



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/690

Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Güterkraftverkehr nach dem Brexit

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Güterkraftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland aus der Union

[COM(2018) 895 final – 2018/0436 (COD)]

Hauptberichterstatter: **Raymond HENCKS**

Befassung	Europäisches Parlament, 14/01/2019 Rat der Europäischen Union, 14/01/2019
Rechtsgrundlage	Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Beschluss des Präsidiums	22/01/2019
Verabschiedung auf der Plenartagung	20/02/2019
Plenartagung Nr.	541
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	76/1/0

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) unterstützt die Bestrebungen der Kommission, vorübergehend eine grundlegende Konnektivität im grenzüberschreitenden Güterschwerlastverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich und umgekehrt zu gewährleisten, sofern das Vereinigte Königreich die EU ohne ratifiziertes Austrittsabkommen verlassen und somit nicht mehr an Unionsrecht gebunden sein wird.
- 1.2 Der EWSA begrüßt, dass in dem vorliegenden Verordnungsvorschlag den britischen Güterkraftverkehrsunternehmern das Recht gewährt wird, bis zum 31. Dezember 2019 unter den in dem Vorschlag dargelegten Bedingungen, insbesondere unter der Voraussetzung, dass sich die Güterkraftverkehrsunternehmer aus der Union unter gleichwertigen Bedingungen, einschließlich fairer, gleicher und diskriminierungsfreier Wettbewerbsbedingungen, auf dem Gebiet des Vereinigten Königreichs bewegen dürfen, bilaterale Beförderungen zwischen Ausgangspunkten und Bestimmungsorten im Vereinigten Königreich bzw. in der Europäischen Union durchzuführen.
- 1.3 Der EWSA hofft sehr, dass die britische Regierung noch vor dem Tag eines etwaigen EU-Austritts ohne Abkommen eine Reihe gleichwertiger befristeter Maßnahmen ergreift, um den Güterkraftverkehrsunternehmern aus der Union, die im Vereinigten Königreich verkehren, dieselben Rechte zu gewähren wie diejenigen, die die Kommission vorübergehend den Verkehrsunternehmern gewährt, die im Vereinigten Königreich Inhaber einer Lizenz sind, die es ihnen erlaubt, Güter zwischen dem Gebiet des Vereinigten Königreichs und den verbleibenden 27 Mitgliedstaaten zu befördern.
- 1.4 Für den Fall eines Ausscheidens des Vereinigten Königreichs aus der EU ohne Austrittsabkommen ruft der EWSA das Vereinigte Königreich und die EU auf, noch vor Ablauf der vorgenannten Übergangsfrist eine grundlegende Konnektivität im Rahmen des CEMT-Systems sowie die künftigen Regeln für die Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union auszuhandeln und einvernehmlich festzulegen.
- 1.5 Die sozialen und technischen Vorschriften, die im Übergangszeitraum von den sich auf Unionsgebiet bewegenden Verkehrsunternehmern mit britischer Lizenz eingehalten werden müssen, lassen eine Vorschrift über die Grundqualifikation und Weiterbildung gewerblicher Lkw-Fahrer vermissen. Da es sich hierbei um einen äußerst wichtigen Sicherheitsfaktor handelt, fordert der EWSA die Ergänzung des Artikels 4 des vorliegenden Verordnungsvorschlags durch einen Verweis auf die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates.

