Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 1. Juni 2017
(OR. en)

9668/17

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0123 (COD)

TRANS 212
CODEC 923

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 281 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 281 final.

Anl.: COM(2017) 281 final

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 194 final}
{SWD(2017) 195 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers[1] und die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs[2] (im Folgenden „Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ bzw. „Verordnung (EG) Nr. 1072/2009“ oder „die Verordnungen“) wurden im Rahmen eines Maßnahmenpakets zur Modernisierung der Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und für den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt angenommen.

Das übergeordnete Ziel dieser Verordnungen besteht darin, das gute Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts zu fördern und in diesem Effizienz und Wettbewerb zu steigern.

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 enthält die Bestimmungen, die Unternehmen erfüllen müssen, die die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Beförderung von Personen und Gütern) erhalten wollen. Zudem umfasst sie bestimmte Vorschriften, mit denen ihre Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten geregelt und ermöglicht wird.

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 enthält die Bestimmungen, die Unternehmen erfüllen müssen, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als ihrem eigenen Markt (Kabotage) betätigen wollen. Sie umfasst Bestimmungen in Bezug auf die Dokumente, die diesen Unternehmen vom Mitgliedstaat der Zulassung (Gemeinschaftslizenz) sowie Fahrern aus Drittländern (Fahrerbescheinigung) auszustellen sind.

Im Zeitraum 2014-2015 wurden die Verordnungen einer Ex-post-Bewertung unterzogen[3], bei der festgestellt wurde, dass die Verordnungen in Bezug auf ihr ursprüngliches Ziel, d. h. für geeignete Wettbewerbsbedingungen im Markt zu sorgen, nur teilweise wirksam waren. Die größten Probleme standen im Zusammenhang mit Mängeln der Rechtsvorschriften und ihrer Durchsetzung. Der vorliegende Vorschlag – bei dem es um eine REFIT-Initiative handelt[4] – dient auch der Behebung dieser Mängel.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der vorliegende Vorschlag wird im Rahmen der laufenden umfassenden Überprüfung der Rechtsvorschriften im Bereich des Kraftverkehrs vorgelegt. Er steht in engem Zusammenhang mit anderen bestehenden Rechtsakten für den Kraftverkehr, insbesondere den einschlägigen Sozialvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 561/2006[5], Richtlinie 2002/15/EG[6], Richtlinie

---

1 ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.
2 ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.
3 Die Kommission hat eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen mit den Ergebnissen dieser Ex-Post-Bewertung veröffentlicht:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf
4 Initiative Nr. 10 in Anhang 2 des Arbeitsprogramms der Kommission für 2017.
5 ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.
6 ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.

2006/22/EG[7] und Verordnung (EU) Nr. 165/2014[8]). Die wirksamere Durchsetzung von „Marktregeln“ im Sinne des vorliegenden Vorschlags wird daher durch bestehende Synergien erleichtert werden und indirekt wiederum zur Durchsetzung der Sozialvorschriften beitragen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag trägt unmittelbar zu einer der derzeitigen Prioritäten der Kommission bei, nämlich zur Förderung eines vertieften und faireren Binnenmarkts. Sein Hauptziel ist es, den Kraftverkehrsbinnenmarkt weiter zu stärken, indem Ursachen für Disparitäten beseitigt werden und eine bessere Rechtsdurchsetzung gewährleistet wird.

Der Vorschlag entspricht dem REFIT-Ziel, da die Wirksamkeit der Rechtsvorschriften gesteigert und der Verwaltungs- und Regelungsaufwand für Unternehmen verringert wird. Zudem hilft er den Mitgliedstaaten, unnötige Kosten im Zusammenhang mit der Rechtsdurchsetzung zu vermeiden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage für die Verordnungen und für die vorgeschlagene Änderung ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (vormals Artikel 71 EGV). Er ist die Grundlage für die Annahme von EU-Rechtsvorschriften, mit denen i) gemeinsame Regeln für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten aufgestellt werden (Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe a AEUV) und ii) die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festgelegt werden (Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe b AEUV).

- **Subsidiarität**

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Bestehende Regelungen kann jedoch nur der Unionsgesetzgeber selbst ändern.

Hinzu kommt, dass sich die in der Praxis zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede und die unzureichende Rechtsdurchsetzung negativ auf das Funktionieren des Binnenmarkts auswirken; da sie auf Lücken der Harmonisierung zurückzuführen sind, kann ihnen wirksam nur auf EU-Ebene begegnet werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Wie in Abschnitt 6.3 der Folgenabschätzung ausgeführt, steht der Vorschlag in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Problemen und geht nicht über das zu ihrer Lösung Erforderliche hinaus. Insbesondere was KMU betrifft, werden die geplanten Maßnahmen keine unverhältnismäßigen Folgen haben. Der Vorschlag ist vor allem auf eine

[7] ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.
[8] ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

Vereinfachung und Präzisierung des geltenden Rechtsrahmens sowie dessen konsequentere Durchsetzung ausgerichtet; es entstehen keine zusätzlichen rechtlichen Anforderungen für interessierte Parteien, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Problemen stünden.

- **Wahl des Instruments**

Der Änderungsrechtsakt sollte grundsätzlich die gleiche Form haben wie die zu ändernden Rechtsakte, bei denen es sich um Verordnungen handelt.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfung bestehender Rechtsvorschriften**

Die Verordnungen wurden einer Ex-post-Bewertung[9] unterzogen. Diese Bewertung wurde durch eine externe Studie[10] ergänzt.

Die wichtigsten Probleme, die im Hinblick auf die Rechtsdurchsetzung festgestellt wurden, sind die folgenden:

– Das Kontrollniveau der Mitgliedstaaten ist unterschiedlich, insbesondere in Bezug auf die Berufszulassungskriterien der dauerhaften Niederlassung und der Zuverlässigkeit sowie auf illegale Kabotagebeförderungen.

– Es mangelt an Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten (zumindest zwischen einigen), vor allem in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften über das Berufszulassungskriterium der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung.

Eine andere Schwachstelle des Rechtsrahmens besteht darin, dass einige Vorschriften über bestimmte Fragen nicht spezifisch sind oder explizit Spielraum für einseitige Maßnahmen der Mitgliedstaaten lassen, was in der Praxis zu Unterschieden führt, die sich negativ auf das Funktionieren des Binnenmarkts auswirken:

– Die Definition der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung, einschließlich des Begriffs Betriebsstätte, lässt viele Fragen offen, weswegen sich in der Praxis unterschiedliche Ansätze ausgeprägt haben.

– Der Zeitraum für die Wiederzuerkennung der Zuverlässigkeit (Rehabilitierung) ist in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 weder definiert noch anderweitig geregelt; die diesbezüglichen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten sind erheblich.

– Nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 haben einige Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers festgelegt.

---

[9] Siehe Fußnote 3.

[10] http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf.

– Die Kabotagebestimmungen sind in einigen Punkten unspezifisch, was zu einer unterschiedlichen Handhabung in den Mitgliedstaaten geführt hat. Einige Mitgliedstaaten akzeptieren ein mehrfaches Be- und/oder Entladen innerhalb derselben Kabotage, andere nicht.

