017007/EU XXIII.GP
Eingelangt am 06/07/07

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 6.7.2007
KOM(2007) 264 final/3
2007/0097 (COD)

CORRIGENDUM
Annule et remplace le document COM(2007)264 final du 23.5.2007
et COM(2007)264 final/2 du 1.6.2007
Cette correction concerne les versions EN,FR,DE
suite à la révision par les juristes linguistes.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt

(Neufassung)

(von der Kommission vorgelegt)

{SEC(2007) 635}
{SEC(2007) 636}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers bildete zusammen mit den Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 über den Zugang zum Markt für Busdienste ursprünglich die Hauptgrundlage für den Binnenmarkt im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr.

Mit der Richtlinie wurden Mindestqualitätsnormen eingeführt, die erfüllt werden müssen, um Zugang zum Beruf zu erhalten, und mit den beiden Verordnungen wurden die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr liberalisiert, ein besonderes Genehmigungsverfahren für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Linienverkehr festgelegt und Kabotagedienste im Verlauf solcher grenzüberschreitender Dienste zugelassen.

Diese Regeln sollten jetzt mit dem neuen Rechtsrahmen in Einklang gebracht werden, der sich aus der Verordnung über die Personenbeförderung im Schienen- und Straßenverkehr ergibt, die kurz vor der Verabschiedung durch das Europäische Parlament und den Rat steht. Diese Regeln müssen auch eindeutiger gefasst und in einigen Fällen vereinfacht werden, da die Erfahrung gezeigt hat, dass manche Bestimmungen unnötige Verwaltungslasten mit sich bringen.

1.2. Allgemeiner Kontext

Die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 öffnet den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftomnibussen, während die Verordnung (EG) Nr. 12/98 die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festlegt. Die Verkehrsunternehmer erhalten diesen Zugang als Inhaber einer Gemeinschaftslizenz, die nur erteilt wird, wenn sie in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind und Mindestanforderungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung gemäß der Richtlinie 96/26/EG erfüllen.

Die Kommission hatte in ihrem Legislativprogramm für 2006 die Absicht angekündigt, diese Regeln im Detail zu überprüfen und gegebenenfalls zu vereinfachen und zu verdeutlichen. Nach einer öffentlichen Konsultation und einer Folgenabschätzung zeigt sich, dass die Unklarheit oder Komplexität geltender Bestimmungen die Durchsetzung erschwert und unnötige Verwaltungslasten in folgenden Bereichen nach sich zieht:

– Der Anwendungsbereich der Verordnung ist unklar hinsichtlich der Personenbeförderung durch Unternehmen der Gemeinschaft im Verkehr nach und von Drittländern und im Transit durch Mitgliedstaaten.

– Mit der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 wurde ein Genehmigungsverfahren für den grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr geschaffen. Unternehmen, die eine grenzüberschreitende Strecke bedienen wollen, müssen eine Genehmigung beantragen. Bei jeder Genehmigung müssen die nationalen

Behörden die Zustimmung der anderen von dem Liniendienst betroffenen Mitgliedstaaten einholen, die Transitländer anhören, die Konsequenzen der Einführung des Dienstes bewerten und dem Antragsteller mitteilen, ob seinem Antrag stattgegeben wird. Das Verfahren hat, insbesondere nach der Meinung der Branche, hohe Markteintrittsbarrieren für neue Unternehmen und unnötige Verwaltungslasten zur Folge.

– Der Austausch von Informationen zwischen Mitgliedstaaten, obgleich bereits in den geltenden Bestimmungen vorgesehen, scheint recht ineffektiv zu sein. Aufgrund dessen haben Unternehmen, die im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats tätig sind, als dem, in dem sie niedergelassen sind, kaum Verwaltungssanktionen zu gewärtigen. Das kann zu Wettbewerbsverfälschungen zwischen diesen Unternehmen, die weniger zur Einhaltung der Regeln geneigt sein könnten, und anderen Unternehmen führen.

