RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 29. Mai 2007 (30.05) (OR. en)

10114/07

Interinstitutionelles Dossier: 2007/0098 (COD)

TRANS 194
CODEC 602

VORSCHLAG

der:	Kommission
vom:	24. Mai 2007
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2007) 263 endgültig

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.5.2007
KOM(2007) 263 endgültig

2007/0098 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2007) 635}
{SEK(2007 636}

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

1.1. Gründe und Zielsetzung

Die Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und die vier Verordnungen über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt[1] haben in Verbindung mit der einige Jahre zuvor erfolgten Preisregulierung im grenzüberschreitenden Kraftverkehr den Kraftverkehrsbinnenmarkt maßgeblich geprägt.

Die in der Richtlinie über den Zugang zum Beruf festgelegten Anforderungen haben ein Mindestqualitätsniveau im Kraftverkehr gewährleistet, während die durch die Verordnungen besorgte Marktöffnung zu mehr Wettbewerb geführt hat. Dieser Rechtsrahmen hat insgesamt Früchte getragen, insoweit die Kraftverkehrsunternehmen heute günstigere Tarife und diversifizierte Dienstleistungen bieten und ihr Angebot dem Kundenbedarf nach „Just in time"-Lieferungen gut angepasst haben.

Die Erfahrung hat jedoch auch gezeigt, dass bestimmte Maßnahmen dieses Rahmens unzureichend oder ungleichmäßig angewendet werden, weil sie mehrdeutig, unvollständig oder angesichts der Entwicklung des Sektors nicht mehr zeitgemäß sind. Dies ist bei der Richtlinie über den Zugang zum Beruf der Fall, die für alle Kraftverkehrsunternehmer gilt, gleich ob es sich um Kleingewerbetreibende, kleine und mittlere Unternehmen oder Großunternehmen handelt. Die ungleiche Anwendung der Richtlinie ist einem lauteren Wettbewerb abträglich. Die Unternehmen sind einer in den verschiedenen Mitgliedstaaten ungleichen Aufsicht und Kontrolle unterworfen, und das Niveau der Berufsqualifikation und finanziellen Solidität schwankt stark. Dies verhindert eine umfassende Nutzung der Vorteile des Kraftverkehrsbinnenmarkts.

Die vorgeschlagene Verordnung soll die Richtlinie ersetzen, um diesen Beanstandungen abzuhelfen.

1.2. Behandeltes Problem

Die Richtlinie 96/26/EG legt die Bedingungen für die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung fest, die die Unternehmen mindestens erfüllen müssen, um zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen zu werden, d. h. Güter oder Personen im Inland oder im grenzüberschreitenden Verkehr zu befördern. Diese Bedingungen sind die einzigen gemeinschaftlichen Anforderungen, die den Unternehmen für die Zulassung ihrer Tätigkeit auferlegt werden, insbesondere im gemeinschaftlichen Kraftverkehrsmarkt. Die Richtlinie legt im Übrigen die gegenseitige Anerkennung bestimmter Dokumente fest, die für die Erlangung dieser Zulassungen erforderlich sind.

In ihrem Legislativprogramm für 2006[2] hatte die Kommission die Absicht bekundet, die sich aus dieser Richtlinie ergebenden Regeln zu prüfen, um ihre Anwendung gegebenenfalls einheitlicher und einfacher, besser kontrollierbar und wirksamer zu gestalten. Diese Prüfung

---

[1] Verordnung (EWG) Nr. 881/92, Verordnung (EWG) Nr. 3118/93, Verordnung (EWG) Nr. 684/92 und Verordnung (EG) Nr. 12/98.

[2] Bezug 2006/TREN/01.

hat sich auf eine umfassende Konsultation der Beteiligten und eine Folgenabschätzung gestützt. Dabei hat sich gezeigt, dass die Richtlinie von den Mitgliedstaaten mit Schwierigkeiten und auf sehr unterschiedliche Weise umgesetzt und angewendet wird. So schwanken beispielsweise die Erfolgsquoten bei den Prüfungen zur Bescheinigung der fachlichen Eignung in den Mitgliedstaaten zwischen 10 % und mehr als 90 %. Dies führt zu mehreren Problemen, unter anderem:

– Gefahr einer Verfälschung des Wettbewerbs zwischen Kraftverkehrsunternehmern einerseits, die über eine ordentliche, den Behörden zugängliche Niederlassung verfügen und bei denen die Einhaltung der Mindestnormen für den Zugang zum Beruf von den Behörden kontrolliert wird, und sogenannten „Briefkastenfirmen“ andererseits, die sich dieser Überwachung entziehen können;

– eine gewisse Undurchsichtigkeit des Markts aufgrund der Unterschiede bei den Mindestnormen bezüglich der finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung und damit einhergehend bei der Unterauftragsvergabe; die Kunden der Kraftverkehrsunternehmen haben keine Gewähr hinsichtlich der von den Unternehmen gebotenen Qualität;

– das Fortbestehen nachlässig geführter Unternehmen mit geringer fachlicher Eignung und finanzieller Leistungsfähigkeit, was Risiken für die Verkehrssicherheit mit sich bringt und die soziökonomische Effizienz des Güterkraftverkehrs beeinträchtigt (besser qualifizierte Unternehmen können damit nicht konkurrieren);

– eine ungleiche und nicht koordinierte Beaufsichtigung durch die einzelstaatlichen Behörden, die gehalten sind, den Unternehmen die Zulassung zu entziehen, falls diese Verstöße begehen, die ihre Zuverlässigkeit beeinträchtigen. Diese mangelnde Koordinierung hat unnötige Verwaltungskosten zur Folge und mindert die Glaubwürdigkeit und Abschreckungswirkung des Lizenzentzugs.

1.3. Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union

Die vorgeschlagene Verordnung unterstützt die Ziele der Strategie von Lissabon. Sie wird lauterere Wettbewerbsbedingungen in diesem Sektor schaffen und mehr Transparenz für Kunden des Güterkraftverkehrs bewirken. Letztlich wird sie zu effizienteren und besseren Güterverkehrsdiensten beitragen. Angesichts der vorherrschenden Rolle des Güterkraftverkehrs im Produktions- und Distributionssystem der Industrie wird dies zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union beitragen.

Die neue Verordnung wird indirekt auch die Straßenverkehrssicherheit verbessern, indem eine striktere Beaufsichtigung unzulänglicher Unternehmen erfolgt, deren Fahrzeuge häufiger Unfälle verursachen als die anderer Unternehmen. Sie wird die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Güterkraftverkehr durch Anhebung des Niveaus der fachlichen Eignung verbessern. Auch wird sie die Unabhängigkeit bestimmter Kleingewerbetreibender gegenüber ihren Auftraggebern stärken und sie vor Praktiken schützen, die auf eine Scheinselbstständigkeit hinauslaufen.

Dieser Vorschlag wird auch der von der Kommission eingegangenen Verpflichtung gerecht, den gemeinschaftlichen Besitzstand inhaltlich zu vereinfachen und zu aktualisieren. Er fügt sich in das Programm der Kommission für eine bessere Gesetzgebung zur Aktualisierung und Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts ein. Die gesetzestechnische Vereinfachung bewirkt

eine größere rechtliche Klarheit und besser kontrollierbare Bestimmungen ermöglichen eine wirksame Anwendung und größere Kohärenz mit den Bestimmungen in den Verordnungen über den Zugang zum Verkehrsmarkt[3]. Die bietet den Mitgliedstaaten auch die Möglichkeit, bestimmte überflüssige Verwaltungslasten im Zusammenhang mit den Kontrollen zu verringern.

Die Modernisierung der Vorschriften für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, insbesondere durch Einführung elektronischer Register, ist im Übrigen Teil der sofort zu ergreifenden Maßnahmen im „Aktionsprogramm zur Verringerung der Verwaltungslasten in der Europäischen Union", das die Kommission am 24. Januar 2007 vorgeschlagen hat[4]. In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 8. und 9. März werden das Parlament und der Rat aufgerufen, diesen sofortigen Maßnahmen und somit der Prüfung und Annahme dieses Vorschlags besondere Priorität einzuräumen.

2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

2.1. Anhörung interessierter Kreise

Dem vorliegenden Vorschlag ging eine öffentliche Konsultation voraus, bei der Kommentare der Beteiligten in möglichst großer Zahl eingeholt werden sollten. Diese Konsultation, die zusammen mit der Konsultation zur gleichzeitigen Neufassung der vier Verordnungen über den Marktzugang durchgeführt wurde, erfolgte anhand eines Fragebogens, der im Internet veröffentlicht und per Post allen Vertretungsorganisationen des Kraftverkehrsgewerbes übermittelt wurde.

Der Kommission sind 67 schriftliche Beiträge einzelstaatlicher Behörden und einzelstaatlicher und europäischer Organisationen zugegangen, die Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmer, ihre Kunden und verschiedene andere wirtschaftliche Interessen vertreten. Am 7. November 2006 veranstaltete sie eine Anhörung der Beteiligten, die sich anlässlich der öffentlichen Konsultation schriftlich geäußert oder zwischenzeitlich ihr Interesse bekundet hatten. An dieser Anhörung nahmen 42 Delegationen als Branchenvertreter und 37 Beobachter als Vertreter einzelstaatlicher Verwaltungen teil.

Die Teilnehmer sind generell der Auffassung, dass die für die Erlangung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu erfüllenden Bedingungen stärker harmonisiert und besser angewendet und kontrolliert werden sollten. Mit Ausnahme der Personenverkehrsunternehmer, die ein höheres Anforderungsniveau für nützlich halten, empfehlen sie, der Harmonisierung der geltenden einzelstaatlichen Regeln Vorrang zu geben. Sie sprechen sich insgesamt für Folgendes aus:

– Verbesserung der Überwachung und Beaufsichtigung durch gezielte Kontrollen von risikobehafteten Unternehmen (anstelle häufigerer systematische Kontrollen), durch einen Austausch operationeller Informationen zwischen den Behörden der verschiedenen Mitgliedstaaten, die mit der Überwachung des ordnungsgemäßen Verhaltens der Unternehmen betraut sind, und durch die Nutzung elektronischer Register, wodurch die Verwaltungskosten gesenkt werden könnten;

---

[3] siehe oben

[4] KOM(2007) 23 endg.

– Einführung gemeinsamer Bestimmungen, die eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung von Unternehmen gewährleisten, um Wettbewerbsverfälschungen durch sogenannte „Briefkastenfirmen“ zu verringern;

– Harmonisierung der Indikatoren, die zur Bewertung der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens herangezogen werden, sowie des Niveaus der Prüfungen zur Bescheinigung der fachlichen Eignung;

– Sicherstellung, dass der Inhaber einer Bescheinigung der fachlichen Eignung tatsächlich die Verkehrstätigkeiten leitet und nicht nur als Strohmann zur Erlangung der Zulassung dient.

Alle im Laufe dieses Prozesses gemachten Bemerkungen wurden berücksichtigt. Mehrere davon haben zur Verbesserung des vorliegenden Vorschlags und der Folgenabschätzung beigetragen. Die Kommission hat auf diese Weise das Spektrum an Optionen erweitert, die zu bewerten waren, um die verschiedenen zum Ausdruck gebrachten Standpunkte widerzuspiegeln. Sie hat deshalb unter anderem auch die Idee nicht weiter verfolgt, die Bedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit durch eine obligatorische Berufshaftpflichtversicherung zu ersetzen, da diese Idee von mehreren Teilnehmern nicht als ausgereift genug erachtet wurde.

Die Zusammenfassung der im Rahmen der öffentlichen Konsultation eingegangenen Antworten, der Text der einzelnen Antworten und das Protokoll der Anhörung vom 7. November 2006 sind auf folgender Internetseite abrufbar: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die Kommission hat sich bei der öffentlichen Konsultation auf die unabhängige Expertise von Professor Brian Bayliss gestützt, der 1994 Kopräsident eines Enquête-Ausschusses war, der damals einen umfassenden Bericht über den Stand der Verwirklichung des Binnenmarkts im Güterkraftverkehr und über die noch zu leistenden Arbeiten vorgelegt hat.

