

02.10.89

EG - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 84/647/EWG über die Verwendung von ohne Fahrer
gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an
den Rat über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten
Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

KOM(89) 430 endg.; Ratsdok. 8732/89

KEP-AE-Nr.: 892244

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 2. Oktober 1989 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 19. September 1989 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat im März 1990 an.

BEGRÜNDUNG

1. Gemäß Artikel 8 der Richtlinie 84/647/EWG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr⁽¹⁾ ist der Rat verpflichtet, anhand eines Berichts der Kommission, der gegebenenfalls Vorschläge enthält, Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 4 Absatz 2 dieser Richtlinie zu überprüfen. Aufgrund der beiden letzten Bestimmungen haben die Mitgliedstaaten gegenüber ihren Verkehrsunternehmen die Möglichkeit,
 - den Werkverkehr vom Anwendungsbereich der Richtlinie auszuschließen und
 - eine Mindestmietdauer vorzuschreiben.
2. Die Anwendung dieser einschränkenden Bestimmungen in den Mitgliedstaaten ergibt folgendes Bild:

Mitgliedstaat	Mindestmietdauer	Höchstmietdauer	Ausschluß des Werkverkehrs
---------------	------------------	-----------------	-------------------------------

B	keine	keine	nein
DK	keine	keine	ja
D	6 Monate	keine	ja
GR	3 Monate	3 Jahre	nein
E	keine	keine	ja
FR	keine	keine	nein
IRL	12 Monate	keine	nein
I	6 Monate	keine	ja
L	keine	keine	nein
NL	6 Monate	keine	nein
P	keine	keine	ja
UK	keine	keine	nein

(1) ABI. Nr. L 335 vom 22.12.1984, S. 72.

3. Die wirtschaftlichen Gründe, die für die Verwendung von Mietfahrzeugen im Güterkraftverkehr sprechen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Unternehmer können die Beförderungsmittel und -formen wählen, die für sie am vorteilhaftesten sind.
- Die Betriebskosten der gewerblichen Verkehrsunternehmer und der Werkverkehrsunternehmer werden gesenkt.
- Eine rationellere Nutzung der Produktionsfaktoren führt zu einem optimalen Faktoreinsatz.

4. Die Verwendung von Mietfahrzeugen während eines kürzeren Zeitraums ist vor allem in folgenden Fällen angebracht:

- a) Spitzenbedarf oder kurzfristige Nachfrageerhöhung,
- b) saisonale oder unvorhergesehene Verkehrsnachfrage,
- c) kurzfristige Nachfrage nach Spezialfahrzeugen,
- d) Ersatz von Fahrzeugen, die wegen Pannen, Wartungsarbeiten oder vorgeschriebenen Prüfungen ausgefallen sind,
- e) Erprobung anderer (leistungsfähigerer, moderner und umweltfreundlicherer) Fahrzeuge.

Statt in kostspielige Fahrzeuge zu investieren, die teilweise ungenutzt bleiben würden, können gewerbliche Verkehrsunternehmer und Werkverkehrsunternehmer durch das Mieten von Nutzfahrzeugen eine wirtschaftlichere Betriebsführung erreichen und ihre Fixkosten senken.

5. Hinzu kommt, daß Industriebetriebe (Verlader), die sich für den Werkverkehr entschieden haben, bei einem Verbot der Verwendung von Mietfahrzeugen im Werkverkehr in vielen Fällen einen eigenen Fahrzeugpark anschaffen müßten. Dies würde den Marktanteil der gewerblichen Verkehrsunternehmer verringern.

6. Somit wäre die Streichung der einschränkenden Bestimmungen über die Vermietung von Nutzfahrzeugen sowohl für gewerbliche Verkehrsunternehmer als auch für Werkverkehrsunternehmer vorteilhaft. Die Richtlinie 84/647/EWG ist demnach entsprechend zu ändern.
7. Angesichts der derzeitigen Lage ist es nicht angebracht, den Geltungsbereich der Richtlinie auf mit Fahrer gemietete Fahrzeuge auszudehnen. Die Ausweitung auf die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer könnte in einigen Fällen dazu dienen, sowohl die Arbeitsschutzvorschriften als auch die Tarifvereinbarungen zu umgehen. Hinzu kommt, daß zwar rechtliche und wirtschaftliche Unterschiede zwischen den Geschäftstätigkeiten der gewerblichen Verkehrsunternehmer und denen der Vermieter von Fahrzeugen mit Fahrer bestehen können, es sich jedoch um zwei parallele und nahezu identische Geschäftstätigkeiten handelt. Wenn für den gewerblichen Verkehr qualitative Maßstäbe bestehen, was tatsächlich der Fall ist, dann müßten diese auch für die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer gelten, was bisher nicht der Fall ist.