– Die Vielzahl unterschiedlicher Formate für Gemeinschaftslizenzen und beglaubigte Kopien verursacht Schwierigkeiten bei Kontrollen und führt häufig zu Zeitverlust bei Unternehmen und Kontrollpersonal.

1.3. Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Der Vorschlag bezweckt die Überarbeitung und Konsolidierung der Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98.

1.4. Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union

Die neue Verordnung trägt indirekt zu mehr Verkehrssicherheit bei, indem in mehreren Mitgliedstaaten tätige Unternehmen strenger beaufsichtigt werden, und gewährleistet Stimmigkeit mit den neuen Regeln für öffentliche Straßen- und Schienenverkehrsdienste.

Der Vorschlag reiht sich in das Programm „Bessere Rechtsetzung“ ein und entspricht der von der Kommission eingegangenen Verpflichtung, den gemeinschaftlichen Besitzstand zu vereinfachen und zu aktualisieren. Besonderes Augenmerk wurde der Vereinfachung und größeren Kohärenz der Regeln zu öffentlichen Dienstleistungen und anderen Regeln für den Kraftverkehr, insbesondere der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 und der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt und der Richtlinie 96/26/EG zu den Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf und deren Überwachung, gewidmet.

2. KONSULTATION INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

2.1. Anhörung von interessierten Kreisen

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Vor der Ausarbeitung dieses Vorschlags wurde eine öffentliche Konsultation durchgeführt, um so viele Stellungnahmen und Anregungen wie möglich von betroffenen Einzelpersonen und Einrichtungen zu sammeln. Diese Konsultation bezog sich sowohl auf den Güterkraftverkehr als auch den Personenkraftverkehr. Sie wurde zusammen mit der Konsultation über den Zugang zum Beruf durchgeführt und beruhte auf einem

Fragebogen, der im Internet veröffentlicht und allen Organisationen zugesandt wurde, die die wesentlichen Beteiligten auf nationaler oder europäischer Ebene vertreten.

Der Kommission gingen 67 Beiträge von nationalen Behörden, internationalen und nationalen Verbänden von Kraftverkehrsunternehmen, Verkehrsnutzern, Beschäftigten oder verschiedenen Interessengruppen und einzelnen Unternehmen zu. Die Kommission erörterte die wesentlichen Themen, die Gegenstand dieser Neufassung sind, im Rahmen des Dialogs mit den Sozialpartnern am 5. September 2006. Am 7. November 2006 fand eine Konsultationssitzung mit den Beteiligten in Brüssel statt, an der Delegationen von 42 Organisationen, die die Branche vertreten, sowie 37 Beobachter der nationalen Behörden teilnahmen.

Zusammenfassung der erhaltenen Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Befragten teilen generell die Ansicht, dass eine weitere Vereinfachung und Verdeutlichung des geltenden Regulierungsrahmens für den Kraftverkehrsmarkt notwendig ist. Ein mehrfach hervorgehobener Aspekt war die Notwendigkeit, die geltenden Regeln, besonders die über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt, einfacher und wirksamer durchsetzbar zu machen. Aus der Konsultation ergaben sich auch die folgenden weiteren Schlussfolgerungen:

– Der Güterkraftverkehr und der Personenkraftverkehr sollten weiterhin in zwei getrennten Vorschriftenwerken geregelt werden. Es handelt sich um zwei verschiedene Verkehrsarten, und nach Auffassung der Beteiligten gibt es zwischen ihnen keine ausreichenden Gemeinsamkeiten, so dass sie nicht in einer einzigen Rechtsvorschrift behandelt werden können.

– In vielen Beiträgen wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die geltenden Regeln korrekt anzuwenden und sie ordnungsgemäß durchzusetzen. Es sollte eine bessere Zusammenarbeit zwischen nationalen Vollzugsbehörden geben, wofür die Erstellung eines EU-weiten Registers zugelassener Unternehmen oder eine Datenbank von Gemeinschaftslizenzen nötig wäre.