2.3. Folgenabschätzung

Die für diesen Vorschlag durchgeführte Folgenabschätzung betraf die komplette Neufassung der Regeln über den Zugang zum Beruf und den Zugang zum Markt in Anbetracht des engen Zusammenhangs und der Verzahnung beider Aspekte. Sie beruht auf Studien, die 2004, 2005 und 2006 durchgeführt wurden. Besonderes Augenmerk wurde der Anpassung des Analyseumfangs auf der Grundlage der Reaktionen der Beteiligten und der Anpassung des vorliegenden Vorschlags an die Schlussfolgerungen der Analyse gewidmet.

Es wurden fünf Politikoptionen bewertet:

(1) Bei der Option „keine Änderung“ blieben die geltenden Rechtsvorschriften zum Kraftverkehr unverändert. Die eingangs dargelegten Probleme dauerten weiter fort oder verschärften sich in dem Maße, wie die Kabotage für alle Mitgliedstaaten geöffnet wird.

(2) Bei der Option „technische Vereinfachung ohne regulatorische Maßnahmen“ würden die fünf EG-Rechtsakte in drei Rechtsakten zusammengeführt und kodifiziert. Die Mitgliedstaaten und die Branche erhielten bei dieser Option unverbindliche

Leitlinien für die Umsetzung. Die Option ließe sich leicht verwirklichen, wäre aber kaum geeignet, die Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Vorschriften zu verringern, wodurch auch die eingangs festgestellten Probleme nicht behoben würden.

(3) Bei der Option „Harmonisierung“ würden die derzeitige Richtlinie und die vier Verordnungen in drei Verordnungen gefasst, um den Zugang zum Beruf stärker zu harmonisieren, die rechtliche Klarheit bezüglich der Kabotage zu erhöhen und die Anwendung zu verbessern. Diese Option würde zu einem lauteren Wettbewerb beitragen, die Konformität mit den Vorschriften für den Kraftverkehr, insbesondere bezüglich der Sicherheit, verbessern und das durchschnittliche Professionalitätsniveau des Sektors anheben.

(4) Die Option „strengere Qualitätsnormen“ würde schrittweise höhere Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit einführen und eine Weiterbildung der Verkehrsleiter in den Unternehmen verbindlich vorschreiben. Kurzfristig würde diese Option den Eintritt kleiner Unternehmen entsprechend schwieriger machen. Langfristig würden effizientere Betriebe bestärkt, was gesamtgesellschaftlich von Nutzen wäre.

(5) Bei der Option „Liberalisierung“ würden die Kabotage weiter für den Wettbewerb geöffnet und grenzüberschreitende Busliniendienste liberalisiert. Diese Option würde zu niedrigeren Preisen für bestimmte Verkehrsleistungen führen, ohne notwendigerweise die sozioökonomische Effizienz des Kraftverkehrs zu verbessern, da vorab keine stärkere Harmonisierung, auch in steuerlicher und sozialer Hinsicht, erfolgt. Die Option brächte in bestimmten Ländern das Risiko von Arbeitsplatzverlusten mit sich. In jedem Fall wäre angesichts der Auswirkungen eine gründlichere Analyse erforderlich; auch ginge diese Option über den Rahmen einer Vereinfachung hinaus, in den sich der vorliegende Vorschlag einfügt.

Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse entspricht der Vorschlag der Option 3, also der „Harmonisierung“. Die Zusammenfassung der Folgenabschätzung und die vollständige Darlegung dieser Abschätzung sind diesem Vorschlag beigefügt. Laut der Folgenabschätzung wird die vorgeschlagene Verordnung in Verbindung mit den beiden gleichzeitig vorgeschlagenen Verordnungen über den Zugang zum Markt die Wettbewerbsverfälschungen verringern, die Einhaltung der Sozial- und Verkehrssicherheitsvorschriften durch die Kraftverkehrsunternehmer verbessern und es den Mitgliedstaaten ermöglichen, jährlich rund 190 Mio. € Verwaltungskosten einzusparen[5].

3. RECHTLICHE ASPEKTE

3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Die vorgeschlagene Verordnung legt die Bedingungen fest, die von allen Unternehmen zu erfüllen sind, um zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen zu werden. Sie verdeutlicht die bestehenden rechtlichen Bestimmungen und vervollständigt sie, um die

[5] Alle 27 EU-Mitgliedstaaten insgesamt.

Kohärenz des Ganzen zu verbessern und eine wirksame und einheitliche Anwendung zu gewährleisten. Eingeführt werden:

- Die Verantwortung des Verkehrsleiters, der seine Bescheinigung der fachlichen Eignung einem Unternehmen zur Erlangung einer Zulassung zur Verfügung stellt, und striktere Bedingungen für seine Verbindung mit dem Unternehmen;

- Kriterien, deren Einhaltung eine dauerhafte und tatsächliche Niederlassung eines Unternehmens in einem Mitgliedstaat und eine ordnungsgemäße Überwachung seines Verhaltens durch die einzelstaatliche Behörde, die die Zulassung zum Beruf erteilt hat, gewährleistet;

- vergleichbare Finanzindikatoren zur Bewertung der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens, eine obligatorische Mindestausbildung von 140 Stunden vor der Prüfung der fachlichen Eignung, die von allen Bewerbern abzulegen ist, und Akkreditierung der Ausbildungs- und Prüfungszentren;

- Verpflichtung der Behörden, die feststellen, dass ein Unternehmen die Kriterien für die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit oder die fachliche Eignung nicht mehr erfüllt, das Unternehmen zu verwarnen und, falls die Verstöße nicht innerhalb einer bestimmten Frist abgestellt werden, Verwaltungssanktionen aufzuerlegen, die vom Entzug der Zulassung bis zur Disqualifizierung des Verkehrsleiters reichen;

- gegenseitige Anerkennung der Mitgliedstaaten von Verstößen gegen EG-Vorschriften für den Kraftverkehr; diese gegenseitige Anerkennung wird die Berücksichtigung schwerer und wiederholter Verstöße ermöglichen, gleich wo sie erfolgt sind, die ab einer gewissen Schwelle Zweifel an der Zuverlässigkeit eines Unternehmens begründen und zu den oben genannten Sanktionen führen können;

- zwischen allen Mitgliedstaaten vernetzte elektronische Register zur Verringerung der Verwaltungskosten für die Beaufsichtigung und Überwachung der Unternehmen und zur Erleichterung des Informationsaustauschs zwischen Mitgliedstaaten;

- stufenweise Abschaffung bestimmter Ausnahmeregelungen, die im Ermessen der Mitgliedstaaten uneinheitlich auf die Unternehmen angewandt werden; diese Regelungen haben ihre Berechtigung verloren und führen zu einer Verfälschung des Wettbewerbs zum Nachteil der großen Mehrheit der Unternehmen, die nicht in ihren Genuss kommen.

3.2. Rechtsgrundlage

Die vorgeschlagene Verordnung, mit der die Richtlinie 96/26/EG aufgehoben wird, beruht auf Artikel 71 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

3.3. Subsidiaritätsprinzip

Ziel des Vorschlags ist es im Wesentlichen, die den Unternehmen auferlegten einzelstaatlichen Bestimmungen über den Zugang zum Beruf zu harmonisieren und auf diese Weise die Effizienz des Binnenmarkts zu steigern. Diese Harmonisierung kann von den Mitgliedstaaten allein nicht erreicht werden. Außerdem bezweckt der Vorschlag eine Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten, die die

Einhaltung der Bestimmungen für den Zugang zum Beruf kontrollieren. Dies kann auf bilateraler Grundlage zwischen Mitgliedstaaten nur ansatzweise erreicht werden. Gemeinschaftliches Handeln ist daher erforderlich angesichts der Tatsache, dass es einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten nicht möglich ist, die aufgezeigten Probleme zufriedenstellend zu lösen.

3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

- Der Vorschlag legt gemeinsame Bedingungen fest, steht dem aber nicht entgegen, dass die Mitgliedstaaten eigene Bedingungen für den Zugang zum Beruf hinzufügen;

- eingeschränkt wird diese Möglichkeit nur durch den Grundsatz der Niederlassungsfreiheit und die Notwendigkeit, die gegenseitige Anerkennung bestimmter Bescheinigungen zu gewährleisten, doch führt der Vorschlag diesbezüglich keine grundlegenden Änderungen gegenüber den bereits geltenden Bestimmungen ein;

- der Vorschlag lässt den Mitgliedstaaten die Wahl zwischen zwei Methoden für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit durch ein Unternehmen (Finanzindikatoren oder Bankbürgschaften);

- die Verpflichtungen, die den für die Zulassung zum Beruf zuständigen einzelstaatlichen Behörden auferlegt werden, tragen ihrem Ermessensspielraum Rechnung, insbesondere bei der Feststellung und Beurteilung von Verstößen; in Anlehnung an die Rechtsprechung des Gerichtshofs in dessen Urteil vom 13. September 2005[6] wird ein gemeinsamer Ansatz für Verwaltungssanktionen wie den Entzug von Zulassungen festgelegt; angesichts der bereits abschreckenden Wirkung solcher Sanktionen sieht die Verordnung keine weiteren Sanktionen strafrechtlicher oder finanzieller Art vor und lässt den Mitgliedstaaten Spielraum in diesem Bereich.

Die Harmonisierung der Bedingungen für die Zulassung zum Beruf kann sich nicht auf die Unternehmen beschränken, die für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sind. Seit der Schaffung des Binnenmarkts sind die einzelstaatlichen Märkte aus mehreren Gründen nicht mehr voneinander getrennt:

- Mehrere Mitgliedstaaten treffen keine Unterscheidung zwischen Zulassungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und solchen für den rein innerstaatlichen Verkehr.

- In den anderen Mitgliedstaaten stehen die Unternehmen, die nur zum Verkehr innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats zugelassen sind, im Wettbewerb mit Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten, die Kabotageverkehr durchführen.

---

[6] Rechtssache C-176/03. In diesem Urteil führt der Gerichtshof aus, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber im Zusammenhang mit dem Strafrecht der Mitgliedstaaten stehende Maßnahmen treffen kann, sofern die Anwendung strafrechtlicher Sanktionen zur Bekämpfung schwerwiegender Umweltbeeinträchtigungen unabdingbar ist.

– Die Unternehmen, die für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sind, ziehen sich auf den einzelstaatlichen Markt zurück, wenn sie aufgrund der konjunkturellen Lage keine Kunden für den Güterverkehr in andere Mitgliedstaaten finden.

Die vorgeschlagene Verordnung bezieht sich somit, ganz wie die geltende Richtlinie, auf den Verkehr aller Kategorien, einschließlich des Verkehrs auf einzelstaatlicher Ebene.

3.5. Wahl des Instruments

Mit der Überarbeitung der Regeln für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers wird hauptsächlich eine effizientere und einheitlichere Anwendung dieser Regeln angestrebt. Die Verordnung, die eine unmittelbare und homogenere Anwendung erlaubt, scheint daher das am besten geeignete Instrument zu sein. Sie ermöglicht mehr Transparenz und eine Verringerung bestimmter Verwaltungskosten. Die Wahl dieses Instruments scheint um so angebrachter, da der Zugang zum Beruf die Grundvoraussetzung für den Zugang zum Markt bildet und in diesem letzteren Bereich seit 1992 die Verordnung als Instrument zum Einsatz kommt.

3.6. Auswirkungen auf den Haushalt

Der Vorschlag hat keine zusätzlichen Kosten für den Gemeinschaftshaushalt zur Folge.

3.7. Europäischer Wirtschaftsraum

Die vorgeschlagene Verordnung ist von Interesse für den EWR und muss auf ihn ausgedehnt werden.

4. VORGESCHLAGENE BESTIMMUNGEN

4.1. Übernahme geltender Bestimmungen

Mit dem vorliegenden Vorschlag werden die geltenden Regeln für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers vervollständigt und überarbeitet. Der Vorschlag übernimmt somit mehrere Grundsätze und Bestimmungen der Richtlinie 96/26/EG:

– Die drei Bedingungen, die von einem Unternehmen zu erfüllen sind, das den Zugang zu dem Beruf anstrebt (Zuverlässigkeit, fachliche Eignung, finanzielle Leistungsfähigkeit) (Artikel 3);

– die gegenseitige Anerkennung der Zeugnisse, Bescheinigungen und anderer Dokumente zur erleichterten Ausübung des Niederlassungsrechts (Artikel 18 bis 20);

– das Muster der Bescheinigung der fachlichen Eignung (Anhang II) und die Liste der zum Erhalt dieser Bescheinigung nachzuweisenden Kenntnisse (Anhang I).