2. **Einleitung**

- 2.1 In der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sind gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in der gesamten EU für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t festgelegt.
- 2.2 Mit der Verordnung sollen alle Beschränkungen – auch diejenigen, die den Marktzugang betreffen – beseitigt werden, die mit der Staatsangehörigkeit des Erbringers der einschlägigen Güterverkehrsdienstleistungen oder damit zusammenhängen, dass dieser in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist als dem, in dem die Dienstleistungen erbracht werden sollen. Diese Verkehrsdienstleistungen unterliegen im Prinzip einer von einem Mitgliedstaat ausgestellten Gemeinschaftslizenz in Verbindung – sofern der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittlandes ist – mit einer Fahrerbescheinigung.
- 2.3 Beförderungen von Mitgliedstaaten nach Drittländern werden noch weitgehend durch bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und den betreffenden Drittländern geregelt.
- 2.4 Im Falle eines Ausscheidens des Vereinigten Königreichs ohne Austrittsabkommen wären die britischen Erbringer von Güterverkehrsdienstleistungen nicht länger an Unionsrecht gebunden. In Ermangelung einer gültigen Lizenz hätten die britischen Güterkraftverkehrsunternehmer keinen Zugang mehr zum Güterkraftverkehrsmarkt der Union. Das Gleiche würde (wahrscheinlich) auch umgekehrt gelten.
- 2.5 Die einzige Rechtsgrundlage, mit der das Fehlen eines Austrittsabkommens ausgeglichen werden kann, ist derzeit das multilaterale Quotensystem für Beförderungsgenehmigungen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), das in 43 Ländern gilt, darunter 26 EU-Mitgliedstaaten (außer Zypern) und das Vereinigte Königreich, und eine Beförderung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr aus dem Land der Zulassung des Fahrzeugs in ein anderes CEMT-Land ermöglicht.
- 2.6 Die für 2019 festgelegte Zahl der jedem CEMT-Land ausgestellten Genehmigungen (23 252 für die EU-27 und 984 für das Vereinigte Königreich) ist für das aktuelle Volumen der Verkehrsdienste zu begrenzt. Eine Anhebung der Zahl dieser Genehmigungen muss von allen CEMT-Ländern einstimmig angenommen werden, weshalb diese Möglichkeit keine geeignete Lösung dafür ist, eine Unterbrechung des gegenseitigen Zugangs zum Güterkraftverkehrsmarkt von EU und Vereinigtem Königreich zu vermeiden.
- 2.7 Um jegliche unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Konnektivität mit den sich auf beiden Seiten daraus ergebenden katastrophalen Folgen zu vermeiden, muss den britischen Güterkraftverkehrsunternehmern dringend vorübergehend das Recht einräumt werden, in der EU zu verkehren, sofern das Vereinigte Königreich seinerseits dieselben Regeln auf die Verkehrsunternehmer der EU anwendet.

3. **Vorschläge der Kommission**

3.1 Mit dem vorliegenden Verordnungsvorschlag wird den britischen Güterkraftverkehrsunternehmen für den Fall eines Ausscheidens des Vereinigten Königreichs aus der EU ohne Austrittsabkommen ab dem Folgetag des Tages, an dem die Anwendung der Verträge auf das Vereinigte Königreich endet, bis zum 31. Dezember 2019 das Recht auf bilaterale Beförderung in der EU gewährt.

3.2 Dieses Recht auf bilaterale Beförderung in der EU wird allerdings nur dann gewährt, wenn das Vereinigte Königreich garantiert, dass die den Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Union im Vereinigten Königreich zugestandenen Rechte absolut gleichwertig mit den Rechten der britischen Verkehrsunternehmer in der Union sind. Im Fall einer Nichtgewährleistung dieser Gleichwertigkeit ist die Kommission per delegiertem Rechtsakt befugt:

die Kapazität und/oder die Anzahl der Fahrten zu beschränken oder die Anwendung der vorliegenden Verordnung auszusetzen oder sonstige zweckdienliche Maßnahmen zu treffen.

3.3 Die Rechte werden den britischen Güterkraftverkehrsunternehmen unter dem Vorbehalt gewährt, dass das Vereinigte Königreich die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union für den Güterkraftverkehr einhält, insbesondere in Bezug auf Folgendes:

- das Fahrpersonal und selbständige Kraftfahrer;
- die Sozialvorschriften im Straßenverkehr;
- die Fahrtenschreiber;
- die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Fahrzeuge;
- die Geschwindigkeitsbegrenzer für bestimmte Fahrzeugklassen;
- die Gurtanlegepflicht;
- die Einhaltung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern;
- die Einhaltung der EU-Bestimmungen über den fairen und diskriminierungsfreien Wettbewerb.

3.4 Die Mitgliedstaaten und die Kommission sind befugt zu prüfen, ob Güterkraftverkehrsunternehmer, die Güter in die Union befördern, vom Vereinigten Königreich im Einklang mit den einschlägigen Normen lizenziert oder zertifiziert sind, ob alle einschlägigen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und der Union eingehalten werden und ob nicht über die Rechte hinausgegangen wird.

3.5 In Angelegenheiten, die unter die vorliegende Verordnung fallen, dürfen die Mitgliedstaaten mit dem Vereinigten Königreich bilaterale Abkommen in Bezug auf den Güterkraftverkehr weder aushandeln noch abschließen.