Die Tatsache, dass es den Mitgliedstaaten freigestellt ist, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auf Fahrzeuge anzuwenden, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet („leichte Nutzfahrzeuge"), hat zur Folge, dass für die gleichen Fahrzeuge in unterschiedlichen Mitgliedstaaten unterschiedliche Anforderungen gelten.

- **Konsultationen interessierter Kreise**

Die in Vorbereitung dieses Vorschlags durchgeführten Konsultationen interessierter Kreise erfüllten die Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien gemäß der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 (KOM(2002) 704 endg.).

Mit dem Konsultationsverfahren wurden zwei Ziele verfolgt: Einholung von Meinungen und Datenerhebung. Es wurden offene und gezielte Konsultationsmethoden und verschiedene Konsultationsinstrumente eingesetzt.

Die ***offene Konsultation*** fand als öffentliche Online-Konsultation zwischen dem 15. Juni und dem 15. September 2016 statt. Die wichtigsten Ziele bestanden darin, i) zusätzliche Informationen zu den bei der Ex-post-Bewertung festgestellten Problemen sowie Informationen zur Quantifizierung dieser Probleme zu erlangen, ii) die Meinungen der interessierten Kreise zu möglichen Maßnahmen einzuholen und iii) die von diesen Maßnahmen zu erwartenden Auswirkungen abzuschätzen. Daraufhin gingen bei der Kommission 175 Beiträge ein: 23 Antworten von mittleren und großen Unternehmen (Verkehrsunternehmer und Verlader mit 50 oder mehr Beschäftigten); 18 Antworten von kleinen Unternehmen (Verkehrsunternehmer und Verlader mit 49 oder weniger Beschäftigten); 17 Antworten von Vertretern der Logistikbranche; 33 Antworten von Vereinigungen, die Arbeitnehmer im Kraftverkehrssektor vertreten; 48 Antworten von Vereinigungen der Verkehrsunternehmer; 18 Antworten von nationalen Behörden und einschlägigen Vereinigungen sowie 18 Antworten von anderen Teilnehmern.

Ferner wurden im Rahmen der öffentlichen Konsultation 22 Positionspapiere von einer Vielzahl interessierter Parteien eingereicht, darunter Wirtschaftsverbände, Arbeitnehmerorganisationen, nationale Behörden, für die Rechtsdurchsetzung zuständige Organisationen, nichtstaatliche Organisationen und Sachverständige.

Das Konsultationspapier, die eingegangenen Beiträge und eine Zusammenfassung dieser Beiträge sind auf der Website „A road transport stategy for Europe" (Eine Kraftverkehrsstrategie für Europa) der Generaldirektion Mobilität und Verkehr sowie der Website „Ihre Stimme in Europa" der Kommission abrufbar[11].

Die ***gezielte Konsultation*** umfasste folgende Elemente:

- Eine KMU-Umfrage legte den Schwerpunkt auf Fragen im Zusammenhang mit der Nutzung leichter Nutzfahrzeuge im Kraftverkehr sowie den potenziellen Folgen von Maßnahmen, mit denen der Anwendungsbereich des Rechtsrahmens auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt würde. Insgesamt gingen 17 Antworten ein; zu den Teilnehmern zählten 7 Anbieter von Güterkraftverkehrsdiensten, die eigene oder

[11] Vgl. http://ec.europa.eu/transport/node/4817.

gemietete Fahrzeuge für gewerbliche Beförderungen nutzen, 7 Unternehmen, die eigene oder gemietete Fahrzeuge zur Beförderung eigener Güter („Werkverkehr“) nutzen, sowie 8 Nutzer von Güterkraftverkehrsdiensten.

- Eine Behördenumfrage war darauf ausgerichtet, die Meinungen der nationalen Behörden zu den vorgeschlagenen Maßnahmen – hinsichtlich der erwarteten Auswirkungen auf die Umsetzung und Durchsetzung des Rechtsrahmens – einzuholen sowie Daten oder Schätzungen zu den Kosten zu erhalten, die den Behörden möglicherweise aus diesen Maßnahmen entstehen. Insgesamt gingen 18 Antworten aus 16 Mitgliedstaaten[12] ein, einschließlich einer Antwort von Euro-Contrôle-Route.

- Eine Umfrage unter Verkehrsunternehmern war darauf ausgerichtet, relevante Daten zu den Kosten und Merkmalen des Beförderungsbetriebs, die (für das Basisszenario) im Rahmen der Folgenabschätzung verwendet werden könnten, zu erheben sowie die Meinungen der Verkehrsunternehmer zu den in Betracht gezogenen Maßnahmen und ihre Schätzungen zu den entsprechenden Kosten oder Einsparungen einzuholen. Insgesamt nahmen 80 Unternehmen an dieser Umfrage teil.

- Eine Telefonbefragung interessierter Kreise (31 Gespräche mit nationalen und internationalen Verkehrsunternehmen sowie einschlägigen Vereinigungen und nationalen Behörden) diente dazu, einen detaillierteren Einblick in die Haltung der interessierten Kreise zu den verschiedenen in Betracht gezogenen Maßnahmen zu gewinnen und Daten oder Schätzungen zu Kosten sowie Ansichten über Schwierigkeiten, die sich aus den jeweiligen Einzelmaßnahmen ergeben könnten, einzuholen.

- Im Rahmen der Ex-Post-Bewertung und der Folgenabschätzung zu dieser Initiative wurden unter Beteiligung der Sozialpartner mehrere Seminare, Treffen und andere Veranstaltungen für Interessenträger durchgeführt; zudem nahm die Kommission an mehreren von den Sozialpartnern organisierten Initiativen teil.

Die im Rahmen der Konsultation erhaltenen Informationen bestätigten, dass die Probleme, die bei der Bewertung als die wichtigsten bezeichnet wurden, real und die Hauptziele der Initiative tatsächlich relevant sind.

Was die im Rahmen der Konsultation ermittelten potenziellen Maßnahmen betrifft, zeigte sich große Unterstützung für Maßnahmen zur Stärkung der Rechtsdurchsetzung.

Bezüglich der Änderungen bei den Kabotagebeschränkungen waren die Reaktionen gemischt, wobei bestimmte Gruppen der interessierten Parteien Änderungen unterstützten und andere Vorbehalte äußerten. Mitgliedstaaten mit hohen Löhnen sprechen sich tendenziell für strengere Kabotagevorschriften aus und werden darin von den Gewerkschaften unterstützt, während Mitgliedstaaten mit niedrigen Löhnen eher für eine weitere Liberalisierung der Kabotagevorschriften eintreten und darin von den meisten Verbänden der Verkehrsunternehmer unterstützt werden.

Positiv aufgenommen wurde die Überlegung, die im Hinblick auf die Anforderung der dauerhaften Niederlassung zu erfüllenden Kriterien zu verschärfen. Zahlreiche interessierte

[12] BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

Parteien forderten, es müsse sichergestellt sein, dass nur eine tatsächliche Tätigkeit im Mitgliedstaat der Niederlassung unter den einschlägigen Vorschriften Anerkennung findet.