Daher ist die Richtlinie auf die Regelung der Vermietung von Fahrzeugen ohne Fahrer zu beschränken.

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE

vom

zur Änderung der Richtlinie 84/647/EWG über die Verwendung
von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

In Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß Artikel 8 der Richtlinie 84/647/EWG über die Verwendung von ohne
Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr⁽⁴⁾ hat der Rat
Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie zu überprüfen.

Aufgrund dieser Bestimmungen können die Mitgliedstaaten den Werkverkehr
vom Geltungsbereich der Richtlinie ausschließen und eine
Mindestmietdauer verlangen.

Diese einschränkenden Bestimmungen hatten zur Folge, daß die Richtlinie
in der Gemeinschaft ungleich angewandt wurde. Die Streichung dieser
Bestimmungen kann zu einer wirtschaftlicheren Betriebsführung und einer
Senkung der Kosten der Werkverkehrsunternehmer und gewerblichen
Verkehrsunternehmer führen.

(1) ABI. Nr. C

(2) ABI. Nr. C

(3) ABI. Nr. C

(4) ABI. Nr. L 335 vom 22.12.1984, S. 72.

Daher ist es zweckmäßig, diese einschränkenden Bestimmungen zu streichen und die Richtlinie entsprechend zu ändern -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 84/647/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.
2. Artikel 4 Absatz 2 wird gestrichen.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie bis zum 30. Juni 1990 nachzukommen; sie setzen die Kommission davon unverzüglich in Kenntnis.
2. Die in Folge des ersten Absatzes angenommenen Bestimmungen beziehen sich ausdrücklich auf die gegenwärtige Richtlinie.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Auswirkungen des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie des Rates 84/647/EWG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten auf kleine Unternehmen und die Beschäftigung.

1. Administrative Verpflichtungen für kleine Unternehmen aufgrund des Entwurfs eines Vorschlags zur Änderung der Richtlinie des Rates 84/647/EWG

Es sind keine administrativen Verpflichtungen vorgesehen. Die vorgeschlagene Regelung soll im Gegenteil einige restriktive Verpflichtungen aufheben.

2. Vorteile für kleine Unternehmen

Eine rationelle Verwendung von Beförderungsmitteln erhöht die Leistungsfähigkeit des Güterkraftverkehrs, verbessert die Produktivität der Fahrzeuge und des Personals, paßt das Angebot an die Nachfrage an und senkt die Kosten des Güterverkehrs. Diese Flexibilität wird auch den kleinen Verkehrsunternehmern helfen, ihre Finanzlage durch die Senkung der Fixkosten zu verbessern, da sie Fahrzeuge mieten können, wenn ihre eigenen nicht verfügbar sind oder eine ungewöhnliche Verkehrsnachfrage besteht.

3. Nachteile für die kleinen und mittleren Unternehmen

Nachteile sind nicht zu erwarten.

4. Auswirkungen auf die Beschäftigung

Der Vorschlagsentwurf dürfte sich auf die Beschäftigung nicht merklich auswirken, da er die Verwendung von mit Fahrer gemieteten Fahrzeugen nicht betrifft.

5. Wurden die Sozialpartner zuvor gehört?

Elne Konsultationssitzung über die Änderung der Richtlinie fand am 12. Mai 1989 statt. Die Verbände der Unternehmern, die Fahrzeuge mieten bzw. vermieten, sprachen sich voll und ganz für die Streichung der einschränkenden Bestimmungen (Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 4 Absatz 2) der Richtlinie 84/647/EWG aus, während die gewerblichen Verkehrsunternehmer und die Gewerkschaftsvertreter die Beibehaltung des Status quo befürworteten.

6. Gibt es eine flexiblere Lösung?

Nein.

BERICHT
DER KOMMISSION AN DEN RAT

über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im
Güterkraftverkehr

I. Einleitung

Nach Artikel 8 der Richtlinie 84/647/EWG des Rates über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr ist die Kommission verpflichtet, dem Rat bis 30. Juni 1989 einen Bericht vorzulegen.