– Mehrere Beteiligte gaben an, dass das Verfahren zur Genehmigung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste vereinfacht werden sollte, da es unnötigen bürokratischen Aufwand verursacht. Es wurde auch angeregt, die Verfahren für regionale oder lokale grenzüberschreitende Dienste zu vereinfachen.

– Eindeutig unterstützt wurde die weitere Vereinheitlichung der Muster für die Gemeinschaftslizenz, beglaubigte Kopien und die Fahrerbescheinigung.

Die Zusammenfassung der während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Antworten, der vollständige Text der einzelnen Antworten und der Bericht über die Anhörung vom 7. November 2006 sind auf der folgenden Internetseite abrufbar: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die Konsultation der Beteiligten wurde von einem unabhängigen Sachverständigen, Prof. Brian Bayliss, Ko-Vorsitzender des Untersuchungsausschusses zum Kraftverkehr,

begleitet. Der Ausschuss hatte im Juli 1994 einen umfassenden Bericht über den Stand der Vollendung des Kraftverkehrsbinnenmarkts und der zur Vollendung erforderlichen Arbeiten erstellt.

2.3. Folgenabschätzung

Die in Vorbereitung dieses Vorschlags durchgeführte Folgenabschätzung umfasste die Neufassung sowohl der Regeln für die Zulassung zum Beruf wie auch der Regeln für den Zugang zum Markt, die eng miteinander verknüpft sind und sich überlappen.

Die Folgenabschätzung baute auf verschiedenen Studien auf, die in den Jahren 2004, 2005 und 2006 durchgeführt worden waren[1]. Sie war das Ergebnis eines Vertrags mit einem externen Berater. Während der vertraglichen Arbeiten erfolgten ständige Rückmeldungen über die Folgenabschätzung um sicherzustellen, dass ihre Ergebnisse in der vorgeschlagenen Neufassung Berücksichtigung finden. Es wurde der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Analyse angewendet, und die Analyse konzentrierte sich auf die wesentlichen Auswirkungen und distributiven Effekte.

Insgesamt wurden fünf Politikoptionen bewertet:

1. Bei der Option „keine Änderung“ würden die derzeitigen Rechtsvorschriften zum Kraftverkehr unverändert bleiben und die eingangs dargelegten Probleme fortdauern und sich letztlich noch verschärfen.

2. Die Option „technische Vereinfachung ohne regulatorische Maßnahmen“ würde bezüglich des Personenkraftverkehrs bedeuten, dass die beiden einschlägigen Rechtsakten zusammengeführt und kodifiziert würden. Die eingangs dargelegten Probleme würden fortdauern.

3. Die Option „Harmonisierung“ würde bedeuten, die Rechtsvorschriften zusammenzuführen und zu vereinfachen, insbesondere das Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Liniendienste, sowie den Zugang zum Beruf zu harmonisieren und die Überwachung und Kontrolle zu verstärken. Diese Option würde die Einhaltung der Regeln für den Kraftverkehr verbessern und die Verwaltungskosten senken. Sie würde auch die Markteintrittsbarrieren für neue Anbieter im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr verringern.

4. Die Option „höhere Qualitätsnormen“ würde die durchschnittlichen beruflichen Qualifikationen in dem Sektor auf ein noch höheres Niveau anheben und seine finanzielle Leistungsfähigkeit verbessern. Langfristig würde sie effizientere Unternehmen fördern und dadurch Vorteile für die Wirtschaft insgesamt bewirken. Kurzfristig bringt die Option zusätzliche Verwaltungskosten mit sich, die sehr kleine Unternehmen und unabhängige Betreiber benachteiligen würden. Diese Politikoption ist umstrittener.

5. Die Option „Liberalisierung“ würde das geltende Genehmigungsverfahren vollständig abschaffen. Wenn aber nicht zuerst die Harmonisierung von

[1] Es gab Studien zu Fahrerbescheinigungen (ECORYS), zur Zulassung zum Beruf und zur Arbeitszeitrichtlinie (TNO).