Auch die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnungen auf leichte Nutzfahrzeuge wurde von der Mehrheit der konsultierten interessierten Parteien begrüßt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

In den Bericht über die Ex-post-Bewertung und die Begleitstudie zur Folgenabschätzung[13], die im April 2017 abgeschlossen wurden, sind Beiträge eines externen Auftragnehmers eingeflossen.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag wird von einer Folgenabschätzung begleitet, zu der der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgab. Wie in Anhang 1 des Berichts über die Folgenabschätzung dargelegt, wurden in Reaktion auf die Vorbehalte die Tragweite der festgestellten Probleme und der REFIT-Charakter der Initiative ausführlicher erläutert, womit die Gründe für die Konzeption der Politikoptionen verdeutlicht und die Wechselwirkungen zwischen dem vorliegenden Vorschlag und der Initiative im Bereich der Sozialvorschriften für den Straßenverkehr besser herausgestellt werden konnten.

Betrachtet wurden vier Maßnahmenpakete, die ein zunehmendes regulatorisches Eingreifen widerspiegeln und daher voraussichtlich jeweils größere Auswirkungen haben werden. Das erste Maßnahmenpaket stellt auf die Präzisierung des Rechtsrahmens ab, während das zweite Maßnahmenpaket auf eine Stärkung der Rechtsdurchsetzung ausgerichtet ist. Das dritte Maßnahmenpaket sieht – über die in den ersten beiden Paketen enthaltenen Maßnahmen hinaus – eine substanzielle Änderung der Vorschriften vor, insbesondere in den Bereichen Kabotage und Niederlassung. Das vierte Maßnahmenpaket schließt eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnungen auf leichte Nutzfahrzeuge ein.

Die bevorzugte Option ist eine Kombination aus dem dritten Maßnahmenpaket mit Änderungen der Kabotage- und Niederlassungsvorschriften und einer Teilausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auf leichte Nutzfahrzeuge.

Insgesamt verspricht diese Option die größte Wirksamkeit. Sie dürfte den Unternehmen in der EU-28 Einsparungen in einer Größenordnung von 2,7 Mrd. EUR bis 5,2 Mrd. EUR im Zeitraum 2020-2035 ermöglichen. Voraussichtlich wird sie zu einem Rückgang der Verstöße gegen die Kabotagevorschriften um bis zu 62 % führen und das Risiko der Gründung von Briefkastenfirmen um etwa 10 % verringern, was sich positiv auf die Arbeitsbedingungen auswirken sollte. Zudem dürfte sie zur Professionalisierung von im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge tätigen Unternehmen beitragen. Den nationalen Behörden in der EU-28 werden aus der bevorzugten Option jedoch höhere Umsetzungs- und Durchsetzungskosten in einer Größenordnung von 65 Mio. EUR bis 166 Mio. EUR im Zeitraum 2020-2035 entstehen. Zudem wird die Teilausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auf leichte Nutzfahrzeuge zu zusätzlichen Befolgungskosten für Unternehmen führen, die einem Anstieg der Betriebskosten um 4-10 % entsprechen.

Der Vorschlag steht im Einklang mit der in der Folgenabschätzung bevorzugten Option.

[13] Siehe Fußnote 10.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Vorschlag entspricht dem REFIT-Ziel, die Wirksamkeit der Rechtsvorschriften zu steigern und den Regelungsaufwand für Unternehmen zu verringern. Dies erfolgt vor allem dadurch, dass die nationalen Vollzugsbehörden zur Anerkennung elektronischer Beförderungsdokumente im internationalen Verkehr verpflichtet werden und die Vorschriften für die Berufszulassung präzisiert und stärker harmonisiert werden. Die Durchsetzungskosten für die Behörden werden voraussichtlich steigen, doch wird der Anstieg deutlich geringer sein als die Einsparungen für Unternehmen. Zudem ist ein solcher Anstieg allein dadurch gerechtfertigt, dass sich die Bedingungen für den Wettbewerb verbessern werden, da die Verstöße gegen die Kabotagevorschriften abnehmen werden, weniger Briefkastenfirmen gegründet und die Arbeitnehmer im Verkehrssektor bessere Arbeitsbedingungen haben werden.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sehen vor, dass zusätzliche Daten in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen aufgenommen und von den einzelstaatlichen Behörden bearbeitet werden; damit steht der Vorschlag im Einklang mit Artikel 8 der Charta, da diese Daten zum Zwecke einer verbesserten innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Durchsetzung der Bestimmungen der Verordnungen erforderlich sind.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Über die Bedeutung von leichten Nutzfahrzeugen für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden gewerblichen Güterverkehr sollten weitere Informationen eingeholt werden. Es bedarf somit einer präzisen Überwachung und Datenerhebung, um die Markttrends in diesem Bereich zu verfolgen. Dies soll in Kombination von nationaler Datenerhebung und Berichterstattung seitens der Mitgliedstaaten erfolgen. Das Monitoring sollte unmittelbar nach dem Inkrafttreten der Verordnungen einsetzen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Er sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

Artikel 1 – Gegenstand und Anwendungsbereich

Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der bestehenden Verordnung nimmt Verkehrsunternehmer, die ihren Beruf ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung aus, sofern die Mitgliedstaaten nichts anderes vorsehen

(vgl. den Einleitungssatz). Um mittels einheitlicher Vorschriften ein Mindestniveau an Professionalisierung im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge zu gewährleisten und damit die Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsunternehmer anzugleichen, wird vorgeschlagen, diese Bestimmung zu streichen und auch für Unternehmer der betreffenden Gruppe bestimmte Vorschriften obligatorisch zu machen.

Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, einen neuen Absatz 6 anzufügen, mit dem Verkehrsunternehmer, die ihren Beruf ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, aus dem Anwendungsbereich einiger, aber nicht aller Vorschriften der Verordnung ausgenommen werden. Die Anforderungen betreffend den Verkehrsleiter, die Zuverlässigkeit, die fachliche Eignung sowie Verpflichtungen im Zusammenhang mit diesen Anforderungen sollen dem Vorschlag nach nicht obligatorisch sein, vielmehr soll es den Mitgliedstaaten freigestellt bleiben, sie wie bisher anzuwenden. Die Anforderungen der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung und der angemessenen finanziellen Leistungsfähigkeit sollen dem Vorschlag nach hingegen in allen Mitgliedstaaten für die Verkehrsunternehmer der betreffenden Gruppe gelten. Die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten würden sich entsprechend verringern.

Artikel 3 – Anforderungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers

Es wird vorgeschlagen, Absatz 2 zu streichen, der die Festlegung zusätzlicher Bedingungen für die Berufszulassung über die vier in Absatz 1 genannten Kriterien hinaus bisher erlaubte. Diese Möglichkeit hat zu Unterschieden bei den Voraussetzungen für die Berufszulassung geführt. Daher und da sich diese Möglichkeit nicht als zwingend erforderlich erwiesen hat, sollte sie abgeschafft werden.