Der Rückgriff auf eine Neufassung auf der Grundlage der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten hätte es jedoch nicht erlaubt, die notwendige rechtliche Klarheit zu schaffen. Diese Grundsätze und Bestimmungen stellen Elemente des Besitzstandes dar und sollten als solche nicht in Frage gestellt werden. Die Kommission ersucht daher das Europäische Parlament und den Rat, dem

weitestgehend Rechnung zu tragen und ihre Kompetenzen bezüglich der im Folgenden dargelegten neuen Bestimmungen auszuüben.

4.2. Neue Bestimmungen

4.2.1. Verdeutlichung der Begriffsbestimmungen und Aktualisierung des Anwendungsbereichs

Artikel 1 vervollständigt die Liste der Begriffsbestimmungen, um eine einheitlichere Anwendung zu erleichtern. Artikel 2 legt einen neuen Anwendungsbereich fest, der mit den anderen Rechtsvorschriften im Bereich des Kraftverkehrs im Einklang steht, indem alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen einbezogen und Ausnahmen auf eindeutig in anderen gemeinschaftlichen Rechtsakten bestimmte Transporte beschränkt werden.

4.2.2. Niederlassungsbedingung

In Artikel 3 und 5 sind gemeinsame Regeln dafür festgelegt, dass nur Unternehmen, die über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung verfügen, zum Beruf zugelassen werden können. Bezweckt wird, alle Unternehmen einer Überwachung auf demselben Niveau zu unterziehen und zu vermeiden, dass bestimmte Unternehmen der Überwachung durch die Behörden ihres Niederlassungsmitgliedstaats entgehen. Eine dauerhafte und tatsächliche Niederlassung impliziert nach Artikel 5 Geschäftsräume, zugelassene Fahrzeuge und eine Betriebsstätte.

4.2.3. Verantwortung des Verkehrsleiters

Artikel 4 legt fest, welche Verbindungen die Person (der sogenannte „Verkehrsleiter“), die über die erforderliche fachliche Eignung verfügt, mit dem Unternehmen haben muss, dessen Verkehrstätigkeit sie leitet. Diese Person muss vom Unternehmen angestellt sein und vergütet werden. Da diese Person die Verkehrstätigkeit des Unternehmens tatsächlich und ständig leiten soll, hat sie die Konsequenzen ihrer Entscheidungen zu tragen und folglich etwaige Verstöße, die im Rahmen der von ihr geleiteten Tätigkeiten begangen werden, zu verantworten. Diese Verantwortung versteht sich als Verantwortung im Rahmen dieser Verordnung, was jedoch nicht ausschließt, dass die Person strafrechtlich oder finanziell nach Maßgabe der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eines jeden Mitgliedstaats zur Rechenschaft gezogen wird. Die Kleingewerbetreibenden vorbehaltene Möglichkeit, auf einen anderen Verkehrsleiter zurückzugreifen, um sich für die Ausübung der Tätigkeit zu qualifizieren, wird festgeschrieben. Damit soll insbesondere ihre Unabhängigkeit gegenüber größeren Verkehrsunternehmen gestärkt werden, die sie mit Transporten beauftragen, und sie auf diese Weise vor Praktiken der Scheinselbstständigkeit schützen.

4.2.4. Präzisierung der Anforderungen an die Zuverlässigkeit

Schwerwiegende Verstöße gegen die in Artikel 6 aufgeführten gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften können Zweifel an der Zuverlässigkeit begründen, auch wenn die Verstöße in anderen Mitgliedstaaten begangen wurden. Nach diesem Artikel können auch geringfügige Verstöße ab einer gewissen Häufigkeit als schwerwiegend angesehen werden. Der Artikel überträgt der Kommission Ausführungsbefugnisse

zur Erstellung einer gemeinsamen Liste dieser Verstöße. Diese Liste ist Voraussetzung für jeden organisierten Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten und für die Festlegung der gemeinsamen Schwellen, bei deren Erreichen eine Zulassung zu entziehen ist.

4.2.5. Neue Indikatoren zur Bewertung der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens

Artikel 7 führt genauere Indikatoren zur Bewertung der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens ein. Zwei Optionen stehen den Unternehmen oder den Mitgliedstaaten zur Wahl: Entweder müssen das Umlaufvermögen und die „Quick-Ratio“ (nach der Terminologie der vierten Rechnungslegungsrichtlinie)[7] gemäß den Jahresabschlüssen des Unternehmens bestimmte Schwellenwerte übersteigen, oder das Unternehmen muss seine finanzielle Leistungsfähigkeit durch eine Bankbürgschaft belegen. Die vorgeschlagenen Finanzindikatoren sind in der Finanzanalyse gängige Kennzahlen, mit denen die Fähigkeit eines Unternehmens bewertet wird, seine kurzfristigen Verbindlichkeiten zu bedienen.

4.2.6. Verbesserung der fachlichen Eignung

Artikel 8 führt einen gemeinsamen Ansatz ein, bei dem Ausbildung und obligatorische Prüfung zur Feststellung der fachlichen Eignung kombiniert werden und die für alle Bewerber gilt, einschließlich derjenigen mit Berufserfahrung und Inhabern von Zeugnissen. Er sieht außerdem ein Mindestsystem für die Akkreditierung von Prüfungszentren und Ausbildungszentren vor und fördert den Erfahrungsaustausch der Mitgliedstaaten in diesem Bereich. Abgeschafft wird die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, das Qualifikationsniveau davon abhängig zu machen, ob es sich um grenzüberschreitende Beförderungen handelt oder nicht. Die Personen, die Verkehrstätigkeiten zu leiten beabsichtigen, dürften im Lauf ihrer Berufstätigkeit mit Sicherheit Gelegenheit haben, Beförderungen zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten auszuführen.

4.2.7. Verbesserung der Aufsicht und Überwachung

In den Artikeln 9, 10, 11 und 13 wird die Rolle der benannten Behörden deutlicher gefasst und gestärkt, die von den Mitgliedstaaten damit beauftragt sind zu überwachen, dass die Unternehmen die in der Verordnung vorgesehenen Bedingungen erfüllen. Diese Artikel führen gemeinsame Grundsätze auf eine Weise ein, mit der eine größere Transparenz, Vergleichbarkeit und letztlich auch Glaubwürdigkeit der für den Zugang zum Beruf geltenden Regeln gewährleistet wird. Die Artikel 10 und 12 sehen Fristen vor, die von den Behörden bei der Bearbeitung einzuhalten sind, sowie Fristen, die einem Unternehmen zur Abstellung von Beanstandungen eingeräumt werden können, bevor Sanktionen verhängt werden. Artikel 12 verpflichtet die zuständigen Behörden dazu, die Unternehmen zu informieren, die Gefahr laufen, die Bedingungen der Verordnung nicht mehr zu erfüllen. Artikel 21 legt eine abgestufte Reihe von Verwaltungssanktionen fest, die vom teilweisen Entzug der Zulassung bis zur Disqualifizierung des Verkehrsleiters

---

[7] Vierte Richtlinie 78/660/EWG des Rates vom 25. Juli 1978 über den Jahresabschluss von Gesellschaften bestimmter Rechtsformen.

reichen. Artikel 11 erlegt gezielte Kontrollen auf, die die Mitgliedstaaten an die Stelle systematischer Kontrollen, die öfter als die jetzigen fünfjährlichen Kontrollen durchgeführt werden, setzen können. Der Einsatz gezielter Kontrollen hat sich als wirksames Mittel zur Feststellung von Verstößen und zur Verringerung der Verwaltungskosten erwiesen, da nur die als riskant eingestuften Unternehmen kontrolliert werden.

4.2.8. Verwaltungsvereinfachung und -zusammenarbeit

Artikel 15 schreibt in jedem Mitgliedstaat ein elektronisches Register vor, das bis Ende 2010 auf europäischer Ebene vernetzt sein muss, wobei die Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten zu beachten sind. Derartige Register bestehen bereits in vielen Mitgliedstaaten und haben sich zur Senkung der Verwaltungskosten bei der Überwachung der Unternehmen als wirksam gezeigt. Artikel 16 verweist auf die geltenden grundlegenden Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten gemäß der Richtlinie 95/46/EG. Artikel 17 sieht die Benennung einzelstaatlicher Kontaktstellen für den Informationsaustausch sowie bestimmte zu befolgende Verfahren vor (die in den gleichzeitig mit diesem Vorschlag vorgelegten Verordnungsvorschlägen im Einzelnen dargelegt sind).

4.2.9. Verschiedenes

Die sonstigen materiellen Änderungen beziehen sich auf allgemeine Bestimmungen, die sich aus den oben genannten Änderungen ergeben, insbesondere hinsichtlich der geltenden Übergangsfrist und der schrittweisen Aufhebung eines ungerechtfertigten Bestandsschutzes sowie hinsichtlich der Regeln bezüglich des Ausschussverfahrens und der zu erstellenden Berichte im Hinblick auf eine strengere Aufsicht auf einzelstaatlicher und gemeinschaftlicher Ebene.

2007/0098 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[8],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[9],

nach Konsultation des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[10],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Zur Verwirklichung des Kraftverkehrsbinnenmarktes unter lauteren Wettbewerbsbedingungen ist die einheitliche Anwendung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers (nachstehend „Kraftverkehrsunternehmer“) erforderlich. Diese gemeinsamen Regeln können zu einer besseren Berufsqualifikation der Verkehrsunternehmer, zur Rationalisierung des Marktes, zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Verkehrsunternehmer, ihrer Kunden und der gesamten Wirtschaft sowie zur größeren Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. Durch sie wird ferner die tatsächliche Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der Verkehrsunternehmer gefördert.

(2) In der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der

---

8 ABl. C […], […], p. […].
9 ABl. C […], […], p. […].
10 ABl. C […], […], p. […].

Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer[11] sind die Mindestbedingungen für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers sowie die gegenseitige Anerkennung der hierfür erforderlichen Dokumente festgelegt. Wie die Erfahrung, die Folgenabschätzung und verschiedene Studien zeigen, wird diese Richtlinie jedoch von den Mitgliedstaaten sehr uneinheitlich angewandt. Diese Uneinheitlichkeit hat verschiedene negative Auswirkungen: Wettbewerbsverfälschungen, Undurchsichtigkeit des Marktes, ein unterschiedlich hohes Kontrollniveau und die Gefahr, dass Unternehmen mit geringer fachlicher Eignung nachlässiger sind in Bezug auf die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften im Straßenverkehr und. der Sozialvorschriften, was dem Bild des gesamten Sektors abträglich sein kann.

(3) Diese Auswirkungen sind umso negativer, als sie das reibungslose Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts beeinträchtigen können. Der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und zu bestimmten Kabotagetätigkeiten steht Unternehmen aus der gesamten Gemeinschaft offen. Einzige Bedingung hierfür ist der Besitz einer Gemeinschaftslizenz, die diese Unternehmen erhalten können, wenn sie die Bedingungen für die Zulassung zum Beruf gemäß der Verordnung (EG) Nr. …/… für den Güterkraftverkehr bzw. der Verordnung (EG) Nr. …/… für den Personenkraftverkehr erfüllen.

(4) Daher müssen diese bestehenden Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers modernisiert werden, um eine einheitlichere und wirksamere Anwendung zu gewährleisten. Da die Einhaltung dieser Vorschriften die wichtigste Bedingung für den Zugang zum Binnenmarkt ist und auf dem Gebiet des Zugangs zum Binnenmarkt das Gemeinschaftsinstrument der Verordnung Anwendung findet, ist die Verordnung das geeignetste Instrument für die Regelung des Berufszugangs.

(5) Im Hinblick auf einen lauteren Wettbewerb müssen die gemeinsamen Regeln für die Zulassung zum Beruf soweit wie möglich für alle Unternehmen gelten. Es ist jedoch nicht erforderlich, in diese Verordnung die Unternehmen einzubeziehen, deren Verkehrstätigkeit sich nur in geringem Maße auf den Binnenmarkt auswirkt.