Dieser Bericht soll es dem Rat insbesondere ermöglichen, die Bestimmungen von Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 4 Absatz 2 zu überprüfen, wonach die Mitgliedstaaten den Anwendungsbereich der Richtlinie für ihre Unternehmen begrenzen können.

Am 25. Juli 1988 ging den Mitgliedstaaten ein Fragebogen zu, mit dem die für diesen Bericht benötigten Informationen eingeholt werden sollten.

II. Hauptbestandteile der Richtlinie 84/647/EWG

Nach der Richtlinie 84/647/EWG ist die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr unter bestimmten Voraussetzungen im Werkverkehr und gewerblichen Verkehr sowohl im innerstaatlichen als auch innergemeinschaftlichen Verkehr zulässig. Die entsprechenden Regelungen sind in Artikel 2 und 3 der Richtlinie enthalten.

Nach Artikel 2 der Richtlinie muß jeder Mitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet die Verwendung von Fahrzeugen zulassen, die in anderen Mitgliedstaaten gemietet wurden, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind; insbesondere müssen diese Fahrzeuge in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaates, in denen sie gemietet wurden, zugelassen oder in Betrieb genommen worden sein, außerdem muß das gemietete Fahrzeug ausschließlich dem Unternehmen, das sie verwendet, zur Verfügung stehen und vom eigenen Personal des Unternehmens, das es verwendet, bedient werden. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird durch ein oder zwei Urkunden, die im gemieteten Fahrzeug mitgeführt werden müssen, nachgewiesen.

Gemäß Artikel 3 der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß ihre Unternehmen sowohl im innerstaatlichen als auch im innergemeinschaftlichen Verkehr Mietfahrzeuge ebenso verwenden können wie ihre eigenen Fahrzeuge, sofern die Bedingungen in Artikel 2 erfüllt sind.

Allerdings wird die letztgenannte Verpflichtung in Artikel 3 Absatz 2 eingeschränkt; die Mitgliedstaaten können für ihre Unternehmen lediglich den Werkverkehr von den Bestimmungen der Richtlinie ausnehmen.

Die Richtlinie sieht eine zweite Ausnahmemöglichkeit vor: danach können die Mitgliedstaaten ihren Unternehmen eine Mindestmietdauer vorschreiben (Artikel 4 Absatz 2).

III. Antworten der Mitgliedstaaten auf den Fragebogen der Generaldirektion Verkehr vom 25.7.1988

Dieser Teil des Berichts gründet sich auf die Beiträge von 9 Mitgliedstaaten; Irland, Portugal und das Vereinigte Königreich haben den Fragebogen nicht beantwortet.

1. Einzelstaatliche Bestimmungen über den Ausschluß des Werkverkehrs (Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie)

Folgende Mitgliedstaaten wenden Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie an:

- D: Das Mieten eines Straßenfahrzeugs für den Werkverkehr ist nur zulässig
 - . beim Ausfall eines Straßenfahrzeugs, und zwar für höchstens 30 Tage (Zeitraum verlängerbar)
 - . bei Fahrzeugen ohne Anhänger mit einer Nutzladefähigkeit von weniger als 4 t.
- E: Mieten für Werkverkehr ausgeschlossen, wenn
 - . das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs 6 t übersteigt oder
 - . das Leergewicht des Fahrzeugs 3,5 t übersteigt.
- I: Mieten von Fahrzeugen für den Werkverkehr ausgeschlossen⁽¹⁾
- DK: Mieten für den Werkverkehr ausgeschlossen.

(1) Maßnahme noch nicht in Kraft getreten.

2. Einzelstaatliche Rechtsvorschriften über die Mietdauer (Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie)

Folgende Mitgliedstaaten schreiben Mindest- oder Höchstmietdauern vor:

- D: . Gewerblicher Fernverkehr: vorgeschrieben ist eine Mindestmietdauer von 6 Monaten; beim Ausfall eines Fahrzeugs ist eine kürzere Mietdauer zulässig.
 - . Gewerblicher Nahverkehr und Beförderung von Umzugsgut: eine Mindestmietdauer ist nicht vorgeschrieben.
 - . Werkverkehr: es gibt keine vorgeschriebene Mindestmietdauer, wenn die beförderte Nutzlast des Lastkraftwagens weniger als 4 t beträgt.
 - . Anhänger können im gewerblichen und im Werkverkehr uneingeschränkt gemietet werden.
- NL: . Werkverkehr: Mindestmietdauer 6 Monate.
 - . Gewerblicher Verkehr: Mindestmietdauer 6 Monate.
 - Ausnahmen für den gewerblichen Verkehr:
 - . Ersatz liegengebliebener Lastkraftwagen
 - . Mieten von Nutzfahrzeugen
 - . Einsatz von Anhängern
 - . probeweiser Einsatz von Lastkraftwagen.
- I: Mindestmietdauer: 6 Monate⁽¹⁾
- GR: Mindestmietdauer: 3 Monate
Höchstmietdauer: 3 Jahre