Qualitätsnormen auf hohem Niveau erfolgt (d. h. Durchführung der Option 4), könnten dadurch effizientere Betreiber aus dem Markt gedrängt werden. Langfristig wären die Gesamtauswirkungen auf die Markteffizienz neutral wenn nicht negativ. Diese Politikoption würde in bestimmten Ländern zu einem Arbeitsplatzabbau führen. Angesichts der weit reichenden Folgen wäre eine wesentlich gründlichere Analyse erforderlich, die über den derzeitigen Rahmen der Vereinfachung hinausgeht.

Angesichts dieser Ergebnisse entspricht der Vorschlag der Option 3, „Harmonisierung". Die Zusammenfassung der Folgenabschätzung und der vollständige Bericht zur Folgenabschätzung sind diesem Vorschlag beigefügt. Die Folgenabschätzung belegt, dass die vorliegende Verordnung in Verbindung mit den anderen beiden Verordnungen, die zur gleichen Zeit vorgeschlagen werden (für den Güterverkehr und den Zugang zum Beruf), Wettbewerbsverfälschungen verringern, die Einhaltung von Sozial- und Verkehrssicherheitsbestimmungen verbessern und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bieten werden, die Verwaltungskosten um rund 190 Millionen € im Jahr zu senken.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Mit dem Vorschlag werden zwei Verordnungen über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt konsolidiert und zusammengeführt. Es werden die folgenden wesentlichen Änderungen eingeführt:

– Ein einfacheres und schnelleres Verfahren für die Genehmigung grenzüberschreitender Liniendienste: Bestimmte Gründe für die Ablehnung, die nach der geltenden Genehmigungsregelung vorgesehen sind, sind überholt und sollten gestrichen werden. Die Genehmigung sollte künftig erteilt werden, sofern keine eindeutig spezifizierten Gründe für die Ablehnung vorliegen, die dem Antragsteller zuzurechnen sind. Nur ein Grund für die Ablehnung im Zusammenhang mit dem relevanten Markt wird aufrechterhalten, nämlich dass der beantragte Dienst die Lebensfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt wird, auf den unmittelbar betroffenen Abschnitten ernsthaft beeinträchtigt.

– Vereinfachte und normierte Gemeinschaftslizenz: Es werden detailliertere Vorgaben für das Format der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien gemacht, um die Verwaltungslasten und Zeitverluste, besonders bei straßenseitigen Kontrollen, zu verringern.

– Weiter gehende Bestimmungen verpflichten einen Mitgliedstaat auf Anforderung eines anderen Mitgliedstaats tätig zu werden, wenn ein Kraftverkehrsunternehmen, dem es eine Gemeinschaftslizenz erteilt hat, einen Verstoß in einem anderen Land begeht. Solche Maßnahmen sollten mindestens die Form einer Verwarnung haben. Verbesserte Verfahren zur Kommunikation zwischen Mitgliedstaaten, bei denen die nach der neuen Verordnung über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers eingerichteten Kontaktstellen eingeschaltet werden.

3.2. Rechtsgrundlage

Entwurf der Verordnung, mit der die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 und die Verordnung (EWG) Nr. 12/98 aufgehoben werden.

3.3. Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip kommt zur Anwendung, insoweit der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Hauptziel des Vorschlags ist die deutlichere Fassung bestehender Gemeinschaftsregeln, was daher nicht von den Mitgliedstaaten allein erreicht werden kann. Der Vorschlag bezweckt darüber hinaus, den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten zu intensivieren, was nicht von einem Mitgliedstaat allein und auf bilateraler Grundlage von den Mitgliedstaaten nur bruchstückhaft erreicht werden kann.