(6) Es muss dem Niederlassungsmitgliedstaat obliegen, die dauerhafte Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Bedingungen durch ein Unternehmen zu überwachen, damit der Mitgliedstaat gegebenenfalls entscheiden kann, die dem Unternehmen erteilten Zulassungen für Tätigkeiten auf dem Markt auszusetzen oder zu entziehen. Für die Einhaltung und zuverlässige Kontrolle der Voraussetzungen für den Berufszugang ist eine dauerhafte und tatsächliche Niederlassung des Unternehmens erforderlich.

(7) Die natürlichen Personen, die die geforderte Zuverlässigkeit und fachliche Eignung besitzen, müssen klar bestimmt und den zuständigen Behörden benannt werden. Diese als Verkehrsleiter bezeichneten Personen müssen Personen sein, die die Verkehrstätigkeit der Kraftverkehrsunternehmen dauerhaft und tatsächlich leiten. Es

---

[11] ABl. L 124 vom 23.5.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/66/EG (ABl. L 168 vom 1.5.2004, S. 35).

ist klarzustellen, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Person die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens dauerhaft und tatsächlich leitet.

(8) Hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters gilt die Anforderung, dass er nicht strafrechtlich verurteilt worden sein darf und gegen ihn keine schwerwiegenden Sanktionen verhängt worden sein dürfen, insbesondere wegen Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Kraftverkehrs. Es ist notwendig, auf den unter das Gemeinschaftsrecht fallenden Gebieten gemeinsam festzulegen, welche Verstöße nach Art und Schwere die Zuverlässigkeit des Unternehmens beeinträchtigen.

(9) Ein Kraftverkehrsunternehmen muss über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügen, um die ordnungsgemäße Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens gewährleisten zu können. Beim derzeitigen Verfahren mit einer Mindestschwelle für Eigenkapital und Reserven bleibt zu viel Unsicherheit in Bezug auf die zu berücksichtigenden finanziellen Mittel, wobei nicht gewährleistet ist, dass das Unternehmen die erforderliche Leistungsfähigkeit besitzt, um seinen kurzfristigen Verpflichtungen nachkommen zu können. Es muss auf andere, genauer definierte und aussagekräftigere Finanzindikatoren zurückgegriffen werden, die anhand des Jahresabschlusses ermittelt werden können. Die Unternehmen müssen die Möglichkeit haben, ihre finanzielle Leistungsfähigkeit mit einer Bankbürgschaft nachzuweisen, was einfacher und kostengünstiger wäre.

(10) Durch eine hohe Berufsqualifikation kann die gesamtwirtschaftliche Effizienz des Kraftverkehrsektors erhöht werden. Es ist daher angezeigt, dass Personen, die die Funktion eines Verkehrsleiters ausüben wollen, eine qualifizierte Ausbildung absolvieren. Um eine größere Einheitlichkeit der Ausbildungs- und Prüfungsbedingungen sowie Transparenz gegenüber den Bewerbern zu gewährleisten, sollte vorgesehen werden, dass die Mitgliedstaaten nach von ihnen festzulegenden Kriterien Prüfungs- und Ausbildungszentren akkreditieren. Aus Gründen der Billigkeit und Transparenz sollten alle Bewerber eine Prüfung ablegen, einschließlich derjenigen, die bereits über Berufserfahrung oder ein Diplom verfügen, so dass sie von einer obligatorischen Erstausbildung befreit werden können. Seit der Schaffung des Binnenmarkts sind die einzelstaatlichen Märkte nicht länger voneinander getrennt. Folglich müssen die Personen, die Verkehrstätigkeiten leiten wollen, die nötigen Kenntnisse haben, um sowohl innerstaatliche wie grenzüberschreitende Verkehre zu leiten. Der Umfang der Kenntnisse, die für den Erhalt der Bescheinigung der fachlichen Eignung nachzuweisen sind, und die Prüfungsmodalitäten entwickeln sich mit dem technischen Fortschritt weiter, so dass es möglich sein sollte, sie auf den neuesten Stand zu bringen.

(11) Ein lauterer Wettbewerb und ein in vollem Umfang den Regeln entsprechender Kraftverkehr setzen ein einheitliches Niveau der Überwachung und Beaufsichtigung in den Mitgliedstaaten voraus. Den einzelstaatlichen Behörden, die mit der Überwachung der Unternehmen und der Gültigkeit ihrer Zulassung betraut sind, kommt in dieser Hinsicht eine entscheidende Rolle zu, und es sollte sichergestellt werden, dass sie erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen ergreifen, insbesondere Zulassungen aussetzen oder entziehen oder Verkehrsleiter, die fahrlässig oder vorsätzlich Fehlhandlungen begehen, für ungeeignet erklären. Vor der Ergreifung solcher Sanktionen ist das betreffende Unternehmen jedoch zu verwarnen und ihm eine angemessene Frist für die Behebung der Beanstandungen einzuräumen.

(12) Eine besser organisierte Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten würde die Wirksamkeit der Überwachung der Unternehmen, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind, erhöhen und wäre geeignet, die Verwaltungskosten zu verringern. Auf europäischer Ebene vernetzte elektronische Register der Unternehmen, bei denen den gemeinschaftlichen Regeln für den Schutz personenbezogener Daten Rechnung getragen wird, sind geeignet, diese Zusammenarbeit zu erleichtern und die mit Kontrollen verbundenen Kosten sowohl für die Unternehmen als auch die Verwaltungen zu verringern. Einzelstaatliche elektronische Register bestehen in den meisten Mitgliedstaaten bereits. Infrastrukturen zur Vernetzung zwischen Mitgliedstaaten bestehen ebenfalls bereits. Der systematischere Rückgriff auf diese einzelstaatlichen Unternehmensregister und ihre Vernetzung auf europäischer Ebene kann daher zu geringen Kosten erfolgen und im Gegenzug dazu beitragen, die Verwaltungskosten von Kontrollen bei gleichzeitig höherer Wirksamkeit wesentlich zu senken.

(13) Bestimmte in diesen Registern enthaltene Daten bezüglich Verstößen und Sanktionen sind personenbezogen. Die Mitgliedstaaten müssen daher die erforderlichen Maßnahmen treffen, um der Richtlinie 94/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr[12] zu entsprechen, vor allem in Bezug auf die Kontrolle der Verarbeitung dieser Daten durch die Behörde, das Informationsrecht der betroffenen Personen, ihr Auskunftsrecht und ihr Widerspruchsrecht. Für die Zwecke dieser Verordnung erscheint es notwendig, Daten dieser Art mindestens zwei Jahre lang zu speichern, um zu verhindern, dass disqualifizierte Unternehmen sich in anderen Mitgliedstaaten niederlassen.

(14) Die Vernetzung der einzelstaatlichen Register ist wesentliche Voraussetzung für einen schnellen und effizienten Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten und um zu gewährleisten, dass die Verkehrsunternehmer nicht versucht sind, schwere Verstöße in einem anderen Mitgliedstaat als dem Staat ihrer Niederlassung zu begehen oder zu riskieren. Für diese Vernetzung ist die genaue Festlegung eines gemeinsamen Formats der auszutauschenden Daten sowie der technischen Verfahren des Austauschs erforderlich.

(15) Für einen wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sind einzelstaatliche Kontaktstellen zu benennen und bestimmte gemeinsame Verfahren hinsichtlich der Frist und der Art der zu übermittelnden Mindestinformationen zu präzisieren.

(16) Zur Erleichterung der Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit ist es angezeigt, als ausreichenden Nachweis der Zuverlässigkeit für den Zugang zu den betreffenden Tätigkeiten in einem Aufnahmemitgliedstaat die Vorlage entsprechender Unterlagen, die von einer zuständigen Behörde des Herkunftslandes des Kraftverkehrs-unternehmers ausgestellt wurden, zuzulassen, wobei zu überprüfen ist, dass die betreffenden Personen im jeweiligen Herkunftsmitgliedstaat nicht für ungeeignet erklärt wurden, den Beruf auszuüben.

---

[12] ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

(17) Hinsichtlich der fachlichen Eignung ist ein einheitliches Muster der Bescheinigung, die aufgrund der gemeinschaftlichen Bestimmungen dieser Verordnung erteilt wurde, als ausreichender Nachweis auf eine Weise durch den Niederlassungsmitgliedstaat anzuerkennen, dass die Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit erleichtert wird.

(18) Eine strengere Kontrolle der Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung ist auf Ebene der Gemeinschaft erforderlich, was die Vorlage regelmäßiger Berichte über die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und berufliche Eignung der Unternehmer des Kraftverkehrssektors auf der Grundlage von Berichten anhand der einzelstaatlichen Register voraussetzt.

(19) Es ist angezeigt, dass die Mitgliedstaaten Sanktionen für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Verordnung vorsehen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(20) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Modernisierung der Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, um eine einheitlichere und besser vergleichbare Anwendung in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, durch die Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(21) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[13] erlassen werden.

(22) Es ist insbesondere angezeigt, die Kommission zu ermächtigen, eine Liste der Verstöße nach Kategorie, Art und Schweregrad aufzustellen, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen; ferner sollte sie ermächtigt werden, den Anhang dieser Verordnung zu den Kenntnissen, die bei der Anerkennung der beruflichen Eignung durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind, sowie den Anhang zum Muster der Bescheinigung der beruflichen Eignung an den technischen Fortschritt anzupassen; sie sollte auch ermächtigt werden, die Liste der Verstöße festzulegen, die zur Aussetzung oder zum Entzug der Zulassung zum Beruf oder zur Erklärung der Nichteignung führen. Da dies Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen der vorliegenden Verordnung oder zur Ergänzung der Verordnung durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen sind, sind sie gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen. Aus Effizienzgründen sollten die üblicherweise im Rahmen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle geltenden Fristen für die Aktualisierung des Musters der Bescheinigung der beruflichen Eignung verkürzt werden.

---

[13] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Zuletzt geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

(23) Die Richtlinie 96/26/EG ist aufzuheben –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1
Gegenstand und Begriffsbestimmungen

1. Diese Verordnung regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und dessen Ausübung.

2. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

   a) „Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“ ist der Beruf des Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmers;

   b) „Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers“ ist die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder mit Kraftfahrzeugkombinationen ausführt;

   c) „Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers“ ist die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Entgelt der beförderten Person oder des Veranstalters der Beförderung ausführt, und zwar mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, einschließlich des Fahrers mehr als neun Personen zu befördern;

   d) „Unternehmen“ ist jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt;

   e) „Verkehrsleiter“ ist eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst oder gegebenenfalls eine von ihr vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeit dieses Unternehmens leitet;

   f) „Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“ ist eine Verwaltungsentscheidung, aufgrund deren ein Unternehmer, der die in dieser Verordnung genannten Bedingungen erfüllt, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben darf;

g) „für die Zulassung zum Beruf zuständige Behörde“ ist eine einzelstaatliche, regionale oder kommunale Behörde in einem Mitgliedstaat, die prüft, ob ein Unternehmen die in dieser Verordnung genannten Bedingungen erfüllt, und die befugt ist, die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu erteilen, auszusetzen oder zu entziehen;

h) „Niederlassungsmitgliedstaat“ ist der Mitgliedstaat, in dem sich ein Unternehmen niederlassen möchte, dessen Verkehrsleiter aus einem anderen Mitgliedstaat stammen kann;

i) „Herkunftsmitgliedstaat“ ist der Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsleiter eines Unternehmens, das sich in einem anderen Mitgliedstaat niederlassen möchte, zuvor seinen Wohnsitz hatte oder tätig war.

Artikel 2
Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für alle in der Gemeinschaft niedergelassenen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben. Sie gilt ferner für Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben möchten.

2. Abweichend von Absatz 1 gilt diese Verordnung nicht für:

a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet. Die Mitgliedstaaten können diese Schwelle jedoch für alle oder einen Teil der Beförderungskategorien herabsetzen.

b) Unternehmen, die ausschließlich bestimmte Beförderungen von Reisenden mit Kraftfahrzeugen zu nichtkommerziellen Zwecken durchführen, deren Haupttätigkeit nicht im Personenkraftverkehr besteht und deren Fahrzeuge von ihren eigenen Beschäftigten geführt werden.

Artikel 3
Anforderungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers

Die Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben und jene, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben möchten, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

a) tatsächlich und dauerhaft in einem Mitgliedstaat niedergelassen sein,

b) zuverlässig sein,

c) die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen,

d) die geforderte fachliche Eignung besitzen.

