstoßen hat, Sanktionen zu verhängen. Diese Sanktionen dürfen keine Diskriminierung beinhalten. Die Sanktionen können insbesondere in einer Verwarnung oder, bei schwerwiegenden Verstößen, in einem zeitweiligen Verbot der Kabotage in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, bestehen.

Begründung

Solange Verstöße in den Mitgliedstaaten auf derartig unterschiedliche Weise interpretiert und angegangen werden und da keine konkrete Aussicht auf eine schnelle Verbesserung dieser Situation besteht, sollten wiederholte geringfügige Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 34 Artikel 13

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass schwerwiegende **oder wiederholte geringfügige** Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs durch Verkehrsunternehmer in ihrem Hoheitsgebiet, die zur Auferlegung von Sanktionen geführt haben, sowie die auferlegten Sanktionen in das einzelstaatliche Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden, das gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. [...] [zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers] eingerichtet wurde. Einträge im Register, die einen befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz betreffen, bleiben mindestens zwei Jahre in der Datenbank gespeichert.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass schwerwiegende Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs durch Verkehrsunternehmer in ihrem Hoheitsgebiet, die zur Auferlegung von Sanktionen geführt haben, sowie die auferlegten Sanktionen – **wenn der endgültige Beschluss ergangen ist nachdem alle Rechtsmittel des Verkehrsunternehmers erschöpft sind** – in das einzelstaatliche Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden, das gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. [...] [zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers] eingerichtet wurde. Einträge im Register, die einen befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz betreffen, bleiben mindestens zwei Jahre in der Datenbank gespeichert.

Begründung

In die einzelstaatlichen Register sollten lediglich schwerwiegende Verstöße gegen die Gemeinschaftsvorschriften eingetragen werden.

Änderungsantrag 35 Artikel 18

Sie gilt ab **[Datum der Anwendung]**.

Sie gilt ab **1. Januar 2009**.

BEGRÜNDUNG

Allgemeiner Rahmen

Der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und der Kabotage unterliegt derzeit den Verordnungen (EG) Nr. 881/92 und (EG) Nr. 3118/93 und der Richtlinie 2006/94/EG, die ursprünglich aus dem Jahr 1962 stammt. Im Binnenmarkt ist der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vollständig liberalisiert, für die Kabotage bestehen jedoch weiterhin gewisse Beschränkungen.

Die Kommission schlägt vor, die Verordnungen und die Richtlinie zusammenzufassen und einige Elemente hinzuzufügen, um die derzeitige Verfahrensweise zu verbessern. Sie schlägt insbesondere vor:

- die Voraussetzungen für die Durchführung der Kabotage zu spezifizieren; die Kabotage, definiert als zeitweilige innerstaatliche gewerbliche Beförderungen in einem Aufnahmemitgliedstaat, sollte auf höchstens drei aufeinander folgende Beförderungen innerhalb von höchstens sieben Tagen beschränkt sein;
- vereinfachte und standardisierte Muster für die Gemeinschaftslizenz, ihre Abschriften und die Fahrerbescheinigung zu benutzen, um die Kontrollverfahren zu erleichtern;
- den Sanktionsrahmen für Straftaten zu stärken, die in anderen Mitgliedstaaten als dem Niederlassungsmitgliedstaat verübt werden.

Standpunkt des Berichterstatters

Der Berichterstatter begrüßt den Vorschlag der Kommission, der darauf abzielt, die für den Güterkraftverkehr geltenden Regelungen einfacher und klarer zu gestalten. Eine Definition von Kabotage führt zu einer einheitlicheren Anwendung dieses Grundsatzes. Ihr Berichterstatter schlägt jedoch vor, den Kommissionsvorschlag in einigen Punkten zu ändern.

1. Die vorgeschlagene Regelung für die **Kabotage** sollte befristeter Natur sein. In einem Markt mit einheitlicheren steuer- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen, wären Beschränkungen für die Kabotage nicht mehr erforderlich. In diesem Sinne sollten Abkommen zwischen benachbarten Mitgliedstaaten zur weiteren Öffnung ihrer Märkte für die Kabotage möglich bleiben. Im Übrigen sollte die Kabotage auch in einem Mitgliedstaat erlaubt sein, das auf dem Rückweg von einer Entladung in einem Drittland und nach einer Teilentladung der Gesamtladung durchquert wird.