Angesichts der Tatsache, dass es einem Mitgliedstaat oder eine Gruppe von Mitgliedstaaten nicht möglich ist, die erkannten Probleme auf befriedigende Weise zu lösen, ist daher eine Gemeinschaftsmaßnahme notwendig. Der Vorschlag steht somit mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag geht nicht über das hinaus, was zur Erreichung seines Ziels erforderlich ist, und entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit aus folgenden Gründen:

– Er betrifft den grenzüberschreitenden Verkehr, bei dem ein präskriptiver Ansatz erforderlich ist, der eine homogene Anwendung ermöglicht und einen lauteren Wettbewerb gewährleistet;

– im Fall schwer wiegender oder wiederholter geringfügiger Verstöße verpflichtet der Vorschlag die Mitgliedstaaten, eine Verwarnung zu erteilen, überlässt es aber dem Ermessen der Mitgliedstaaten, wann Gemeinschaftslizenzen oder beglaubigte Kopien entzogen werden.

3.5. Wahl des Instruments

Vorgeschlagen wird eine Verordnung, da die Vereinfachung bereits in einer Verordnung erlassener Regeln bezweckt wird.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

5.1. Vereinfachung

Der Vorschlag trägt zur Vereinfachung des gemeinschaftlichen Besitzstands bei. Er wird im rollierenden Programm der Kommission für die Aktualisierung und

Vereinfachung des gemeinschaftlichen Besitzstands und in ihrem Legislativ- und Arbeitsprogramm unter dem Zeichen 2006/TREN/42 aufgeführt.

In diesem Vorschlag wurden die überholten Maßnahmen gestrichen und Inhalt, Präsentation und Wortlaut der Bestimmungen erneut überprüft, um ihre Verständlichkeit zu verbessern und sie eindeutig auslegbar zu machen.

Der Vorschlag entspricht der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten. Er wurde erstellt auf der Grundlage einer vorab erfolgten Konsolidierung der Textfassung, die mit Hilfe eines Computersystems vom Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften vorgenommen wurde. Im Fall der Neunummerierung von Artikeln wird die Korrelation der alten mit den neuen Nummern in einer Entsprechungstabelle erfasst, die in Anhang II der neu gefassten Verordnung wiedergegeben ist.

5.2. Aufhebung geltender Rechtsvorschriften

Mit Annahme des Vorschlags werden die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 und die Verordnung (EWG) Nr. 12/98 aufgehoben.

5.3. Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den EWR und sollte deshalb auf den EWR ausgedehnt werden.

5.4. Einzelerläuterung zum Vorschlag

Der Vorschlag konsolidiert die Verordnung (EWG) Nr. 68/92 und die Verordnung (EWG) Nr. 12/98 über den Zugang zum Markt des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen und führt beide in einem Rechtsakt zusammen. Er verdeutlicht die geltenden Bestimmungen und ändert sie bezüglich bestimmter Aspekte ab, um die Konsistenz insgesamt zu erhöhen und Verwaltungslasten zu verringern. Es werden die folgenden wesentlichen Änderungen eingeführt:

Deutlichere Fassung des Anwendungsbereichs, der Begriffsbestimmungen und der Grundsätze

Artikel 1 verdeutlicht den Geltungsbereich. Die Verordnung gilt für alle grenzüberschreitenden Beförderungen im Gebiet der Gemeinschaft, einschließlich der Beförderung von und nach Drittländern, und für inländische Personenverkehrsdienste im Kraftverkehr, die von einem nicht in dem betreffenden Land niedergelassenen Verkehrsunternehmer auf vorübergehender Basis durchgeführt werden („Kabotage“). Hinsichtlich der grenzüberschreitenden Beförderung nach oder von einem Drittland legt Artikel 1 fest, dass in Ermangelung einer Übereinkunft zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland die Verordnung nicht für denjenigen Teil der Beförderung gilt, die innerhalb des Mitgliedstaats erfolgt, in dem Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Es gilt jedoch in einem Mitgliedstaat, der im Transit durchfahren wird.

Artikel 2 wurde neu formuliert und enthält jetzt nur die Begriffsbestimmungen der verschiedenen Dienste. Die normativen Bestimmungen wurden in Artikel 5 verschoben.