3. Von gewerblichen oder Werkverkehrsunternehmen geforderte Lockerung des Systems

Zu dieser Frage haben sich folgende Mitgliedstaaten geäußert:

- D: Die Verlader wünschen, daß die Beschränkungen für den Werkverkehr aufgehoben werden.

(1) Maßnahme noch nicht in Kraft getreten.

- B: Die Verkehrsunternehmer fordern die Aufhebung der beiden Beschränkungen.
- F: Die Fahrzeugvermieter und die Verlader fordern, daß Werkverkehrsunternehmen für den innerstaatlichen und den innergemeinschaftlichen Verkehr unbeschränkt Fahrzeuge mieten können und keine Mindestmietdauer vorgeschrieben wird.
- NL: Als dieser Bericht erstellt wurde, hatten die zuständigen Organisationen diese Frage noch nicht abschließend erörtert.
- L: Die Unternehmen wünschen, daß in Luxemburg Fahrzeuge weiterhin ohne Auflagen gemietet werden können.

Dänemark, Griechenland und Spanien teilen mit, daß ihre Unternehmen keine Wünsche nach einer Lockerung des Systems vorgetragen haben. Aus Italien liegt keine Antwort vor.

4. Sind die zuständigen Behörden für die Beibehaltung oder Änderung der geltenden Regelung? Wenn ja, welche?

Belgien und Frankreich sprechen sich dafür aus, die Beschränkungen für den Werkverkehr und für die Mindestmietdauer aufzuheben. Außerdem fordert Frankreich, künftig auch das Mieten von Fahrzeugen mit Fahrer zuzulassen.

Dagegen wollen Dänemark, die Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg und Spanien die Richtlinie unverändert beibehalten, wobei Luxemburg weiterhin seine freie Regelung anwendet, während Spanien und die Bundesrepublik Deutschland an ihren Beschränkungen festhalten werden.

Die Niederlande werden später zu dieser Frage Stellung nehmen.

Griechenland und Italien haben keine Meinung geäußert.

5. Angaben über den Bereich der Kraftfahrzeugvermietung

- D: In der Bundesrepublik Deutschland gibt es keine offiziellen Statistiken darüber, wie viele Kraftfahrzeuge für den gewerblichen und den Werkverkehr für kurze oder lange Zeit vermietet werden.
- B: Von insgesamt 21.963 Motorfahrzeugen können 1.100 Fahrzeuge, für die eine allgemeine Genehmigung für den grenzüberschreitenden Verkehr vorliegt, vermietet werden. Über die Inanspruchnahme dieser Fahrzeuge liegen keine Daten vor.
- DK: . Im Straßengüterverkehr werden etwa 15 % der eingesetzten Nutzfahrzeuge geleast.
. Etwa 20 % aller Mietfahrzeuge werden im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt.
- E: Da die Mietregelung erst kürzlich eingeführt worden ist, liegen noch keine Angaben vor.
- F: Nach der Erhebung über die Verwendung von Güterkraftfahrzeugen wurden 1987
 - . 5,5 % der gesamten tonnenkilometrischen Leistungen im gewerblichen Verkehr und
 - . 13 % der gesamten tonnenkilometrischen Leistungen im Werkverkehr mit Mietfahrzeugen erbracht.

Somit wurden 8,2 % des gesamten Straßengüterverkehrs, d.h. rund 100 Milliarden tkm mit Mietfahrzeugen abgewickelt (7,2 % entfielen auf den Innerstaatlichen Verkehr und 1 % auf den Innerfranzösischen Streckenanteil französischer Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr). Die Zahl der Mietfahrzeuge ergibt folgendes Bild:

- a) Fahrzeuge bis 3 t Nutzlast: 110.000 von insgesamt 3,5 Millionen Fahrzeugen oder weniger als 5 % (3,14 %).

b) Fahrzeuge ab 3 t Nutzlast:

- . etwa 30.000 Fahrzeuge von insgesamt 462.000 Einzelfahrzeugen oder mehr als 5 % (6,5 %);
- . etwa 20.000 von insgesamt 140.000 Zugmaschinen oder rund 15 % (14,3 %);
- . etwa 20.000 von insgesamt 135.000 Anhängern und Sattelanhängern oder rund 15 % (14,8 %).