Es muss vermieden werden, dass die einzelnen Mitgliedstaaten die Definition von Kabotage und die Spezifikationen für die Belege, die von den Verkehrsunternehmern, die die Kabotage durchführen, vorgelegt werden müssen, verschieden auslegen.

2. Es ist wichtig, die Voraussetzungen für den **Dreiländerverkehr**, das heißt den Verkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten, die nicht mit dem Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers identisch sind, zu spezifizieren. Wenn dieser Dreiländerverkehr regelmäßig, ständig und/oder systematisch erfolgt, besteht die Gefahr, dass der innerstaatliche Markt eines Aufnahmemitgliedstaates beeinträchtigt wird. Diese Aufnahmemitgliedstaaten

müssen daher die Möglichkeit haben, die Anwendung der für ihre innerstaatlichen Verkehrsunternehmer geltenden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu fordern.

3. In Bezug auf die **in anderen Mitgliedstaaten verübten Straftaten** muss zwischen schwerwiegenden und geringfügigen Straftaten unterschieden werden. Bei geringfügigen Straftaten würde es ausreichen, wenn der Mitgliedstaat, in dem die Straftat festgestellt wurde, den Niederlassungsmitgliedstaat unterrichtet, der entscheidet, *ob* eine Sanktion verhängt wird. Bei schwerwiegenden Straftaten muss der Niederlassungsstaat entscheiden, *welche* Sanktion er verhängt und seine Entscheidung dem Mitgliedstaat, in dem die Straftat festgestellt wurde, mitteilen. Im Übrigen muss angegeben werden, dass gemäß der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Kraftfahrzeugunternehmers eine Reihe geringfügiger Straftaten eine schwerwiegende Straftat darstellen kann. Aus diesem Grund müssen die Mitgliedstaaten, in denen geringfügige Straftaten festgestellt werden, diese auch dem Niederlassungsstaat des Verkehrsunternehmers mitteilen. Schwerwiegende Straftaten müssen in ein nationales Register eingetragen werden; geringfügige Straftaten hingegen müssen nur in das nationale Register aufgenommen werden, sobald sie durch ihre Anzahl und ihre Wiederholung eine schwerwiegende Straftat darstellen.

ANNEX 1: LETTER OF THE COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS

COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS
CHAIRMAN

Ref.: D(2008)2164

Mr Paolo COSTA
Chairman of the Committee on Transport and Tourism
LOW T06031
Strasbourg

Subject: Proposal for a recast : Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international road haulage market (COM(2007) 265 final -23.5.2007 - 2007/0099 (COD)).

Dear Sir,

The Committee on Legal Affairs, which I am honoured to chair, has examined the proposal referred to above, pursuant to Rule 80a on Recasting, as introduced into the Parliament's Rules of Procedure by its Decision of 10 May 2007.

Paragraph 3 of that Rule reads as follows:

"If the committee responsible for legal affairs considers that the proposal does not entail any substantive changes other than those identified as such in the proposal, it shall inform the committee responsible.

In such a case, over and above the conditions laid down in Rules 150 and 151, amendments shall be admissible within the committee responsible only if they concern those parts of the proposal which contain changes.

However, amendments to the parts which have remained unchanged may be admitted by way of exception and on a case-by-case basis by the chairman of the above committee if he considers that this is necessary for pressing reasons relating to the internal logic of the text or because the amendments are inextricably linked to other admissible amendments. Such reasons must be stated in a written justification to the amendments".

Following the opinion of the Legal Service, whose representatives participated in the meetings of the Consultative Working Party examining the recast proposal, and in keeping with the recommendations of the draftsperson, the Committee on Legal Affairs considers that the proposal in question does not include any substantive changes other than those identified as such in the proposal and that, as regards the codification of the unchanged provisions of the earlier acts with those changes, the proposal contains a straightforward codification of the existing texts, without any change in their substance.

However, pursuant to Rules 80a(2) and 80(3), the Committee on Legal Affairs considered that the technical adaptations suggested in the opinion of the abovementioned Working Party were necessary in order to ensure that the proposal complied with the codification rules and that they did not involve any substantive change to the proposal.

In conclusion, the Committee on Legal Affairs recommends that your Committee, as the committee responsible, proceed to examine the above proposal in keeping with its suggestions and in accordance with Rule 80a.