Die Voraussetzungen für die Erfüllung jeder dieser Anforderungen sind in Kapitel II festgelegt. Diese Verordnung schließt nicht aus, dass die Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen festlegen, die die Unternehmen im Hinblick auf die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers erfüllen müssen.

Artikel 4
Verkehrsleiter

1. Ein Unternehmen, das den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben möchte, benennt der zuständigen Behörde nach Artikel 9 mindestens eine natürliche Person, die die Anforderungen nach Artikel 3 Buchstaben b und d erfüllt. Diese als Verkehrsleiter bezeichnete Person muss folgende Bedingungen erfüllen:

   a) sie muss die Verkehrstätigkeit des Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leiten,

   b) sie muss bei dem Unternehmen angestellt und von diesem vergütet werden oder, falls es sich bei dem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst sein.

2. Abweichend von Absatz 1 können die zuständigen Behörden, falls es sich bei dem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, die die Voraussetzung der fachlichen Eignung gemäß Artikel 3 Buchstabe d nicht erfüllt, diesem die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers unter folgenden Bedingungen erteilen:

   a) sie benennt diesen Behörden eine andere Person, die die Voraussetzungen gemäß Artikel 3 Buchstaben b und d erfüllt und vertraglich beauftragt ist, Aufgaben als Verkehrsleiter für das Unternehmen auszuführen,

   b) im Vertrag zwischen dem Unternehmen und dem Verkehrsleiter sind die von diesem dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie seine Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau angegeben; zu den zu nennenden Aufgaben zählen vor allem die Wartung der Fahrzeuge, die Prüfung der Verträge und Beförderungsdokumente, die Zuweisung der Ladung an die Fahrer und Fahrzeuge sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren,

   c) dass die benannte Person in ihrer Eigenschaft als Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeit von höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von insgesamt höchstens zwölf Fahrzeugen leitet,

   d) dass die benannte Person unabhängig ist von den anderen Unternehmen, für die sie Beförderungen durchführt oder die gewerbliche Beförderungen für diese Person durchführen.

3. Der Verkehrsleiter verliert seine Zuverlässigkeit im Sinne dieser Verordnung, wenn im Rahmen der von ihm geleiteten Verkehrstätigkeit schwerwiegende Verstöße oder wiederholte, ein bestimmtes Maß überschreitende Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 1 begangen werden.

KAPITEL II

Voraussetzungen

Artikel 5
Voraussetzungen bezüglich der Niederlassung

Um die Voraussetzung gemäß Artikel 3 Buchstabe a zu erfüllen, muss ein Unternehmen tatsächlich und dauerhaft in dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats niedergelassen sein, der ihm durch eine zuständige Behörde die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt. Hierzu muss das Unternehmen:

a) über eine Niederlassung in diesem Mitgliedstaat verfügen, mit Räumlichkeiten, in denen die Unternehmensunterlagen, vor allem die Buchführungsunterlagen, die Personalverwaltungsunterlagen und alle sonstigen Unterlagen aufbewahrt werden, zu denen die zuständige Behörde zur Prüfung der Erfüllung der in dieser Verordnung genannten Voraussetzungen Zugang haben muss,

b) über Fahrzeuge verfügen, die sein Eigentum oder aufgrund eines sonstiges Rechts, insbesondere aufgrund eines Ratenkauf-, Miet-, Leasing- oder Kaufvertrags, in seinem Besitz sind sowie in diesem Mitgliedstaat zugelassen sind und benutzt werden

c) über eine in diesem Mitgliedstaat gelegene Betriebsstätte mit der erforderlichen Ausstattung, vor allem einer regelmäßig ausreichenden Zahl von Abstellplätzen für die Fahrzeuge, verfügen.

Artikel 6
Voraussetzungen bezüglich der Zuverlässigkeit

1. Hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Unternehmens im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b gilt, dass die Unternehmensleitung nicht wegen schwerer Straftaten oder Zuwiderhandlungen gegen handelsrechtliche oder insolvenzrechtliche Vorschriften verurteilt worden sein darf und sie ihre Tätigkeit in gutem Glauben unter Beachtung der für den Kraftverkehr geltenden Vorschriften und Gewährleistung der fachlichen Zuverlässigkeit ausübt.

   Die Mitgliedstaaten legen die Bedingungen fest, die ein Unternehmen im Sinne dieser Verordnung hinsichtlich der Zuverlässigkeit erfüllen muss. Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt, wenn:

   a) seine Zuverlässigkeit nicht ernsthaft in Frage gestellt ist,

   b) gegen die von dem Unternehmen gemäß Artikel 4 als Verkehrsleiter benannten natürlichen Personen kein Urteil ergangen ist oder Sanktionen verhängt wurden wegen schwerwiegender Verstöße oder wiederholter geringfügiger Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften zu

i) Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte,

ii) Gewichten und Abmessungen der Nutzkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr,

iii) Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer,

iv) technische Unterwegskontrolle der Nutzfahrzeuge und die jährlich vorgeschriebene technische Überwachung der Kraftfahrzeuge,

v) Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs oder gegebenenfalls Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs,

vii) Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße,

viii) Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmte Fahrzeugklassen,

ix) Führerschein,

x) Zugang zum Beruf.

c) das Unternehmen nicht wegen schwerwiegender Verstöße gegen die geltenden einzelstaatlichen Vorschriften zu den Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen, zu den Verkehrsregeln und zur Straßenverkehrssicherheit sowie die Berufspflichten verurteilt worden ist.

2. Für die Zwecke von Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe b nimmt die Kommission die Liste der Kategorien, Arten und Schwere sowie die Zahl der Verstöße an, bei deren Überschreiten wiederholte geringfügige Verstöße den Verlust der geforderten Zuverlässigkeit bedeuten. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch deren Ergänzung werden gemäß dem Regelungsverfahren des Artikels 25 Absatz 3 getroffen.

Die Kommission wendet dabei folgende Grundsätze an:

a) Die Kategorien und Arten von Verstößen sind die am häufigsten festgestellten,

b) schwerste Verstöße sind jene, bei denen die Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen besteht,

c) die Zahl der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte geringfügige Verstöße als schwerwiegende Verstöße eingestuft werden, steigt mit der Zahl der Fahrer, die von der die Verkehrstätigkeit leitenden natürlichen Person eingesetzt werden.

3. Die Voraussetzung der Zuverlässigkeit gilt so lange als nicht erfüllt, wie eine Rehabilitierung oder eine andere Maßnahme gleicher Wirkung gemäß den einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften nicht erfolgt ist.

Artikel 7
Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit

1. Für die Zwecke von Artikel 3 Buchstabe c ist die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit gegeben, wenn die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind.

2. Die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit ist erfüllt, wenn ein Unternehmen seinen tatsächlichen und potenziellen Verpflichtungen im Verlauf des Geschäftsjahrs dauerhaft nachkommen kann. Zu diesem Zweck muss das Unternehmen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nachweisen, dass es jedes Jahr über

   a) ein Umlaufvermögen in Höhe von mindestens 9000 Euro für ein einziges genutztes Fahrzeug und 5000 Euro für jedes weitere genutzte Fahrzeug

   b) Forderungen, Wertpapiere, Bank-, Postscheck-, Scheckguthaben und Kassenbestände mit einem Gesamtwert von über 80 % der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr („*Quick ratio“ >= 80 %*)

Für die Zwecke dieser Verordnung wird der Wert des Euro in den nicht an der dritten Stufe der Währungsunion teilnehmenden Landeswährungen alle fünf Jahre festgesetzt. Dabei werden die am ersten Arbeitstag im Oktober geltenden und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Wechselkurse zugrunde gelegt. Sie treten am 1. Januar des darauffolgenden Kalenderjahres in Kraft.

Die in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Buchungsposten entsprechen den in der Richtlinie 78/660/EWG des Rates[14] festgelegten Posten.

3. Abweichend von Absatz 2 kann die zuständige Behörde als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung der selbstschuldnerischen Bürgschaft einer oder mehrer Banken oder anderer Finanzinstitute in Form einer Bankbürgschaft oder in gleichartiger Form über die in Absatz 2 Buchstabe a genannten Beträge gelten lassen. Die Bankbürgschaft kann von der zuständigen Behörde, die die Zulassung zum Beruf erteilt, in Anspruch genommen und nur mit ihrer Zustimmung freigegeben werden.

4. Bei den zu prüfenden Jahresabschlüssen gemäß Absatz 2 bzw. der Bürgschaft gemäß Absatz 3 handelt es sich um jene der wirtschaftlichen Einheit, die in dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der die beantragte Zulassung erteilt, niedergelassen ist und nicht um jene eventueller anderer, in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassener Einheiten.

Artikel 8
Voraussetzung der fachlichen Eignung

1. Für die Zwecke von Artikel 3 Buchstabe d gilt die Voraussetzung der fachlichen Eignung als erfüllt, wenn die Personen, die sie gemäß Artikel 4 erfüllen müssen, die

[14] ABl. L 222 vom 14.8.1978, S. 11.

dem Ausbildungsniveau gemäß Anhang I Abschnitt 1 entsprechenden Kenntnisse in den in diesem Anhang aufgeführten Sachgebieten nachweisen können. Dieser Nachweis wird durch die obligatorische Teilnahme an mindestens 140 Unterrichtsstunden sowie eine obligatorische schriftliche Prüfung und gegebenenfalls eine ergänzende mündliche Prüfung erbracht. Diese Prüfungen werden gemäß Anhang I Abschnitt 2 abgenommen.

2. Nur die von einem Mitgliedstaat nach von diesem festgelegten Kriterien hierfür akkreditierten Behörden und Stellen können die schriftlichen und mündlichen Prüfungen zur Feststellung der fachlichen Eignung abnehmen. Die Mitgliedstaaten prüfen regelmäßig, ob die Bedingungen, unter denen die akkreditierten Behörden oder Stellen die Prüfungen abnehmen, mit Anhang I konform sind.

3. Die Mitgliedstaaten akkreditieren nach von ihnen festgelegten Kriterien die Einrichtungen, die geeignet sind, den Bewerbern eine qualitativ hochwertige Ausbildung im Hinblick auf die effiziente Vorbereitung auf die Prüfung sowie denjenigen Verkehrsleitern, die es wünschen, eine Weiterbildung zur Auffrischung ihrer Kenntnisse zu bieten. Die Mitgliedstaaten prüfen regelmäßig, ob diese Einrichtungen noch die Kriterien erfüllen, aufgrund deren sie akkreditiert wurden.

4. Die Mitgliedstaaten können die Bewerber von der obligatorischen Ausbildung befreien, wenn diese eine praktische Erfahrung von mindestens fünf Jahren in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen nachweisen.

5. Die Mitgliedstaaten können die Inhaber bestimmter Hochschul- oder Fachschuldiplome, die von dem selben Mitgliedstaat vergeben wurden und die die Teilnahme an einer Unterrichtung in den in der Liste im Anhang I aufgeführten Sachgebieten gewährleisten, von der Teilnahme am Unterricht und der Prüfung in den von den Diplomen abgedeckten Sachgebieten ausnehmen; diese Diplome werden von den Mitgliedstaaten eigens bezeichnet.

6. Als Nachweis der fachlichen Eignung muss eine Bescheinigung vorgelegt werden, die von der in Absatz 2 genannten Behörde oder Stelle ausgestellt worden ist. Diese Bescheinigung ist nicht übertragbar. Die Bescheinigung wird nach dem Muster des Anhangs II erstellt und trägt den Stempel oder das Siegel der akkreditierten Behörde oder Stelle, die sie ausgestellt hat.

7. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden für Anhang I nach dem Regelungsverfahren des Artikels 25 Absatz 3, für Anhang II nach dem Regelungsverfahren des Artikels 25 Absatz 4 getroffen.

8. Der Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten in Ausbildungs-, Prüfungs- und Akkreditierungsfragen, hauptsächlich, aber nicht ausschließlich im Rahmen des Ausschusses nach Artikel 25 und jeder anderen von der Kommission gegebenenfalls benannten Einrichtung, wird unterstützt.

KAPITEL III

Zulassung und Überwachung

Artikel 9
Zuständige Behörden

1. Jeder Mitgliedstaat bezeichnet eine oder mehrere Behörden, welche für die Durchführung dieser Verordnung zuständig sind. Die zuständigen Behörden sind befugt,

   a) die von den Unternehmen eingereichten Anträge zu prüfen,

   b) die Zulassung zum Beruf zu erteilen, auszusetzen oder zu entziehen,

   c) eine natürliche Person für ungeeignet zu erklären, als Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten,

   d) die erforderlichen Kontrollen durchzuführen, um zu prüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen gemäß Artikel 3 erfüllt.