Diesen Angaben zufolge beträgt der Gesamtbestand etwa 180.000 Mietfahrzeuge.

- NL: Die Vermietung von Fahrzeugen hält sich in engen Grenzen. Lediglich
 - rund 3.000 Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 3.500 kg und lediglich
 - rund 600 andere Lastkraftwagen können bei Nutzfahrzeugvermietern gemietet werden.

Anmerkung: Die Nachfrage von gewerblichen Verkehrsunternehmen nach Mietfahrzeugen nimmt zu, weil der Fahrzeugbestand dank der Vermietung wirtschaftlicher genutzt wird.

- L: . Der Anteil der Mietfahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen ist verschwindend gering.
 - . Bestand der als Mietfahrzeuge einsetzbaren Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mindestens 3,5 t: etwa 10 Fahrzeuge. Der Einsatz dieser Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr fällt nicht ins Gewicht.
- I: keine Antwort.
- GR: Angaben liegen nicht vor.

6. Anteil der Lang- und Kurzzeitvermietungen

In Frankreich können sich rechtliche Definitionen und wirtschaftliche Realitäten bei kurzen und langen Mietverträgen beträchtlich unterscheiden.

Frankreich faßt die Entwicklungen der letzten Jahre wie folgt zusammen:

- a) generell überwiegt die Langzeitvermietung bei schweren Nutzfahrzeugen, während leichte Nutzfahrzeuge überwiegend für kurze Zeiträume gemietet werden;
 - b) Langzeitvermietungen von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t machten vor zehn Jahren 80 % der Vermietungen aus, während sie heute einen Marktanteil zwischen 60 und 70 % haben;
 - c) bei Langzeitvermietungen geht die Entwicklung zu einer kürzeren mittleren Mietdauer (1 bis 2 Jahre gegenüber 2 bis 5 Jahren wie noch vor einigen Jahren).
- B: lange Mietdauer: 20 %
 kurze Mietdauer: 80 %
 - DK: Fahrzeuge werden überwiegend langfristig gemietet (die mittlere Laufzeit von Leasingverträgen beträgt fünf Jahre).
 Kurzzeitvermietungen haben - vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr - einen kleinen, allerdings wachsenden Marktanteil.
 - L: Langzeitvermietungen gibt es praktisch nicht.
 - Angaben aus D, E, GR, I und NL liegen nicht vor.

7. Nutzen Werkverkehrsunternehmen Kurzzeitvermietungen stärker als gewerbliche Verkehrsunternehmen?

Luxemburg verneint diese Frage, Belgien und Frankreich bejahen sie hingegen. In Frankreich sind 80 % der Mieter von Nutzfahrzeugen Werkverkehrsunternehmen. In den letzten Jahren ist folgende Entwicklung zu beobachten:

- Fahrzeugvermietungen haben vor allem in Bereichen zugenommen, in denen der Anteil der Werkverkehrsunternehmer überwiegt;
- die großen gewerblichen Verkehrsunternehmen setzen Mietfahrzeuge auch im Zubringer- und Verteilerverkehr ein;
- es findet eine gewisse Verschiebung von den Vermietungen an Werkverkehrsunternehmen zu gewerblichen Verkehrsunternehmen statt.

Angaben aus DK, D, E, GR, I und NL fehlen.

8. Wie stehen die zuständigen Behörden Ihres Landes zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Mietfahrzeuge mit Fahrer?

In der Bundesrepublik Deutschland ist diese Frage nicht aufgeworfen worden; welche Haltung die Regierung dazu einnimmt, hängt von der Art und Weise dieser Ausweitung ab.

In Belgien besteht die Möglichkeit, Fahrzeuge mit Fahrer zu mieten.

Spanien hat sich gegen diese Ausweitung ausgesprochen, während Dänemark dies nicht für notwendig erachtet. Luxemburg hat dagegen nichts einzuwenden.

Die Niederlande und Frankreich befürworten die Ausweitung. Nach französischer Auffassung entspricht das Mieten von Fahrzeugen mit Fahrer unbestreitbaren wirtschaftlichen Bedürfnissen und gewährleistet gleichzeitig die Befähigung der Fahrer und sichert ihnen sozialen Schutz. Frankreich fordert die Ausweitung dieser Möglichkeit auf alle Mitgliedstaaten. Griechenland und Italien haben sich dazu nicht geäußert.