Gemeinschaftslizenz und beglaubigte Kopien

In *Artikel 4* werden neue Bestimmungen zur Vereinheitlichung der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien, deren Muster in Anhang I wiedergegeben sind, eingeführt.

Zugang zum Markt

Artikel 5 legt die Bedingungen fest, unter denen die verschiedenen Dienste durchgeführt werden können. Er wurde um die zuvor in Artikel 2 enthaltenen normativen Bestimmungen ergänzt.

Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Liniendienste

Artikel 8 sieht ein gegenüber dem Verfahren der Verordnung 684/92 gestrafftes und vereinfachtes Verfahren vor. Die Genehmigung wird künftig außer bei Vorliegen eines von drei Gründen, die dem Antragsteller zuzurechnen sind, stets erteilt. Nur ein Grund für die Ablehnung im Zusammenhang mit dem relevanten Markt wird aufrechterhalten, nämlich dass der beantragte Dienst die Lebensfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt wird, auf den unmittelbar betroffenen Abschnitten ernsthaft beeinträchtigt. Transitländer, d. h. Mitgliedstaaten, die nicht von dem Dienst betroffen sind, da keine Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, werden nicht mehr angehört, sondern nur noch informiert, sobald der Dienst genehmigt wurde.

Falls die Genehmigungsbehörde zu keiner Entscheidung kommt, kann der Fall an die Kommission verwiesen werden. Die für die Bearbeitung durch die Kommission in der Verordnung 684/92 vorgesehene Frist von zehn Wochen hat sich als zu kurz erwiesen. Sie sollte auf vier Monate ausgedehnt werden, um es der Kommission zu ermöglichen, eine gut fundierte Lösung zu finden.

Kabotage

Die Regeln für die Kabotage im Personenkraftverkehr bleiben in der Substanz im Wesentlichen unverändert. Sie waren zuvor in der Verordnung (EG) Nr. 12/98 festgelegt.

Die Bestimmung von Artikel 9 der Verordnung 12/98 zu Schutzmaßnahmen im Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr wird nicht in die neu gefasst Verordnung übernommen. Diese Bestimmung wurde seit der Öffnung der nationalen Märkte für die Kabotage noch nie benutzt und ist daher als überflüssig anzusehen.

Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten

Obschon bereits die geltenden Verordnungen eine gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten vorsehen, hat sich diese Zusammenarbeit in der Praxis nie umfassend entwickelt. Verstöße, die von Verkehrsunternehmern außerhalb des Mitgliedstaats begangen wurden, in dem sie niedergelassen sind, wurden nur in Einzelfällen von den

Mitgliedstaaten gemeldet, in denen der Verstoß erfolgte, und führten so gut wie nie zu Sanktionen des Niederlassungsstaats gegen den Verkehrsunternehmer.

Um den Informationsaustausch zwischen nationalen Behörden zu intensivieren und zu vereinfachen, werden die Mitgliedstaaten in *Artikel 20* verpflichtet, Informationen über die nationalen Kontaktstellen auszutauschen, die nach der Verordnung über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers einzurichten sind. Dabei handelt es sich um benannte Verwaltungseinrichtungen oder Behörden, die mit de Durchführung des Informationsaustauschs mit den entsprechenden Stellen in den anderen Mitgliedstaaten beauftragt sind. *Artikel 24* legt darüber hinaus fest, dass die Mitgliedstaaten in ihrem einzelstaatlichen Register der Verkehrsunternehmen alle schwer wiegenden Verstöße und wiederholten geringfügigen Verstöße verzeichnen, die von ihren eigenen Verkehrsunternehmen begangen wurden und zur Auferlegung einer Sanktion geführt haben.