2. Die zuständigen Behörden veröffentlichen alle Voraussetzungen gemäß dieser Verordnung, eventuelle weitere einzelstaatliche Bestimmungen, die von den Antragstellern einzuhaltenden Verfahren und die entsprechenden Erläuterungen.

Artikel 10
Einreichung und Registrierung der Anträge

1. Die zuständige Behörde erteilt dem Unternehmen, das die Voraussetzungen des Artikels 3 erfüllt, auf Antrag die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

2. Die zuständige Behörde trägt den Namen des vom Unternehmen benannten Verkehrsleiters, die Anschrift der Niederlassung, die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge und, falls die Zulassung für grenzüberschreitende Beförderungen gilt, die laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Abschriften in das in Artikel 15 genannte elektronische Register ein.

3. Die Frist für die Bearbeitung eines Antrags auf Zulassung durch die zuständige Behörde ist so kurz wie möglich und überschreitet nicht drei Monate.

4. Ab dem Zeitpunkt der in Artikel 15 Absatz 4 genannten Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register prüft die zuständige Behörde im Hinblick auf die Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Unternehmens, ob die benannten Verkehrsleiter in den vorangegangenen zwei Jahren nicht nach Artikel 13 in einem Mitgliedstaat für ungeeignet erklärt wurden, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten.

5. Unternehmen, die über eine Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers verfügen, teilen der zuständigen Behörde, die die Zulassung erteilt hat, Änderungen der in Absatz 2 genannten Daten innerhalb von 28 Tagen mit.

Artikel 11
Kontrollen

1. Die zuständigen Behörden wachen darüber, dass die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf erteilt haben, die Anforderungen des Artikels 3 dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck prüfen sie alle fünf Jahre, ob die Unternehmen jede dieser Anforderungen weiterhin erfüllen.

2. In Ergänzung der Prüfungen nach Absatz 1 nehmen die zuständigen Behörden gezielte Kontrollen von Unternehmen vor, die im Rahmen des von den Mitgliedstaaten in Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[15] eingerichteten Systems als risikobehaftet eingestuft sind. Die Mitgliedstaaten weiten dieses Risikoeinstufungssystem auf die Gesamtheit der in Artikel 6 genannten Verstöße aus.

3. Auf Antrag der Kommission nimmt ein Mitgliedstaat die erforderlichen Kontrollen vor um zu prüfen, ob ein Unternehmen die Bedingungen für den Zugang zum Beruf weiterhin erfüllt. Der Mitgliedstaat teilt der Kommission das Ergebnis der aufgrund des Antrags durchgeführten Kontrollen sowie gegebenenfalls die ergriffenen Maßnahmen mit, falls festgestellt wird, dass das Unternehmen die Bedingungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt.

Artikel 12
Verwarnung und Entzug von Zulassungen

1. Die zuständige Behörde entzieht die einem Unternehmen erteilte Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers oder hebt diese teilweise oder vorübergehend auf, falls sie feststellt, dass das Unternehmen die Anforderungen des Artikels 3 nicht mehr erfüllt, nachdem sie eine entsprechende Verwarnung ausgesprochen hat.

2. Eine Verwarnung wird gegenüber einem Unternehmen ausgesprochen, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass das Unternehmen Gefahr läuft, eine der Anforderungen des Artikels 3 nicht mehr zu erfüllen. Wird festgestellt, dass eine der Anforderungen nicht mehr erfüllt ist, wird dem Unternehmen mit der Verwarnung eine Frist folgender Dauer zur Behebung der Beanstandung eingeräumt:

   a) höchstens sechs Monate für die Einstellung eines Nachfolgers des Verkehrsleiters, falls dieser die Anforderungen an die Zuverlässigkeit oder fachliche Eignung nicht mehr erfüllt, verlängerbar um sechs Monate im Fall des Todes oder des gesundheitlich bedingten Ausfalls des Verkehrsleiters;

   b) höchstens sechs Monate, falls das Unternehmen Beanstandungen beheben muss, die sich auf seine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung beziehen;

---

[15] ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

c) höchstens sechs Monate, falls die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt ist, um auf der Grundlage eines Finanzplans mit realistischen Annahmen nachzuweisen, dass die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit ab dem nächsten Geschäftsjahr erneut dauerhaft erfüllt sein wird.

3. Die zuständige Behörde kann den Unternehmen, deren Zulassung teilweise oder vorläufig ausgesetzt oder entzogen wurde, auferlegen, dass ihre Verkehrsleiter den Lehrgang absolvieren und die Prüfung ablegen, die in Artikel 8 genannt sind, bevor eine Rehabilitierungsmaßnahme erfolgt.

Artikel 13
Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters

1. Bei Verstößen, deren Schwere dadurch belegt ist, dass sie systematisch und vorsätzlich begangen wurden und versucht wurde, die Tatsachen zu verbergen, erklärt die zuständige Behörde den Verkehrsleiter des Unternehmens, deren Zulassung entzogen wurde, für ungeeignet, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten.

2. Sofern keine Rehabilitierungsmaßnahme zur Anwendung gekommen ist, ist die in Artikel 8 Absatz 6 genannte Bescheinigung der fachlichen Eignung der Person, die für ungeeignet erklärt wurde, die Verkehrstätigkeit zu leiten, in keinem Mitgliedstaat mehr gültig.

Artikel 14
Entscheidungen der zuständigen Behörden und Rechtsmittel

1. Aufgrund dieser Verordnung getroffene Entscheidungen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die die Ablehnung eines Antrags auf Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, die Aussetzung oder den Entzug einer erteilten Zulassung oder die Erklärung der Nichteignung beinhalten, sind zu begründen.

   Die Entscheidungen tragen den vorhandenen Informationen über Verstöße in anderen Mitgliedstaaten durch dieses Unternehmen oder einen Verkehrsleiter Rechnung, die geeignet sind, die Zuverlässigkeit des Unternehmens zu beeinträchtigen, sowie allen sonstigen Informationen, über die die zuständige Behörde verfügt.

   Im Fall der Aussetzung der Zulassung oder der Erklärung der Nichteignung werden die anwendbaren Rehabilitationsmaßnahmen angegeben.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Unternehmen, die von der Verordnung betroffen sind, die Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Rechtsmitteln vor unabhängigen Einrichtungen oder Stellen haben und die in Absatz 1 genannten Entscheidungen gerichtlich anfechten können. Die Inanspruchnahme eines Rechtsmittels einschließlich der gerichtlichen Klage hat keine aufschiebende Wirkung.

KAPITEL IV

Verwaltungsvereinfachung und -zusammenarbeit

Artikel 15
Einzelstaatliche elektronische Register

1. Zur Umsetzung dieser Verordnung, insbesondere der Artikel 10, 11, 12, 13 und 26 führt jeder Mitgliedstaat ein einzelstaatliches elektronisches Register der Kraftverkehrsunternehmen, die von einer von ihm benannten zuständigen Behörde zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen wurden. Die Verarbeitung der in diesem Register enthaltenen Daten erfolgt unter der Kontrolle der zu diesem Zweck benannten Behörde. Das elektronische Register ist allen zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats gemäß Artikel 9 zugänglich. Es ist anderen Behörden nur zugänglich, wenn diese vereidigt und ordnungsgemäß zu Kontrollen und Verhängung von Sanktionen im Kraftverkehr bevollmächtigt sind.

   Das einzelstaatliche elektronische Register eines Mitgliedstaats enthält folgende Daten:

   a) Name und Rechtsform des Unternehmens;

   b) Anschrift der Niederlassung;

   c) Namen der Verkehrsleiter, die zur Erfüllung der Voraussetzung der Zuverlässigkeit und beruflichen Eignung benannt wurden, sowie – falls abweichend – Name des rechtlichen Vertreters;

   d) Art der Zulassung, Zahl der erfassten Fahrzeuge und gegebenenfalls laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Abschriften;

   e) Zahl, Kategorie und Art der in Artikel 6 Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten schweren Verstöße und wiederholten geringfügigen Verstöße, die in den vorangehenden zwei Jahren zu Sanktionen Anlass gegeben haben;

   f) Namen der Personen, die in den vorangehenden zwei Jahren für ungeeignet erklärt wurden, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, sowie anwendbare Rehabilitationsmaßnahmen.

2. Die Daten zu einem Unternehmen, dessen Zulassung teilweise oder vorübergehend ausgesetzt oder entzogen wurde, oder zu einer Person, die für ungeeignet erklärt wurde, den Beruf auszuüben, bleiben zwei Jahre im Register gespeichert. Die Daten umfassen die Angabe der Gründe für die Aussetzung oder den Entzug der Zulassung oder der Erklärung der Nichteignung.

3. Die Mitgliedstaaten stellen durch alle erforderlichen Maßnahmen sicher, dass alle Daten des elektronischen Registers auf einem aktuellen Stand und zutreffend sind, insbesondere die in Absatz 2 Buchstabe e und f genannten Daten.

4. Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen, damit die einzelstaatlichen elektronischen Register bis spätestens 31. Dezember 2010 auf Ebene der Gemeinschaft vernetzt werden können. Die Vernetzung erfolgt derart, dass eine zuständige Behörde eines jeden Mitgliedstaats das elektronische Register aller Mitgliedstaaten abfragen kann.

5. Für die Zwecke von Absatz 5 werden die gemeinsamen Modalitäten hinsichtlich des Datenaustauschformats und der technischen Verfahren zur automatisierten Abfrage der elektronischen Register der anderen Mitgliedstaaten im Konsultationsverfahren von Artikel 25 Absatz 2 von der Kommission festgelegt.

6. Die Kommission kann jede sachdienliche Initiative ergreifen, um die Durchführung von Absatz 5 zu erleichtern. Sie kann das in Absatz 5 genannte Datum verschieben. Die Entscheidung zur Verschiebung des Datums, mit der nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung geändert werden, wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 25 Absatz 4 getroffen.

Artikel 16
Schutz personenbezogener Daten

Bezüglich der Richtlinie 95/46/EG sorgen die Mitgliedstaaten insbesondere dafür, dass

a) jede Person davon unterrichtet wird, wenn die sie betreffenden Daten registriert werden oder ihre Übermittlung an Dritte beabsichtigt ist. Dabei werden die für die Verarbeitung der Daten zuständige Behörde, die Art der verarbeiteten Daten und die Gründe genau angegeben;

b) jede Person gegenüber der für die Datenverarbeitung zuständigen Behörde ein Auskunftsrecht über die sie betreffenden Daten hat. Dieses Recht gilt frei und ungehindert in angemessenen Abständen ohne unzumutbare Verzögerung oder übermäßige Kosten, weder für die Behörde, die für die Datenverarbeitung zuständig ist, noch für den Antragsteller;

c) jede Person das Recht hat, die Berichtigung, Löschung oder Sperrung von sie betreffenden unvollständigen oder unrichtigen Daten zu erhalten;

d) jede Person das Recht hat, aus schutzwürdigen Gründen Widerspruch gegen die Verarbeitung der sie betreffenden Daten einzulegen. Im Fall eines berechtigten Widerspruchs kann sich die Verarbeitung nicht mehr auf diese Daten beziehen.

Artikel 17
Administrative Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten

1. Stellt ein Mitgliedstaat einen Verstoß fest, der von einem Unternehmen begangen wurde, dessen Zulassung von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats erteilt wurde, und kann dieser Verstoß aufgrund seiner Schwere gemäß dieser Verordnung zur Aussetzung oder zum Entzug der Zulassung führen, teilt der Mitgliedstaat dem anderen Mitgliedstaat alle Informationen in seinem Besitz über den Verstoß sowie die von ihm auferlegten Sanktionen mit.

2. Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Verordnung zuständig ist. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Namen und Anschrift dieser einzelstaatlichen Kontaktstelle bis spätestens …. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

3. Die Mitgliedstaaten, die Informationen im Rahmen dieser Verordnung austauschen, nutzen die in Durchführung von Artikel 2 benannten einzelstaatlichen Kontaktstellen.