Artikel 5 – Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Niederlassung

Es wird vorgeschlagen, den Wortlaut von Artikel 5 zu präzisieren, um sicherzustellen, dass in einem Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen dort auch tatsächlich und dauerhaft tätig sind. Im Einzelnen werden folgende Änderungen vorgeschlagen: In Buchstabe a wird eine Bezugnahme auf Geschäfts- und Arbeitsverträge eingefügt, die damit ebenfalls in den Räumlichkeiten im Mitgliedstaat der Niederlassung aufzubewahren wären; Buchstabe c wird in die Buchstaben c und d unterteilt, um besser zwischen der Ausübung der administrativen und gewerblichen Tätigkeiten und dem eigentlich Fahrbetrieb zu unterscheiden; Buchstabe e wird angefügt, dem zufolge Unternehmen im Mitgliedstaat der Niederlassung in einem im Verhältnis zur Tätigkeit der Niederlassung angemessenen Umfang Vermögenswerte halten und Mitarbeiter beschäftigen müssen.

Artikel 6 – Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Zuverlässigkeit

In Artikel 6 werden eine Reihe von Änderungen vorgeschlagen, um zu präzisieren, wie bei der Bewertung der Zuverlässigkeit zu verfahren ist, deren Harmonisierung voranzutreiben und das Verzeichnis der Verstöße, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können, zu erweitern. Im Einzelnen werden folgende Änderungen vorgeschlagen:

Absatz 1 wird geändert, um besser jenen Personenkreis abzugrenzen, dessen Verhalten bei der Bewertung der Zuverlässigkeit eines Unternehmens zu berücksichtigen ist. In Unterabsatz 3 Buchstabe a wird eine zusätzliche Ziffer vii angefügt, damit schwere Verstöße gegen nationale Steuervorschriften bei der Bewertung der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens berücksichtigt sind. In Unterabsatz 3 Buchstabe b werden zwei zusätzliche Ziffern xi und xii angefügt, damit schwere Verstöße gegen die EU-Vorschriften

für die Entsendung von Arbeitnehmern und das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht bei der Bewertung der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens berücksichtigt sind. Artikel 6 Absatz 2 wird geändert, um das Verwaltungsverfahren näher zu beschreiben, das die zuständige Behörde im Niederlassungsmitgliedstaat eines Verkehrsunternehmens oder eines Verkehrsleiters, das bzw. der einen schweren Verstoß gegen nationale oder EU-Vorschriften begangen hat, befolgen muss, um zu entscheiden, ob dem betreffenden Verkehrsunternehmen oder Verkehrsleiter die Zuverlässigkeit abzuerkennen ist. Nach dem neuen Absatz 2a, der den vormaligen Absatz 2 Buchstabe b ersetzt, wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte über Verstöße gegen die Unionsvorschriften zu erlassen, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Hierbei soll der Kommission die Befugnis übertragen werden, die Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr von Wettbewerbsverfälschungen zu definieren (was insbesondere die Kabotagevorschriften betrifft). Verstöße, die voraussichtlich zu einer Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen führen, sollten aufgrund ihrer wettbewerblichen Auswirkungen in gleicher Weise behandelt werden[14].

Artikel 7 – Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit

Es wird vorgeschlagen, Absatz 1 zu ändern, um spezifische, weniger anspruchsvolle Anforderungen für Verkehrsunternehmer, die ihren Beruf ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, einzuführen. In Absatz 2 wird vorgeschlagen zu präzisieren, welche Dokumente die Unternehmen in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse als Nachweis ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit vorlegen dürfen, damit die Erfüllung dieses Kriteriums von den Vollzugsbehörden bewertet kann, insbesondere im Hinblick auf neu gegründete Unternehmen, für die noch keine geprüften Abschlüsse vorliegen.

Artikel 13 – Verfahren für Aussetzung und Entzug von Zulassungen

Mit der vorgeschlagenen Änderung von Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c wird präzisiert, wie von den zuständigen Behörden zu verfahren ist, wenn die Unternehmen die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht mehr erfüllen. Innerhalb der gesetzten Frist wird von dem betreffenden Unternehmen nunmehr der Nachweis erwartet, dass diese Anforderung erneut erfüllt ist (und nicht nur, dass sie in Zukunft erfüllt sein wird).

Artikel 14 – Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters

Es wird vorgeschlagen, festzulegen, dass ein Verkehrsleiter, dem die Zuverlässigkeit aberkannt wurde, von der zuständigen Behörde frühestens ein Jahr ab dem Datum der Aberkennung der Zuverlässigkeit rehabilitiert werden kann (vgl. den Absatz 1 angefügten Unterabsatz). Damit sollen große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in diesem Punkt vermieden werden.

Artikel 16 – Einzelstaatliche elektronische Register

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, bestimmte weitere Daten in die einzelstaatlichen elektronischen Register aufzunehmen. Damit dürfte die Durchsetzung der Vorschriften über die Berufszulassung erleichtert werden.

[14] Die Kommission soll weiter die Möglichkeit haben, die Schwere der Verstöße auch nach der von ihnen ausgehenden Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen zu definieren.

Artikel 18 – Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

Es wird vorgeschlagen, die Bedingungen für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten näher auszuführen. Insbesondere wird vorgeschlagen, eine Frist festzulegen, innerhalb deren die Mitgliedstaaten begründete Anfragen aus anderen Mitgliedstaaten beantworten müssen, und die Mitgliedstaaten zu verpflichten, auf der Grundlage von von anderen Mitgliedstaaten vorgelegten Nachweisen Kontrollen bezüglich der etwaigen Nichterfüllung der Niederlassungskriterien durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen durchzuführen.

Artikel 26 – Berichterstattung

Es wird vorgeschlagen, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, der Kommission über die Tätigkeiten von Unternehmern, die in ihrem Hoheitsgebiet den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, Bericht zu erstatten (neuer Absatz 3). Der Entwurf des neuen Absatzes 4 sieht vor, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis Ende 2024 einen Bericht über die Rolle von Verkehrsunternehmern, die ihren Beruf mit leichten Nutzfahrzeugen ausüben, im nationalen und grenzüberschreitenden Straßenverkehr vorlegt und auf dieser Grundlage erneut prüft, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.

Anhang IV – Liste der schwersten Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a

Nummer 1 Buchstabe b wird geändert, um diese Vorschrift mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr[15] in Einklang zu bringen und Rechtsunsicherheit bezüglich der Umsetzung auszuräumen.

Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

Artikel 1 – Anwendungsbereich

In Absatz 1 wird ein neuer Unterabsatz angefügt, um zu präzisieren, dass die Beförderung von leeren Containern und Paletten nur dann als gewerblicher Güterkraftverkehr anzusehen ist, wenn sie Gegenstand eines Beförderungsvertrags zwischen einem Empfänger und einem Versender ist.