Entzug der Gemeinschaftslizenz und Informationsaustausch

Zwei Ansätze zur Vereinheitlichung der derzeitigen Systeme der Überwachung und Kontrolle durch die Mitgliedstaaten sind möglich. Der erste Ansatz besteht darin, die Mitgliedstaaten dazu zu berechtigen, abschreckende Sanktionen gegen Verkehrsunternehmer zu verhängen, die nicht in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und den Mitgliedstaat durchfahren, beispielsweise durch Nichtanerkennung der Gemeinschaftslizenz. Diese Option könnte zur Diskriminierung durch die Aufsichtsbehörden führen und wäre möglicherweise nicht mit dem freien Dienstleistungsverkehr zu vereinbaren. Der zweite Ansatz besteht darin, die Befugnisse und Mittel der nationalen Behörden zu stärken, die zur Erteilung und zum Entzug der Gemeinschaftslizenz berechtigt sind. Der vorliegende Vorschlag verfolgt in Verbindung mit der Neufassung der Richtlinie 96/26/EG den letzteren Ansatz.

Für den Fall, dass ein Verkehrsunternehmer einen schwer wiegenden Verstoß oder wiederholte geringfügige Verstöße gegen gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für den Kraftverkehr begeht, verpflichtet *Artikel 22* die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, eine Verwarnung zu erteilen. Diese Verpflichtung gilt auch in Fällen, in denen der Verkehrsunternehmer einen solchen Verstoß in einem anderen Mitgliedstaat begangen hat. Außerdem werden in Artikel 22 Absatz 1 die Sanktionen deutlicher gefasst, die der Mitgliedstaat den in seinem Hoheitsgebiet niedergelassenen Verkehrsunternehmern auferlegen kann, namentlich den (vorübergehenden oder teilweisen) Entzug beglaubigter Kopien der Gemeinschaftslizenz oder der Gemeinschaftslizenz selbst. Als Sanktion eines Mitgliedstaats ausdrücklich vorgesehen ist auch die befristete oder dauerhafte Disqualifizierung des Verkehrsleiters eines Verkehrsunternehmens.

Artikel 23 führt ein neues Verfahren ein, das von dem Mitgliedstaat anzuwenden ist, der einen Verstoß durch einen nicht dort niedergelassenen Verkehrsunternehmer feststellt. Dieser Mitgliedstaat hat einen Monat Zeit, die Informationen in einem vereinheitlichten Mindestformat mitzuteilen. Er kann den Niederlassungsmitgliedstaat auffordern, Verwaltungssanktionen aufzuerlegen. Der Mitgliedstaat, in dem der betreffende Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, hat den anderen Mitgliedstaat innerhalb von drei Monaten über die getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten sind jetzt in einem einzigen Artikel, *Artikel 28*, zusammengefasst.

Ungeänderte Bestimmungen

Die folgenden Bestimmungen bleiben im Wesentlichen unverändert, wenngleich auch einige technische Anpassungen vorgenommen wurden:

Verordnung 684/92 – Artikel 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14 und 15.

Verordnung 12/98 – keine.

↓ 684/92
⇨ neu

2007/0097 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom […]

~~über gemeinsame Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen~~

↓ 12/98

~~Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind~~

⇩ neu

über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt

↓ 684/92, 12/98 (angepasst)

(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 ~~75~~ ⌦ 71 ⌫,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[4],

---

[1] ABl. C […] vom […], S. […].
[2] ABl. C […] vom […], S. […].
[3] ABl. C […] vom […], S. […].

in Erwägung nachstehender Gründe:

⇩ neu

(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 über gemeinsame Regeln für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen[5] und die Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind[6], sind in wesentlichen Punkten zu ändern. Aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung empfiehlt es sich, eine Neufassung dieser Verordnungen vorzunehmen und sie in einer einzigen Verordnung zu konsolidieren.

🡻 684/92 Erwägungsgrund 1 (angepasst), 12/98 Erwägungsgrund 2 (angepasst)

(2) ~~Nach Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a) des Vertrages gehört zur Einführung~~ ⌦ Zur Durchführung ⌫ einer gemeinsamen Verkehrspolitik ⌦ gehört ⌫ unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Straße ⌦ sowie die Festlegung der ⌫ ~~.Die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erstreckt sich nach Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b) des Vertrags unter anderem darauf, die~~ Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind~~,~~ ~~festzulegen~~.