IV. Schlußbemerkungen

1. Die Richtlinie 84/647/EWG ist in den Mitgliedstaaten uneinheitlich angewandt worden. Bis auf Belgien, Frankreich, Luxemburg und das Vereinigte Königreich haben alle Länder, wenngleich in unterschiedlicher Form und in unterschiedlichem Maße Gebrauch von der Möglichkeit gemacht, das Mieten von Nutzfahrzeugen zu beschränken. Einen Überblick gibt die nachstehende Tabelle.

Mitgliedstaat	Mindest- mietdauer	Höchst- mietdauer	Ausschluß des Werkverkehrs
B	keine	keine	nein
DK	keine	keine	ja
D	6 Monate	keine	ja
E	keine	keine	ja
F	keine	keine	nein
GB	keine	keine	nein
GR	3 Monate	3 Jahre	nein
I	6 Monate	keine	ja
IRL	12 Monate	keine	nein
L	keine	keine	nein
NL	6 Monate	keine	nein
P	keine	keine	ja

2. Auf den zwei größten Märkten der Gemeinschaft, auf denen Nutzfahrzeuge unbeschränkt gemietet werden können, bietet sich folgendes Bild:

Mit-	Anteil	Mieten	Mieten	Lang-	Kurz-	Fahrzeuge
glied-	der Ver-	Werk-	gewerb-	zeit-	zeit-	bis 3 t ab 30 t
staat	mietungen	verkehr	licher	miet-	miet-	
	Im Straßen-		Verkehr	verträge	verträge	
	güter-					
	verkehr					

F	8,2 %	80 %	20 %	70 %	30 %	110.000	70.000
GB	---	65 % ⁽¹⁾	35 %	± 50 %	± 50 %	50.000	55.000

(> 3,5 t)

(1) 12 % entfallen auf Gebietskörperschaften

3. Diesen Angaben ist zu entnehmen, daß ein großer, wenn nicht gar der überwiegende Teil der kurzfristig gemieteten Fahrzeuge im Werkverkehr eingesetzt wird, womit eine unbestreitbare Nachfrage befriedigt wird. Das Mieten von Fahrzeugen wird also durch Beschränkungen, die den Werkverkehr ausschließen und eine Mindestmietdauer vorschreiben, in seiner wirtschaftlichen Entfaltung künstlich behindert.

21.12.89

Beschluß

des Bundesrates

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 84/647/EWG über die Verwendung von ohne Fahrer
gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an
den Rat über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten
Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

KOM(89) 430 endg.; Ratsdok. 8732/89

Der Bundesrat hat in seiner 608. Sitzung am 21. Dezember 1989 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Das Vorhaben der EG, die Vorschriften über die Anmietung von Fahrzeugen im Hinblick auf den Binnenmarkt vollständig zu harmonisieren, ist ein legitimes Anliegen. Der Bundesrat beurteilt die Maßnahmen jedoch differenziert:

Der Plan, national die Möglichkeit einer Mindestmietdauer aufzuheben, wird im Interesse der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen begrüßt. Er ist geeignet, die Substitution von Werkverkehr durch gewerbliche Transporte zu fördern. Im übrigen hat die bisherige nationale Beschränkung den Bereich der Beförderung mit Sattelaufliegern, der zunehmend an Bedeutung gewinnt, nicht erfaßt und hier weitreichende Umgehungsmöglichkeiten eröffnet.

...

Soweit die Möglichkeit beseitigt werden soll, für den Werkverkehr die Verwendung von Mietfahrzeugen zu untersagen, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, auf eine Änderung des Richtlinienvorschlags hinzuwirken. Der Auffassung der Kommission, daß Industriebetriebe, die sich für den Werkverkehr entschieden haben, bei einem Verbot der Verwendung von Mietfahrzeugen im Werkverkehr in vielen Fällen einen eigenen Fahrzeugpark anschaffen und dies den Marktanteil der gewerblichen Verkehrsunternehmen verringern würde, steht die weit schwerer wiegende Tatsache entgegen, daß die Notwendigkeit, Fahrzeuge zu Eigentum zu erwerben, die wirkungsvollste Barriere darstellt, Werkverkehre zu eröffnen und so in einem expandierenden Markt zur Verringerung von Straßenschäden, Umweltbelastungen und Leerfahrten beizutragen.