4. Die Mitgliedstaaten, die Informationen über die in Artikel 6 Absatz 2 genannten Verstöße oder gegebenenfalls über Verkehrsleiter, die für ungeeignet erklärt wurden, austauschen, halten das Verfahren und die Fristen von Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. .../... beziehungsweise von Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. …/… ein. Der Mitgliedstaat, der von einem anderen Mitgliedstaat über einen Verstoß informiert wird, trägt den mitgeteilten Verstoß in sein einzelstaatliches elektronisches Register ein.

KAPITEL V

Gegenseitige Anerkennung von Bescheinigungen und anderen Dokumenten

Artikel 18
Bescheinigungen und andere Dokumente zur Zuverlässigkeit

1. Unbeschadet Artikel 10 Absatz 4 erkennt der neue Niederlassungsmitgliedstaat hinsichtlich des Zugangs zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers als ausreichenden Nachweis für die Zuverlässigkeit einen Strafregisterauszug oder, in Ermangelung dessen, eine von einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des oder der Herkunftsländer des Kraftverkehrsunternehmers ausgestellte gleichwertige Bescheinigung an, aus der hervorgeht, dass diese Anforderung erfüllt ist.

2. Werden in einem Mitgliedstaat an die eigenen Staatsangehörigen besondere Anforderungen in Bezug auf die Zuverlässigkeit gestellt, deren Nachweis aus der in Absatz 1 genannten Bescheinigung nicht hervorgeht, so erkennt dieser Staat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des oder der Herkunftsländer an, aus der hervorgeht, dass diese Anforderungen erfüllt sind. Diese Bescheinigung gibt über die genauen Sachverhalte Auskunft, die im neuen Niederlassungsmitgliedstaat für die Zulassung erheblich sind.

3. Wird eine gemäß den Absätzen 1 und 2 geforderte Bescheinigung in dem oder den Herkunftsländern nicht ausgestellt, so kann sie durch eine eidesstattliche Erklärung oder durch eine förmliche Erklärung ersetzt werden, die der Betreffende vor einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde, oder gegebenenfalls bei einem

Notar des Herkunftslandes abgegeben hat, der eine beglaubigte Bescheinigung dieser eidesstattlichen oder förmlichen Erklärung ausstellt.

4. Die gemäß den Absätzen 2 und 3 ausgestellten Bescheinigungen dürfen bei ihrer Vorlage nicht älter als drei Monate sein. Dies gilt auch für die gemäß Absatz 3 abgegebenen Erklärungen.

Artikel 19
Bescheinigungen bezüglich der finanziellen Leistungsfähigkeit

Verlangt ein Mitgliedstaat von den in seinem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen die Erfüllung bestimmter Voraussetzungen der finanziellen Leistungsfähigkeit, die über die in Artikel 7 vorgesehenen Voraussetzungen hinausgehen, erkennt der Mitgliedstaat als ausreichenden Nachweis die Bescheinigung einer zuständigen Verwaltungsbehörde des oder der Herkunftsmitgliedstaaten an, mit der die Erfüllung dieser Voraussetzungen bestätigt wird. Diese Bescheinigung gibt über die genauen Sachverhalte Auskunft, die im neuen Niederlassungsmitgliedstaat für die Zulassung erheblich sind.

Artikel 20
Bescheinigung der fachlichen Eignung

1. Die Mitgliedstaaten erkennen als ausreichenden Nachweis der fachlichen Eignung die Bescheinungen an, die dem Muster der Bescheinigung in Anhang II entsprechen und von den dazu akkreditierten Behörden oder Stellen ausgestellt wurden.

2. Die vor dem … zum Nachweis der fachlichen Eignung auf der Grundlage der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Bestimmungen ausgestellten Bescheinigungen werden der Bescheinigung gleichgestellt, deren Muster in Anhang II wiedergegeben ist, und werden als Nachweis der beruflichen Eignung in allen Mitgliedstaaten anerkannt. Die Mitgliedstaaten können jedoch ergänzend die Vorlage eines Belegs dafür verlangen, dass die betreffende Tätigkeit in einem Mitgliedstaat während eines Zeitraums von drei Jahren tatsächlich ausgeübt wurde. Die Ausübung dieser Tätigkeit darf nicht mehr als fünf Jahre vor dem Zeitpunkt der Vorlage der Bescheinigung beendet worden sein.

KAPITEL VI

Schlussbestimmungen

Artikel 21
Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Anwendung sicherzustellen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen bis spätestens … und jede etwaige nachfolgende Änderung so rasch wie möglich mit.

2. Die Sanktionen nach Absatz 1 umfassen die vorübergehende oder teilweise Aussetzung der Zulassung zum Beruf, den Entzug dieser Zulassung und die Erklärung der Nichteignung der schuldhaften Verkehrsleiter. Diese Sanktionen umfassen ferner die Beschlagnahme des von dem Unternehmen, das die Beförderungen ohne die gemäß dieser Verordnung erforderliche Zulassung durchführt, genutzten Fahrzeugs.

3. Die Kommission erstellt die Liste der Verstöße, die mindestens zur teilweisen oder vorübergehenden Aussetzung der Zulassung zum Beruf, zu ihrem Entzug oder zur Erklärung der Nichteignung der schuldhaften Verkehrsleiter führen. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren des Artikels 25 Absatz 3 getroffen.

4. Die Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 werden bei der Anwendung der Sanktionen nach Absatz 2 gegenseitig anerkannt.

Artikel 22
Bestandsschutz

Unternehmen, die nachweisen, dass sie den Beruf des Güterkraftverkehrs- bzw. des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und/oder im grenzüberschreitenden Verkehr vor bestimmten Stichdaten in einem Mitgliedstaat aufgrund einer einzelstaatlichen Regelung ausüben durften, sind bis zum 1. Januar 2012 von dem Nachweis befreit, dass sie die fachliche Eignung gemäß Artikel 3 Buchstabe d besitzen. Stichdaten sind:

a) 1. Januar 1975 für Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, die Niederlande und das Vereinigte Königreich,

b) 1. Januar 1981 für Griechenland,

c) 1. Januar 1983 für Spanien und Portugal,

d) 3. Oktober 1989 für das Gebiet der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik,

e) 1. Januar 1995 für Österreich, Finnland und Schweden.

Artikel 23
Übergangsbestimmungen

Unternehmen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung bereits die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erhalten haben, müssen den Bestimmungen dieser Verordnung spätestens zwei Jahre nach diesem Datum genügen.

Artikel 24
Amtshilfe

1. Die Mitgliedstaaten arbeiten eng zusammen und leisten einander bei der Durchführung dieser Verordnung gegenseitig Amtshilfe. Sie stellen die Vertraulichkeit der ausgetauschten Informationen sicher.

2. Die zuständigen Behörden tauschen Informationen über strafrechtliche Verurteilungen und die begangenen schwerwiegenden Verstöße oder über schwerwiegende Tatbestände, die Auswirkungen auf die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers haben könnten, unter Beachtung der geltenden Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten aus.

Artikel 25
Ausschuss

1. Die Kommission wird durch den gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingesetzten Ausschuss unterstützt[16].

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

4. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Absatz 5 Buchstabe b sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

   Die in Artikel 5a Absatz 3 Buchstabe c, Absatz 4 Buchstabe b und Absatz 4 Buchstabe e des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehenen Fristen werden auf einen Monat festgesetzt.

Artikel 26
Berichte über die Ausübung des Berufs

1. Die Mitgliedstaaten erstellen alle zwei Jahre einen Bericht über die Tätigkeit der zuständigen Behörden und übermitteln diesen der Kommission. Dieser Bericht umfasst

   a) eine Analyse des Sektors in Bezug auf die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung,

   b) die nach Art und Jahr aufgeschlüsselte Zahl der erteilten, ausgesetzten und entzogenen Zulassungen, die Zahl der Verwarnungen, die Zahl der Erklärungen der Nichteignung sowie die jeweiligen Gründe,

   c) die Zahl der jedes Jahr erteilten Bescheinigungen der fachlichen Eignung,

---

[16] ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

d) die Statistiken über die Aktualisierung der einzelstaatlichen elektronischen Register,

e) eine Analyse des Informationsaustauschs mit den anderen Mitgliedstaaten, die vor allem die Zahl der festgestellten und einem anderen Mitgliedstaat mitgeteilten Verstöße sowie die eingegangenen Antworten gemäß Artikel 17 Absatz 3 und die Zahl der jährlich eingegangenen Anfragen und Antworten gemäß Artikel 17 Absatz 4 umfasst.

2. Die Kommission erstellt alle zwei Jahre anhand dieser einzelstaatlichen Berichte einen Bericht über die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers für das Parlament und den Rat. Dieser Bericht enthält vor allem eine Bewertung des Funktionierens des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten. Der Bericht wird gleichzeitig mit dem Bericht gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2005[17] veröffentlicht.

Artikel 27
Liste der zuständigen Behörden

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission die Liste der zuständigen Behörden, die er zur Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers benannt hat, sowie die Liste der für die Abnahme der Prüfungen akkreditierten Behörden oder Stellen. Die konsolidierte Liste dieser Behörden oder Stellen der gesamten Gemeinschaft wird von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 28
Mitteilung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission so rasch wie möglich den Wortlaut der innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 29
Aufhebung

Die Richtlinie 96/26/EG wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 30
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

---

[17] ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

Sie gilt ab dem …

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
[…]	*[…]*

ANHANG I

I. LISTE DER UNTER ARTIKEL 8 FALLENDEN SACHGEBIETE

Die Kenntnisse, die für die Feststellung der fachlichen Eignung durch die Mitgliedstaaten für den Güter- und den Personenkraftverkehr zu berücksichtigen sind, müssen sich zumindest auf die in dieser Liste angeführten Sachgebiete erstrecken. Bewerber für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers müssen das zur Leitung eines Verkehrsunternehmens erforderliche Niveau an Kenntnissen und Fähigkeiten auf diesen Sachgebieten erreichen.

Das Mindestniveau an Kenntnissen im Sinne des vorstehenden Absatzes darf nicht unter Stufe 3 der Struktur der Ausbildungsstufen im Anhang zu der Entscheidung 85/368/EWG des Rates[18] liegen, d. h. dem Niveau, das durch eine Ausbildung erreicht wird, die nach der Pflichtschule entweder durch eine Berufsausbildung und zusätzliche Fachausbildung oder durch eine sonstige Fachschule oder ähnliche Ausbildung auf Sekundarstufe erworben wird.

A. Bürgerliches Recht

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere

1) die wichtigsten Verträge, die im Kraftverkehrsgewerbe üblich sind, sowie die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten kennen;

2) in der Lage sein, einen rechtsgültigen Beförderungsvertrag, insbesondere betreffend die Beförderungsbedingungen, auszuhandeln.

Güterkraftverkehr

3) eine Reklamation seines Auftraggebers über Schäden, die aus Verlusten oder Beschädigungen der Güter während der Beförderung oder durch die Verzögerung bei der Ablieferung entstehen, sowie die Auswirkungen dieser Reklamation auf seine vertragliche Haftung analysieren können;

4) die Regeln des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen kennen.

Personenkraftverkehr

5) eine Reklamation seines Auftraggebers über Schäden, die den Fahrgästen oder deren Gepäck bei einem Unfall während der Beförderung zugefügt werden, oder über Schäden aufgrund von Verspätungen sowie die Auswirkungen dieser Reklamation auf seine vertragliche Haftung analysieren können.

---

[18] ABl. L 199 vom 31.7.1985, S. 56.

B. Handelsrecht

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere

1) die Bedingungen und Formalitäten für die Ausübung des Berufs und die allgemeinen Kaufmannspflichten (Eintragung, Geschäftsbücher usw.) sowie die Konkursfolgen kennen;

2) ausreichende Kenntnisse der Rechtsformen von Handelsgesellschaften sowie die Vorschriften für die Gründung und Führung dieser Gesellschaften besitzen.