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

Nummer 6 wird geändert, um zu präzisieren, dass Kabotage mehrere Ladestellen, mehrere Entladestellen oder mehrere Lade- und Entladestellen umfassen kann.

Artikel 8 – Kabotage – allgemeiner Grundsatz

Folgende Änderungen werden vorgeschlagen:

In Absatz 2 wird die Höchstzahl der Kabotagebeförderungen, die im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt werden dürfen, aufgehoben, während die Höchstzahl der Tage, innerhalb deren solche Beförderungen durchgeführt werden dürfen, verringert wird. Diese Änderungen stehen im Einklang mit den Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung und werden dafür sorgen, dass die Vorschriften

[15] Siehe Fußnote 5.

leichter durchzusetzen sind. In Absatz 3 wird die Anforderung, für jede Kabotagebeförderung Belege vorzulegen, gestrichen, da sie sich aufgrund der Änderung von Absatz 2 erübrigt. Der neue Absatz 4a sieht vor, dass die Belege über die Einhaltung der Kabotagebeschränkungen während der Straßenkontrolle und gegebenenfalls auf elektronischem Wege vorzulegen sind, womit die Verfahren vereinfacht werden und Rechtsunsicherheit bezüglich des zeitlichen Ablaufs der Vorlage der Belege ausgeräumt wird.

Artikel 10 – Verfahren bei Schutzmaßnahmen

Es wird vorgeschlagen, Artikel 10 Absatz 3 zu ändern, um nach der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 15 die Bezugnahme auf das einschlägige Ausschussverfahren zu aktualisieren.

Artikel 10a – Kabotage – Kontrollsysteme

Artikel 10a wird eingefügt, um festzulegen, dass die Mitgliedstaaten ein Mindestmaß an Kontrollen in Bezug auf die Einhaltung der Kabotagevorschriften (d. h. 2 % der Kabotagebeförderungen ab dem 1. Januar 2020 und 3 % ab dem 1. Januar 2022) durchzuführen haben. Zudem wird festgelegt, dass die Mitgliedstaaten pro Jahr eine Mindestzahl (3) von miteinander abgestimmten Straßenkontrollen in Bezug auf die Kabotagevorschriften der Verordnung durchzuführen haben.

Artikel 14a – Haftung

Es wird vorgeschlagen, festzulegen, dass gegen Verlader und Spediteure Sanktionen verhängt werden, wenn sie wissentlich Verkehrsdienste in Auftrag geben, die gegen die Verordnung verstoßen.

Artikel 17 – Berichterstattung

Es wird vorgeschlagen, die Absätze 1 und 2 zu ändern, um das Datum festzulegen, bis zu dem die Mitgliedstaaten die Kommission von der Anzahl der Gemeinschaftslizenzen, der beglaubigten Kopien und der Fahrerbescheinigungen, die im vorangegangenen Kalenderjahr ausgestellt wurden, unterrichten müssen, nämlich bis zum 31. Januar des folgenden Jahres. Der neue Absatz 3 schreibt den Mitgliedstaaten vor, der Kommission über die Anzahl der im vorangegangenen Jahr durchgeführten Kontrollen von Kabotagebeförderungen Bericht zu erstatten.

2017/0123 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[16],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[17],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Erfahrung mit der Umsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009[18] und (EG) Nr. 1072/2009[19] hat gezeigt, dass hinsichtlich der Bestimmungen dieser Verordnungen in einigen Punkten noch Spielraum für Verbesserungen besteht.

(2) Bislang gelten, sofern in den nationalen Rechtsvorschriften nichts anderes vorgesehen ist, die Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nicht für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle nicht überschreitet, ausüben. Die Zahl solcher Unternehmen, die sowohl im innerstaatlichen

16 ABl. C […], […], S. […].
17 ABl. C […], […], S. […].
18 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).
19 Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

als auch im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, hat zugenommen. Infolgedessen haben mehrere Mitgliedstaaten beschlossen, die in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 niedergelegten Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auf diese Unternehmen anzuwenden. Um ein Mindestniveau an Professionalisierung des Sektors, in dem Fahrzeuge verwendet werden, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, durch gemeinsame Vorschriften zu gewährleisten und damit die Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Unternehmern einander anzunähern, sollte diese Bestimmung gestrichen werden, während die Anforderungen im Hinblick auf eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung und eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit verbindlich vorgeschrieben werden sollten.

(3) Derzeit dürfen die Mitgliedstaaten für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zusätzliche, über die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hinausgehende Anforderungen vorschreiben. Diese Möglichkeit ist erwiesenermaßen nicht erforderlich, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden, und hat zu Unterschieden bei der Zulassung geführt. Sie sollte daher abgeschafft werden.

(4) Es muss gewährleistet werden, dass die in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmer sich tatsächlich und dauerhaft in diesem Mitgliedstaat aufhalten und ihre Geschäftstätigkeit von dort aus ausüben. Daher ist es unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrungen erforderlich, die Vorschriften für eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung zu präzisieren.

(5) Da die Zulassung zum Beruf von der Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens abhängt, besteht Klärungsbedarf hinsichtlich der Personen, deren Verhalten berücksichtigt werden muss, der einzuhaltenden Verwaltungsverfahren und der Wartezeiten in Bezug auf die Rehabilitierung eines Verkehrsleiters, dem die Zuverlässigkeit aberkannt wurde.

(6) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen nationale Steuervorschriften beträchtlich auf die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb im Straßengüterverkehrsmarkt auswirken können, sollten sie zu den für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevanten Aspekten hinzugefügt werden.

(7) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen Unionsvorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern und das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht beträchtlich auf den Straßengüterverkehrsmarkt sowie auf den Sozialschutz von Arbeitnehmern auswirken können, sollten sie zu den für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevanten Aspekten hinzugefügt werden.

(8) Angesichts der Bedeutung des fairen Wettbewerbs für den Markt sollten einschlägige Verstöße gegen die Unionsvorschriften bei der Bewertung der Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern und Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Die Ermächtigung der Kommission zur Bestimmung der Schwere der betreffenden Verstöße sollte daher entsprechend präzisiert werden.

(9) Die zuständigen nationalen Behörden hatten Schwierigkeiten, die Dokumente zu bestimmen, die von Verkehrsunternehmen zum Nachweis ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit, insbesondere in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse,

vorgelegt werden können. Die Vorschriften über die erforderlichen Nachweise der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten präzisiert werden.

(10) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle nicht überschreitet, ausüben, sollten über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügen, damit sichergestellt ist, dass sie über die erforderlichen Mittel verfügen, um ihre Tätigkeit dauerhaft und langfristig ausüben zu können. Da jedoch die betreffenden Tätigkeiten im Allgemeinen einen begrenzten Umfang haben, sollten die entsprechenden Anforderungen weniger streng sein als jene für die Unternehmer, die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen verwenden, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle überschreitet.