Yours faithfully,

Giuseppe GARGANI

ANNEX 2: LETTRE AVIS DU GROUPE CONSULATIF DES SERVICES JURIDIQUES

Brussels,

OPINION

**FOR THE ATTENTION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT
THE COUNCIL THE
COMMISSION**

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international road haulage market (recast) COM(2007) 265 final of 23.5.2007 - 2007/0099 (COD)

Having regard to the Inter-institutional Agreement of 28 November 2001 on a more structured use of the recasting technique for legal acts, and in particular to point 9 thereof, the Consultative Working Party, consisting of the respective legal services of the European Parliament, the Council and the Commission, met on 31 May and on June 11 2007 for the purpose of examining the aforementioned proposal submitted by the Commission.

At those meetings¹, an examination of the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council recasting Council Regulation (EEC) No 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States, Council Regulation (EEC) No 3118/93 of 25 October 1993 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road haulage services within a Member State, and Directive 2006/94/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the establishment of common rules for certain types of carriage of goods by road resulted in the Consultative Working Party's establishing, by common accord, as follows:

1) An incorrect title has been erroneously indicated in the cover page of the abovementioned document having been officially transmitted on 23 May 2007, which read

¹ The Consultative Working Party had all language versions of the proposal and worked on the basis of the English version, being the master-copy language version of the text under discussion.

"Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States"; in that document, the correct title was that appearing at the beginning of the text of the recast proposal and reading "Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international road haulage market". Incidentally, it should be pointed out that on 1 June 2007 a new document bearing a reference number COM(2007) 265 final/2 has been officially transmitted to the European Parliament and to the Council; on the cover page of this new document a corrigendum appears, which reads "Annule et remplace la page de couverture du document COM(2007)265 final du 23.5.2007 / Cette correction concerne les versions EN,FR,DE".

2) In Recital 6, the wording *"between Member States"* should be deleted.

3) The following parts of text of the recast proposal should have been identified by using the grey-shaded type used for marking substantive changes:

- in Article 9(1)(a), the word *"rates"* (already marked with double strikethrough);
-
- in Article 9(1)(d), the wording *"working time"* (already marked with adaptation arrows);
-
- the entire text of Article 6(2) of Regulation 3118/93, having been already marked with double strikethrough and appearing immediately after Article 9(1) in the text of the recast proposal;
-
- in the title of Chapter IV, in Article 11(4) and in Article 12(2), the words *"penalties"* (already marked with double strikethrough) and *"sanctions"* (already marked with adaptation arrows);
-
- in Article 11(2)(d), the word *"permanent"* (already marked with adaptation arrows);
-
- the text of Article 9(1) of Regulation 881/92 (already marked with double strikethrough), appearing immediately after Article 11(6) in the recast proposal.

4) The deleted text of Article 9(2) of Regulation 881/92 appearing between Articles 11 and 12 in the recast proposal should not have appeared in the recast proposal.

5) In Annex II, in the third paragraph of the text under *"General provisions"* the word *"authorisation"* should have been replaced by *"licence"*.

6) In Annex II, the two last paragraphs of the text under *"General provisions"* have been erroneously presented as indents. Their original presentation as fifth and sixth paragraphs of that part of the text, as appearing in OJ L 76 of 19.3.2002, should be reinstated.

7) It was acknowledged that the correlation table in Annex III is not accurate, and would therefore need to be completed and corrected where necessary.

In consequence, examination of the proposal has enabled the Consultative Working Party to conclude, without dissent, that the proposal does not comprise any substantive amendments other than those identified as such therein or in the present opinion. The Working Party also concluded, as regards the codification of the unchanged provisions of the earlier acts with those substantive amendments, that the proposal contains a straightforward codification of the existing texts, without any change in their substance.

C. PENNERA
Jurisconsult

J.-C. PIRIS
Jurisconsult

M. PETITE
Director General

VERFAHREN

Titel	Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft (Neufassung)		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD)		
Datum der Konsultation des EP	23.5.2007		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 24.9.2007		
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	JURI 24.9.2007		
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	JURI 18.9.2007		
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Mathieu Grosch 13.7.2007		
Prüfung im Ausschuss	9.10.2007	20.11.2007	21.1.2008
Datum der Annahme	22.1.2008		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 32	–: 12	0: 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Ziļe		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Jeanine Hennis-Plasschaert, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
Datum der Einreichung	12.2.2008		