C. Sozialrecht

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere

1) die Aufgabe und die Arbeitsweise derjenigen kennen, die im Kraftverkehrsgewerbe zur Wahrung der Arbeitnehmerinteressen tätig sind (Gewerkschaften, Betriebsräte, Personalvertreter, Arbeitsinspektoren usw.);

2) die Verpflichtungen der Arbeitgeber im Bereich der sozialen Sicherheit kennen;

3) die Regeln für Arbeitsverträge der einzelnen Arbeitnehmergruppen von Kraftverkehrsunternehmen kennen (Form der Verträge, Verpflichtungen der Vertragsparteien, Arbeitsbedingungen und -zeiten, bezahlter Jahresurlaub, Arbeitsentgelt, Auflösung des Arbeitsverhältnisses usw.);

4) die Regeln für die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten, vor allem die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Rates[19], der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates[20], der Richtlinie 2002/15/EG und der Richtlinie 2006/22/EG sowie die Maßnahmen zur praktischen Durchführung der Verordnungen kennen.

5) die Regeln für die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer aufgrund der Richtlinie 2003/59/EG kennen.

D. Steuerrecht

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere die Vorschriften kennen für

1) die Mehrwertsteuer auf Verkehrsleistungen;

2) die Kraftfahrzeugsteuern;

---

[19] ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.
[20] ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

3) die Steuern auf bestimmte Fahrzeuge, die im Güterkraftverkehr verwendet werden, sowie die Gebühren und Vorschriften für die Benutzung bestimmter Verkehrswege;

4) die Einkommensteuern.

E. Kaufmännische und finanzielle Verwaltung des Betriebes

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere

1) die rechtlichen und praktischen Bestimmungen für die Verwendung von Schecks, Wechseln, Eigenwechseln, Kreditkarten und anderen Zahlungsmitteln und -verfahren kennen;

2) die verschiedenen Kreditformen (Bankkredite, Dokumentenkredite, Kautionen, Hypotheken, Leasing, Miete, Factoring usw.) sowie die damit verbundenen Kosten und Verpflichtungen kennen;

3) wissen, was eine Bilanz ist und wie sie aufgebaut ist, und sie verstehen können;

4) eine Gewinn- und Verlustrechnung lesen und verstehen können;

5) die Finanz- und Rentabilitätslage des Unternehmens insbesondere aufgrund von Finanzkennziffern analysieren können;

6) ein Budget ausarbeiten können;

7) die Kostenbestandteile (fixe Kosten, variable Kosten, Betriebskosten, Abschreibungen usw.) kennen und je Fahrzeug, Kilometer, Fahrt oder Tonne berechnen können;

8) einen Stellenplan für das gesamte Personal des Unternehmens und Arbeitspläne usw. aufstellen können;

9) die Grundlagen der Marktforschung (des Marketing), der Förderung des Verkaufs von Verkehrsleistungen, der Erstellung von Kundenkarteien, der Werbung, der Öffentlichkeitsarbeit usw. kennen;

10) die im Kraftverkehr üblichen Versicherungen (Haftpflichtversicherung für Personen, Sachen und Gepäck) mit ihrem Versicherungsschutz und ihren Verpflichtungen kennen;

11) die Telematikanwendungen im Straßenverkehr kennen;

Güterkraftverkehr

12) die Regeln für die Ausstellung von Frachtrechnungen für Güterkraftverkehrsleistungen anwenden können sowie die Bedeutung und die Wirkungen der Incoterms kennen;

13) die Rolle, die Aufgaben und die rechtliche Stellung der Hilfsgewerbetreibenden des Verkehrs kennen;

Personenkraftverkehr

14) die Regeln für die Tarife und die Preisbildung im öffentlichen und privaten Personenverkehr anwenden können;

15) die Regeln für die Ausstellung von Rechnungen für Personenkraftverkehrsleistungen anwenden können.

F. Marktzugang

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere

1) die Regelungen für den gewerblichen Straßenverkehr, den Einsatz von Mietfahrzeugen, die Vergabe von Aufträgen an Subunternehmer, insbesondere die Vorschriften für die Ordnung des Gewerbes, den Zugang zum Beruf, die Genehmigungen zum inner- und außergemeinschaftlichen Straßenverkehr sowie über Kontrollen und die Ahndung von Zuwiderhandlungen kennen;

2) die Regelungen für die Gründung eines Kraftverkehrsunternehmens kennen;

3) die Schriftstücke für die Erbringung von Straßenverkehrsleistungen kennen und Kontrollverfahren schaffen können, um sicherzustellen, dass zu jeder Beförderung ordnungsmäßige Schriftstücke insbesondere über das Fahrzeug, den Fahrer, das Beförderungsgut oder das Gepäck im Unternehmen aufbewahrt und im Fahrzeug mitgeführt werden;

Güterkraftverkehr

4) die Regeln für die Ordnung der Güterkraftverkehrsmärkte, die Frachtraumverteilungsstellen und die Logistik kennen;

5) die Formalitäten beim Grenzübergang, die Rolle und die Bedeutung der T-Papiere und der Carnets TIR sowie die sich aus ihrer Benutzung ergebenden Pflichten und Verantwortlichkeiten kennen;

Personenkraftverkehr

6) die Regeln für die Ordnung der Personenkraftverkehrsmärkte kennen;

7) die Regeln für die Einrichtung von Verkehrsdiensten kennen und Verkehrspläne aufstellen können.

G. Normen und technische Vorschriften

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere

1) die Regeln für die Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten sowie die Verfahren für die davon abweichenden Beförderungen im Schwer- und Großraumverkehr kennen;

2) ja nach dem Bedarf des Unternehmens die Fahrzeuge und ihre Bauteile (Fahrgestell, Motor, Getriebe, Bremsanlagen usw.) auswählen können;

3) die Formalitäten für die Erteilung der Betriebserlaubnis, die Zulassung und die technische Überwachung dieser Fahrzeuge kennen;

4) Maßnahmen gegen Luftverschmutzung durch Abgase der Kraftfahrzeuge und gegen Lärmbelastung treffen können;

5) Pläne für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge und ihrer Ausrüstung aufstellen können.

Güterkraftverkehr

6) die einzelnen Lademittel und -geräte (Heckklappen, Container, Paletten usw.) kennen sowie Verfahren und Anweisungen für das Be- und Entladen (Lastverteilung, Stapelung, Befestigung, Verkeilung usw.) einführen und erteilen können;

7) die Verfahren des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und des 'Roll-on-roll-off'-Verkehrs kennen;

8) die Verfahren zur Einhaltung der Regeln für Gefahrgut- und Abfalltransporte aufgrund der Richtlinie 94/55/EG des Rates[21], der Richtlinie 96/35/EG des Rates[22] und der Verordnung (EWG) Nr. 259/93 des Rates[23] durchführen können;

9) die Verfahren zur Einhaltung der Regeln für die Beförderung leichtverderblicher Lebensmittel insbesondere aufgrund des Übereinkommens über internationale Beförderungen leichtverderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP), durchführen können;

10) die Verfahren zur Einhaltung der Regelungen für die Beförderung lebender Tiere durchführen können.

H. Sicherheit im Straßenverkehr

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere

---

[21] ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7.
[22] ABl. L 145 vom 19.6.1996, S. 10.
[23] ABl. L 30 vom 6.2.1993, S. 1.

1) die erforderlichen Qualifikationen des Fahrpersonals kennen (Führerscheine/Fahrerlaubnisse/Lenkberechtigungen, ärztliche Bescheinigungen, Befähigungszeugnisse usw.);

2) durch Maßnahmen sicherstellen können, dass die Fahrer die Regeln, die Verbote und die Verkehrsbeschränkungen in den einzelnen Mitgliedstaaten (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Vorfahrtsrechte, Halten und Parken, Scheinwerfer und Leuchten, Straßenverkehrszeichen usw.) einhalten;

3) Anweisungen an die Fahrer zur Überprüfung der Sicherheitsvorschriften für den Zustand der Fahrzeuge, der Ausrüstung und der Ladung sowie für sicherheitsbewusstes Fahren ausarbeiten können;

4) in der Lage sein, Maßnahmen für das Verhalten bei Unfällen auszuarbeiten und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Wiederholung von Unfällen oder schwerer Verstöße zu vermeiden;

5) die Verfahren für ein sicheres Verstauen der Güter durchführen können und die enstprechenden Techniken kennen.

Personenkraftverkehr

6) Grundkenntnisse der Straßengeografie der Mitgliedstaaten haben.

II. ABLAUF DER PRÜFUNG

1. Die Mitgliedstaaten sehen eine obligatorische schriftliche Prüfung und gegebenenfalls eine ergänzende mündliche Prüfung vor, um nachzuprüfen, ob die Bewerber für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausreichende Kenntnisse auf den in Teil I genannten Sachgebieten besitzen und insbesondere die entsprechenden Instrumente und Techniken beherrschen und zur Erfüllung der vorgesehenen administrativen und organisatorischen Aufgaben in der Lage sind.

   a) Die obligatorische schriftliche Prüfung besteht aus zwei Teilen, und zwar

      – schriftlichen Fragen, die entweder Multiple-Choice-Fragen (vier Antworten zur Auswahl) oder Fragen mit direkter Antwort oder eine Kombination der beiden Systeme umfassen;

      – schriftlichen Übungen/Fallstudien.

      Die Mindestdauer beträgt für jede der beiden Teilprüfungen zwei Stunden.

   b) Wird eine mündliche Prüfung vorgesehen, so können die Mitgliedstaaten die Teilnahme an dieser Prüfung vom Bestehen der schriftlichen Prüfung abhängig machen.

2. Falls die Mitgliedstaaten auch eine mündliche Prüfung vorsehen, müssen sie für jede der drei Teilprüfungen eine Gewichtung der Punkte vornehmen, die nicht unter 25 % und nicht über 40 % der möglichen Gesamtpunktzahl betragen darf.

Falls die Mitgliedstaaten nur eine schriftliche Prüfung vorsehen, müssen sie für jede Teilprüfung eine Gewichtung der Punkte vornehmen, die nicht weniger als 40 % und nicht mehr als 60 % der möglichen Gesamtpunktzahl betragen darf.

3. Für alle Prüfungen zusammen müssen die Bewerber mindestens 60 % der möglichen Gesamtpunktzahl erreichen, wobei der in jeder Teilprüfung erreichte Punkteanteil nicht unter 50 % der möglichen Punktzahl liegen darf. Die Mitgliedstaaten können für lediglich eine Teilprüfung den erforderlichen Punkteanteil von 50 % auf 40 % senken.

ANHANG II

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(Dickes beigefarbenes Papier - Format DIN A4 synthetisches Papier 150g/m^2 oder mehr)

(abgefasst in der, den oder einer der Amtssprache(n) des Staates, der die Bescheinigung ausstellt)

Kennzeichen des betreffenden Mitgliedstaats[24]	**Bezeichnung der akkreditierten Behörde oder Stelle**[25]

BESCHEINIGUNG DER FACHLICHEN EIGNUNG

FÜR DEN GÜTER-[PERSONEN-][26] **KRAFTVERKEHR**

Nr.°……

Wir
…….....

bescheinigen, dass[27]

geboren am……in…….

mit Erfolg die Ausbildung zur Erlangung der Bescheinigung der fachlichen Eignung zum Beruf des Güter-[Personen-][28] Kraftverkehrsunternehmers absolviert und die Prüfung (Jahr: …..; Prüfungstermin: …….)[29] gemäß der Verordnung (EG) Nr. ……/…….vom…… abgelegt hat.

Durch diese Bescheinigung wird der ausreichende Nachweis der fachlichen Eignung gemäß Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. ……/…….vom…… zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erbracht.

Ausstellungsort…… Datum…….

……..……[30].

---

24 Kennzeichen des Staates: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tschechische Republik, (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (EST) Estland, (GR) Griechenland, (E) Spanien, (F) Frankreich, (IRL) Irland, (I) Italien, (CY) Zypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (L) Luxemburg, (H) Ungarn, (NL) Niederlande, (A) Österreich (PL) Polen, (P) Portugal,(RO) Rumänien, (SLO) Slowenien, (SK) Slowakei, (FIN) Finnland, (S) Schweden, (UK) Vereinigtes Königreich.

25 Behörde oder Stelle, die vom jeweiligen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft zur Ausstellung dieser Bescheinigung benannt wurde.

26 Nichtzutreffendes streichen.

27 Name, Vorname; Geburtsort und -datum

28 Nichtzutreffendes streichen.

29 Genaue Bezeichnung der jeweiligen Prüfung

30 Stempel und Unterschrift der akkreditierten Behörde oder Stelle, die die Bescheinigung ausgestellt hat