(11) Die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern enthaltenen Informationen über die Verkehrsunternehmer sollten so vollständig wie möglich sein, damit die für die Durchsetzung der einschlägigen Vorschriften zuständigen nationalen Behörden einen ausreichenden Überblick über die Unternehmer haben, die Gegenstand von Ermittlungen sind. Vor allem die Angaben zum amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die die Unternehmer verfügen, zur Zahl ihrer Beschäftigten, zu ihrer Risikoeinstufung und ihren grundlegenden Finanzdaten dürften eine bessere nationale und grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ermöglichen. Die Vorschriften für das einzelstaatliche elektronische Register sollten daher entsprechend geändert werden.

(12) Die Begriffsbestimmung des schwersten Verstoßes betreffend die Überschreitung der täglichen Lenkzeit im Sinne von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 stimmt nicht mit der geltenden einschlägigen Bestimmung in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[20] überein. Dieser Widerspruch führt zu Unsicherheit und unterschiedlichen Vorgehensweisen der nationalen Behörden und damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der betreffenden Vorschriften. Diese Begriffsbestimmung sollte daher präzisiert werden, um die Kohärenz zwischen den beiden Verordnungen zu gewährleisten.

(13) Die Vorschriften für innerstaatlichen Verkehr, der von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer in einem Aufnahmemitgliedstaat zeitweilig durchgeführt wird („Kabotage"), sollten klar, einfach und leicht durchsetzbar sein und gleichzeitig das bisher erreichte Niveau der Liberalisierung im Großen und Ganzen wahren.

(14) Zu diesem Zweck und um Kontrollen zu erleichtern und Unklarheiten zu beseitigen, sollte die Begrenzung der Zahl der Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung abgeschafft, die Zahl der für solche Beförderungen zur Verfügung stehenden Tage dagegen verringert werden.

(15) Die Mittel, mit denen die Kraftverkehrsunternehmer die Einhaltung der Vorschriften für die Kabotage nachweisen können, sollten präzisiert werden. Die Nutzung und Übertragung elektronischer Verkehrsinformationen sollten als solche Mittel anerkannt

[20] Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

werden; dadurch würden die Bereitstellung relevanter Nachweise und deren Bearbeitung durch die zuständigen Behörden vereinfacht. Das zu diesem Zweck verwendete Format sollte Zuverlässigkeit und Authentizität gewährleisten. Angesichts der zunehmenden Verwendung des effizienten elektronischen Informationsaustauschs im Verkehrs- und Logistikbereich ist es wichtig, für einen einheitlichen Regelungsrahmen und die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren zu sorgen.

(16) Als Adressaten der Vorschriften für die grenzüberschreitende Beförderung müssen die Verkehrsunternehmen die Konsequenzen der von ihnen begangenen Verstöße tragen. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen, die mit Kraftverkehrsunternehmern Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen schließen, zu verhindern, sollten die Mitgliedstaaten auch Sanktionen für Verlader und Spediteure vorsehen, wenn sie wissentlich Verkehrsdienste in Auftrag geben, die gegen die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 verstoßen.

(17) Da durch diese Verordnung ein gewisses Maß an Harmonisierung in bestimmten Bereichen erreicht wird, die bisher noch nicht durch das Unionsrecht harmonisiert waren, insbesondere in Bezug auf den Verkehr mit leichten Nutzfahrzeugen und die Durchsetzungspraxis, können ihre Ziele, d. h. die Annäherung der Wettbewerbsbedingungen und die verbesserte Durchsetzung, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden, sondern angesichts der Art der verfolgten Ziele in Verbindung mit dem grenzüberschreitenden Charakter des Kraftverkehrs besser auf Unionsebene erreicht werden. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung der verfolgten Ziele erforderliche Maß hinaus.

(18) Um den Marktentwicklungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu ändern, die Verordnung durch eine Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der gegen die Unionsvorschriften begangenen schwerwiegenden Verstöße, die zusätzlich zu den in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können, zu ergänzen und die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016[21] niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(19) Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sollten daher entsprechend geändert werden —

[21] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 1 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a wird gestrichen;

ii) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Unternehmen, die Beförderungen von Reisenden mit Kraftfahrzeugen ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken durchführen oder deren Haupttätigkeit nicht die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers ist.

Jede Beförderung auf der Straße, die nicht entlohnt wird und durch die kein Einkommen erzielt wird, z. B. die Beförderung von Personen für wohltätige Zwecke oder für rein private Zwecke, gilt als Beförderung ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken;“;

(b) folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und d und die Artikel 4, 6, 8, 9, 14, 19 und 21 gelten nicht für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, ausüben.

Die Mitgliedstaaten können jedoch

(a) diesen Unternehmen die Anwendung einiger oder aller Bestimmungen nach Unterabsatz 1 vorschreiben;

(b) die Schwelle nach Unterabsatz 1 für alle oder einige Kraftverkehrskategorien herabsetzen.“

(2) Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.

(3) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

(a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen seine wichtigsten Unternehmensunterlagen aufbewahrt werden, insbesondere seine Geschäftsverträge, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen,

Arbeitsverträge, Dokumente mit den Daten über die Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um die Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen überprüfen zu können;“

(b) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) seine administrativen und gewerblichen Tätigkeiten tatsächlich und dauerhaft mittels der angemessenen verwaltungstechnischen Ausstattung und Einrichtung in Räumlichkeiten ausüben, die in diesem Mitgliedstaat gelegen sind;“

(c) folgender Buchstabe d wird angefügt:

„d) die mit den Fahrzeugen nach Buchstabe b durchgeführte Verkehrstätigkeit mittels der in diesem Mitgliedstaat gelegenen angemessenen technischen Ausstattung leiten;“

(d) folgender Buchstabe e wird angefügt:

„e) in einem im Verhältnis zur Größe und Tätigkeit der Niederlassung angemessenen Umfang Vermögenswerte halten und Mitarbeiter beschäftigen.“

(4) Artikel 6 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter, geschäftsführenden Direktoren, Gesellschafter im Fall von Offenen Handelsgesellschaften, anderen rechtlichen Vertreter und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf verhängte Urteile und Sanktionen oder begangene Verstöße schließt die gegen das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter, geschäftsführenden Direktoren, Gesellschafter im Fall von Offenen Handelsgesellschaften, anderen rechtlichen Vertreter und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße ein.“

ii) in Unterabsatz 3 Buchstabe a wird folgende Ziffer vii angefügt:

„vii) Steuerrecht;“

iii) in Unterabsatz 3 Buchstabe b werden folgende Ziffern xi und xii angefügt:

„xi) Entsendung von Arbeitnehmern,

xii) auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht.“

(b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Für die Zwecke von Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b gilt Folgendes: Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Unionsvorschriften gemäß Anhang IV in einem oder mehreren Mitgliedstaaten verhängt, so führt die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise ein Verwaltungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich einer Kontrolle vor Ort in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens, durch und schließt dieses ab.

Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens erhalten der Verkehrsleiter oder andere rechtliche Vertreter des Verkehrsunternehmens das Recht, ihre Sichtweise und Erläuterungen darzulegen.

Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens bewertet die zuständige Behörde, ob in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Bei dieser Bewertung berücksichtigt die zuständige Behörde die Anzahl schwerwiegender Verstöße gegen die nationalen und Unionsvorschriften gemäß Absatz 1 Unterabsatz 3 sowie die Zahl der schwersten Verstöße gegen die Unionsvorschriften gemäß Anhang IV, derentwegen gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen ein Urteil oder Sanktionen verhängt worden sind. Alle Feststellungen sind gebührend zu begründen und zu rechtfertigen.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde unverhältnismäßig, so entscheidet sie, dass das betreffende Unternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit weiterhin erfüllt. Die Begründung für diese Entscheidung wird in das einzelstaatliche Register aufgenommen. Die Zahl solcher Entscheidungen wird in dem in Artikel 26 Absatz 1 genannten Bericht aufgeführt.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde nicht unverhältnismäßig, so führt die Verurteilung oder Sanktion zur Aberkennung der Zuverlässigkeit.“

(c) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 24 delegierte Rechtsakte zur Erstellung einer Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der gegen die Unionsvorschriften begangenen schwerwiegenden Verstöße nach Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können, zu erlassen. Die Mitgliedstaaten tragen den Informationen über solche Verstöße, auch den von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen, Rechnung, wenn sie die Prioritäten für die Kontrollen nach Artikel 12 Absatz 1 festlegen.

Zu diesem Zweck handelt die Kommission wie folgt:

a) Sie legt die Kategorien und Arten von Verstößen fest, die am häufigsten festgestellt werden;

b) sie definiert die Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr von tödlichen oder schweren Verletzungen oder Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehr, auch durch Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor;

c) sie setzt die Zahl der Verstöße fest, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegendere Verstöße eingestuft werden, und zwar unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrer, die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden."

(5) Artikel 7 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Um die Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c zu erfüllen, muss ein Unternehmen dauerhaft in der Lage sein, im Verlauf des Geschäftsjahres seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Das Unternehmen weist anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass es jedes Jahr über ein Eigenkapital in Höhe von mindestens 9000 EUR für nur ein genutztes Fahrzeug und von mindestens 5000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug verfügt. Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, ausüben, weisen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass sie jedes Jahr über ein Eigenkapital in Höhe von mindestens 1800 EUR für nur ein genutztes Fahrzeug und von mindestens 900 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug verfügen."

(b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft, ein von einem Finanzinstitut ausgestelltes Dokument, das im Namen des Unternehmens Zugang zu Krediten gewährt, oder ein anderes rechtlich bindendes Dokument, mit dem nachgewiesen wird, dass das Unternehmen über die in Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Beträge verfügt, gelten lassen."

(6) Artikel 8 Absatz 9 erhält folgende Fassung:

„(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 24 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III zu erlassen, um sie an die Marktentwicklung und den technischen Fortschritt anzupassen."

(7) Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 3 wird gestrichen.

(8) Artikel 12 Absatz 2 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

(9) Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) höchstens sechs Monate, falls die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt ist, um nachzuweisen, dass diese Anforderung erneut dauerhaft erfüllt ist.“

(10) Dem Artikel 14 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz 2 angefügt:

„Die zuständige Behörde rehabilitiert den Verkehrsleiter frühestens ein Jahr ab dem Datum der Aberkennung der Zuverlässigkeit.“;

(11) Artikel 16 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Folgende Buchstaben g, h, i und j werden angefügt:

„g) amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Buchstabe b verfügt;

h) Zahl der Beschäftigten;

i) Vermögenswerte, Verbindlichkeiten, Eigenkapital und Umsatz insgesamt in den vorangehenden zwei Jahren;

j) Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG.“

ii) Die Unterabsätze 2, 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„Es steht den Mitgliedstaaten frei, die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis j genannten Daten in separate Register aufzunehmen. In einem solchen Fall sind die einschlägigen Daten allen zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats auf Anfrage oder direkt zugänglich. Die gewünschten Informationen werden innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage zur Verfügung gestellt. Im Einklang mit den einschlägigen Datenschutzbestimmungen sind die Daten, auf die in Unterabsatz 1 Buchstaben a bis d Bezug genommen wird, öffentlich zugänglich.

Auf jeden Fall sind die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis j genannten Daten anderen Behörden als den zuständigen Behörden nur zugänglich, wenn diese ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten vereidigt sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.“

(b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch alle erforderlichen Maßnahmen sicher, dass alle Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers auf dem aktuellen Stand und sachlich richtig sind.“

(c) Absatz 7 wird gestrichen.

(12) Artikel 18 erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Verordnung zuständig ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission Namen und Anschrift dieser einzelstaatlichen Kontaktstelle bis spätestens 31. Dezember 2018 mit. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich jede Änderung betreffend die Kontaktstelle mit.

2. Ein Mitgliedstaat, der von einem anderen Mitgliedstaat über einen schwerwiegenden Verstoß informiert wird, der zu einer Verurteilung oder einer Sanktion in den vorangehenden zwei Jahren geführt hat, speichert den mitgeteilten Verstoß in seinem einzelstaatlichen elektronischen Register.

3. Die Mitgliedstaaten antworten auf Auskunftsersuchen der zuständigen Behörden aus anderen Mitgliedstaaten und führen gegebenenfalls Kontrollen und Untersuchungen in Bezug auf die Erfüllung der Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen durch. Auskunftsersuchen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind zu begründen. Zu diesem Zweck enthalten Auskunftsersuchen glaubhafte Hinweise auf mögliche Verstöße gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a.

4. Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er dies dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen zehn Arbeitstagen mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist dies nicht möglich, kann der andere Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

5. Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der betreffende Mitgliedstaat dies sowie die Gründe hierfür dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen zehn Arbeitstagen mit. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden.

(6) Auf Ersuchen nach Absatz 3 übermitteln die Mitgliedstaaten binnen 25 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens die angeforderten Informationen und führen die erforderlichen Kontrollen und Untersuchungen durch, es sei denn, sie haben dem ersuchenden Mitgliedstaat gemäß den Absätzen 4 und 5 mitgeteilt, dass der Antrag unzureichend begründet bzw. dass es nicht möglich ist, dem Ersuchen nachzukommen und welche Schwierigkeiten aufgetreten sind.

(7) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Informationen, die ihnen im Einklang mit diesem Artikel übermittelt werden, nur im Zusammenhang mit der/den Angelegenheit(en) verwendet werden, für die sie angefordert wurden.

(8) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich.

(9) Ein Auskunftsersuchen hindert die zuständigen Behörden nicht daran, im Einklang mit dem einschlägigen nationalen Recht und dem Unionsrecht Maßnahmen zu ergreifen, um mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung zu ermitteln und ihnen vorzubeugen.“

(13) Artikel 24 wird gestrichen.

(14) Folgender Artikel 24a wird eingefügt:

„Artikel 24a

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 9 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [dem Datum des Inkrafttretens dieser (Änderungs)Verordnung] übertragen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 9 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016* enthaltenen Grundsätzen.

5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 9 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

---

* ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

(15) Artikel 25 Absatz 3 wird gestrichen.