4. **Allgemeine Bemerkungen**

- 4.1 Der Güterkraftverkehr ist sowohl für das Vereinigte Königreich als auch für die EU eine Schlüsselbranche. Jährlich verkehren auf den Straßen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU mehr als 4,4 Millionen fahrgeführte Lkw, die Güter befördern. Das Vereinigte Königreich hat 2015 insgesamt 21 350 000 Tonnen auf der Straße beförderte Güter in die EU exportiert. Die EU hat ihrerseits im gleichen Zeitraum 26 816 000 Tonnen Güter in das Vereinigte Königreich ausgeführt¹.
- 4.2 Folglich würde eine Behinderung dieses Warenverkehrs beiderseits schwere Folgen für Handel, Beschäftigung und Wirtschaftswachstum haben und die Lieferketten ernsthaft beeinträchtigen.
- 4.3 Der EWSA begrüßt, dass die Kommission in Erwartung dessen, dass vor Ablauf der Übergangsfrist am 31. Dezember 2019 die erforderlichen Bestimmungen für eine grundlegende Konnektivität im Rahmen des CEMT-Systems und die eventuellen künftigen Regeln für die Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union ausgehandelt und einvernehmlich festgelegt werden, Notfallmaßnahmen vorschlägt, um das Schlimmste zu verhindern, indem sie Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich vorübergehend das Recht gewährt, unter den in dem Vorschlag dargelegten Bedingungen – darunter der gleichberechtigte Zugang von EU-Unternehmern zum Vereinigten Königreich und faire Wettbewerbsbedingungen – bilaterale Beförderungen zwischen Punkten im Vereinigten Königreich bzw. in der Europäischen Union durchzuführen.
- 4.4 Der EWSA hofft sehr, dass die britische Regierung noch vor dem Tag eines etwaigen Ausscheidens des Vereinigten Königreichs aus der EU ohne Austrittsabkommen eine Reihe gleichwertiger befristeter Maßnahmen ergreift, um den Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Union, die im Vereinigten Königreich verkehren, dieselben Rechte zu gewähren wie diejenigen, die die Kommission vorübergehend den Verkehrsunternehmen gewährt, die im Vereinigten Königreich Inhaber einer Lizenz sind, die es ihnen erlaubt, Güter zwischen dem Gebiet des Vereinigten Königreichs und den verbleibenden 27 Mitgliedstaaten zu befördern.
- 4.5 Sollte das Vereinigte Königreich innerhalb der festgelegten Frist die Gegenseitigkeit der Beförderungsrechte verweigern, würde der vorliegende Verordnungsvorschlag hinfällig und die von britischen Lkw beförderten Güter müssten entweder an der Grenze zur EU auf in der Union zugelassene Lkw umgeladen oder soweit möglich von leichten Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von unter 3,5 t transportiert werden, die nicht den gemeinsamen Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs unterliegen.
- 4.6 Der EWSA betonte bereits in seiner Stellungnahme zum Thema „Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“² vom 18. Januar 2018 zu einem Verordnungsvorschlag zur Überarbeitung der Verordnung Nr. 1072/2009, dass es zu Wettbewerbsverzerrungen kommen könnte, wenn diese Verordnung nicht auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt wird. Der EWSA

¹ Statistiken des britischen Güterkraftverkehrsverbands (Road Haulage Association).

² [ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 38.](#)

wiederholt seine Forderung, leichte Nutzfahrzeuge unter die vorgenannte Verordnung fallen zu lassen, wenn auch möglicherweise in abgeschwächter Form.

5. **Besondere Bemerkungen**

- 5.1 In Artikel 4 des vorliegenden Verordnungsvorschlags werden die sozialen und technischen Vorschriften aufgeführt, die im Übergangszeitraum von den sich auf Unionsgebiet bewegenden Verkehrsunternehmern mit britischer Lizenz eingehalten werden müssen.
- 5.2 Der EWSA stellt fest, dass diese Verpflichtungen keine Vorschrift über die Grundqualifikation und Weiterbildung gewerblicher Lkw-Fahrer enthalten. Da es sich hierbei um einen äußerst wichtigen Sicherheitsfaktor handelt, fordert der EWSA die Ergänzung dieses Artikels durch einen Verweis auf die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates.

Brüssel, den 20. Februar 2019

Luca JAHIER
Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