(16) In Artikel 26 werden die folgenden Absätze 3, 4 und 5 angefügt:

„(3) Die Mitgliedstaaten erstellen jedes Jahr einen Bericht über die Verwendung von Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder von Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet und übermitteln diesen der Kommission bis spätestens 30. Juni des Jahres nach Ablauf des Berichtszeitraums. Dieser Bericht enthält folgende Angaben:

a) die Zahl der Zulassungen, die Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, ausüben, erteilt wurden;

b) die Zahl der in dem Mitgliedstaat in jedem Kalenderjahr zugelassenen Fahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet;

c) die Gesamtzahl der in dem Mitgliedstaat am 31. Dezember jedes Jahres zugelassenen Fahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet;

d) den geschätzten Anteil der Kraftfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder der Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, an der gesamten Beförderungsleistung im Kraftverkehr aller in dem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Kabotagebeförderungen.

4. Auf der Grundlage der von der Kommission gesammelten Informationen nach Absatz 3 und weiterer Nachweise legt die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2024 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Entwicklung der Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder der Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Kraftverkehr vor. Auf der Grundlage dieses Berichts wird sie erneut prüfen, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorschlagen.

(5) Die Mitgliedstaaten erstatten jedes Jahr der Kommission Bericht über die Ersuchen, die sie nach Artikel 18 Absätze 3 und 4 gestellt haben, die von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Antworten und die Maßnahmen, die sie auf der Grundlage der übermittelten Informationen ergriffen haben.“

(17) Anhang IV Nummer 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr während der täglichen Arbeitszeit.“

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wird wie folgt geändert:

(1) Dem Artikel 1 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Beförderung von leeren Containern oder Paletten gilt als gewerblicher Güterkraftverkehr, sofern sie Gegenstand eines Beförderungsvertrags ist.“

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 6 erhält folgende Fassung:

„6. „Kabotage“ gewerblichen innerstaatlichen Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird und der die Beförderung von der Abholung der Güter an einer oder mehreren Ladestellen bis zu ihrer Auslieferung an einer oder mehreren Entladestellen gemäß Frachtbrief umfasst;“

(3) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die maximale Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz an die Marktentwicklung anzupassen.“

(b) Absatz 4 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen.“

(4) Artikel 5 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) „Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen.“

(5) Artikel 8 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder aus einem Drittstaat in einen Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs im Aufnahmemitgliedstaat oder in angrenzenden Mitgliedstaaten durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung innerhalb von 5 Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung.“

(b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmern durchgeführt werden, sind nur dann mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die vorhergehende grenzüberschreitende Beförderung vorweisen kann.“

(c) Folgender Absatz 4a wird eingefügt:

„(4a) Die Belege nach Absatz 3 werden dem Kontrollberechtigten des Aufnahmemitgliedstaats auf Verlangen und während der Dauer der Straßenkontrolle vorgezeigt oder ihm übermittelt. Sie können elektronisch vorgezeigt oder übermittelt werden unter Verwendung eines revidierbaren strukturierten Formats, das direkt für die Speicherung und die Verarbeitung durch Computer genutzt werden kann, beispielsweise des eCMR.* Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, die den in Absatz 3 genannten Nachweis erbringen kann.

_____

* Elektronischer Frachtbrief gemäß dem „Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr“.“

(6) Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission prüft den Fall insbesondere anhand der einschlägigen Daten und entscheidet nach Anhörung des gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates** eingesetzten Ausschusses innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.

_____

** Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).“

(7) Folgender Artikel 10a wird eingefügt:

„Artikel 10a

Kontrollen

1. Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass ab dem 1. Januar 2020 in jedem Kalenderjahr mindestens 2 % aller in seinem Hoheitsgebiet durchgeführten Kabotagebeförderungen überprüft werden. Ab dem 1. Januar 2022 wird der Prozentsatz auf mindestens 3 % erhöht. Die Grundlage für die Berechnung dieses Prozentsatzes bildet die gesamte Kabotagetätigkeit in dem Mitgliedstaat in Tonnenkilometern im Jahr t-2 entsprechend Eurostat-Daten.

2. Die Mitgliedstaaten kontrollieren gezielt Unternehmen, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eines Verstoßes gegen die für sie geltenden Bestimmungen dieses Kapitels eingestuft wurden. Hierzu behandeln die Mitgliedstaaten im Rahmen des nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*** errichteten und nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates**** erweiterten Risikoeinstufungssystems diese Verstöße als eigenständiges Risiko.

3. Die Mitgliedstaaten führen mindestens drei Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen in Bezug auf Kabotagebeförderungen durch. Diese Kontrollen werden gleichzeitig von den nationalen Behörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten, die für die Durchsetzung der Vorschriften im Straßenverkehr zuständig sind, in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten durchgeführt. Die nationalen Kontaktstellen nach Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates**** tauschen nach der Durchführung der abgestimmten Straßenkontrollen Informationen über Anzahl und Art der festgestellten Verstöße aus.

*** Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

**** Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).“

(8) Folgende Artikel 14a und 14b werden eingefügt:

„Artikel 14a

Haftung

Die Mitgliedstaaten sehen Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer wegen Verstoßes gegen die Kapitel II und III vor, wenn sie wissentlich Verkehrsdienste in Auftrag geben, die gegen diese Verordnung verstoßen.

Artikel 14b

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absätze 2 und 4 und Artikel 5 Absatz 4 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser (Änderungs)Verordnung] übertragen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absätze 2 und 4 und Artikel 5 Absatz 4 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016***** enthaltenen Grundsätzen.

5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der nach Artikel 4 Absätze 2 und 4 und Artikel 5 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

***** ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(9) Artikel 15 wird gestrichen.

(10) Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

Berichterstattung

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres von der Anzahl der Verkehrsunternehmer, die am 31. Dezember des vorangegangenen Jahres Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und von der Anzahl der beglaubigten Kopien für die zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres die Anzahl der im vorangegangen Kalenderjahr ausgestellten Fahrerbescheinigungen

mit sowie die Anzahl der Fahrerbescheinigungen, die sich am 31. Dezember des vorangegangen Kalenderjahres insgesamt im Umlauf befanden.

3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres von der Anzahl der im vorangegangenen Kalenderjahr gemäß Artikel 10a durchgeführten Kontrollen von Kabotagebeförderungen. Diese Angaben umfassen die Anzahl der überprüften Fahrzeuge und die Anzahl der überprüften Tonnenkilometer.“;

Artikel 3

Überprüfung

1. Die Kommission überprüft die Umsetzung dieser Verordnung und insbesondere des Artikels 2 zur Änderung des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 bis zum [drei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung dieser Verordnung. Dem Bericht der Kommission ist gegebenenfalls ein Legislativvorschlag beigefügt.
2. Nach Vorlage des Berichts nach Absatz 1 überprüft die Kommission diese Verordnung regelmäßig und legt die Ergebnisse ihrer Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.
3. Den in den Absätzen 1 und 2 genannten Berichten werden gegebenenfalls geeignete Vorschläge beigefügt.

Artikel 4

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem [xx].

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*