🡻 12/98, Erwägungsgrund 1 (angepasst)

~~(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (4), wurde durch das Urteil des Gerichtshofs vom 1. Juni 1994 für nichtig erklärt (5).~~

---

[4] ABl. C […] vom […], S. […].

[5] ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

[6] ABl. L 4 vom 8.1.1998, S. 4.

🡻 684/92, Erwägungsgrund 2 (angepasst)

~~(2) Solche gemeinsamen Regeln wurden mit den Verordnungen Nr. 117/66/EWG[7], (EWG) Nr. 516/72[8] und (EWG) Nr. 517/72[9] erlassen; die mit diesen Verordnungen erreichte Liberalisierung wird durch die vorliegende Verordnung nicht in Frage gestellt.~~

⇩ neu

(3) Um einen kohärenten Rahmen für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten, sollte die Verordnung für alle grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft gelten. Beförderungen von Mitgliedstaaten nach Drittländern werden noch weitgehend durch bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und den betreffenden Drittländern geregelt. Diese Verordnung sollte daher nicht für den Teil der Fahrt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats gelten, in dem Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, solange die erforderlichen Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betreffenden Drittländern noch nicht geschlossen wurden. Innerhalb der im Transit durchquerten Mitgliedstaaten sollte sie jedoch gelten.

🡻 684/92 Erwägungsgrund 3

(4) Die Dienstleistungsfreiheit ist ein Grundprinzip der gemeinsamen Verkehrspolitik; danach müssen die Märkte des grenzüberschreitenden Verkehrs den Verkehrsunternehmen aller Mitgliedstaaten ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts offenstehen.

⇩ neu

(5) Voraussetzung für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen sollte der Besitz einer Gemeinschaftslizenz sein. Die Verkehrsunternehmer sollten zur Mitführung einer beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz in jedem ihrer Fahrzeuge verpflichtet sein, um die wirksame Kontrolle durch Aufsichtsstellen, insbesondere solchen außerhalb des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, zu erleichtern. Die Bedingungen für die Ausstellung der Gemeinschaftslizenzen, ihre Gültigkeitsdauer und die Einzelbestimmungen für ihre Anwendung sollten festgelegt werden. Es ist notwendig, detaillierte Spezifikationen

---

7 ~~ABl. 147 vom 9.8.1966, S. 2688/66.~~

8 ~~ABl. L 67 vom 20.3.1972, S. 13. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2778/78 (ABl. L 133 vom 30.11.1978, S. 4).~~

9 ~~ABl. L 67 vom 20.3.1972, S. 19. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1301/78 (ABl. L 158 vom 16.6.1978, S. 1).~~

für die Gestaltung und andere Merkmale der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien festzulegen.

↓ 684/92, Erwägungsgrund 4

(6) Es ist zweckmäßig, unter bestimmten Bedingungen ~~für den Pendelverkehr mit Unterbringung,~~ für Sonderformen des Linienverkehrs und für bestimmte Arten des Gelegenheitsverkehrs eine flexible Regelung vorzusehen, um den Markterfordernissen gerecht zu werden.

↓ 684/92, Erwägungsgrund 5

(7) Der Linienverkehr ~~und der Pendelverkehr ohne Unterbringung müssen~~ muss weiterhin genehmigungspflichtig bleiben, wobei jedoch bestimmte Regeln und insbesondere die Genehmigungsverfahren zu ändern sind.

⇩ neu

(8) Die Genehmigung des Linienverkehrs sollte künftig erteilt werden, sofern keine eindeutig spezifizierten Gründe für die Ablehnung vorliegen, die dem Antragsteller zuzurechnen sind. Nur ein Grund für die Ablehnung im Zusammenhang mit dem relevanten Markt sollte aufrechterhalten bleiben, nämlich dass der beantragte Dienst die Lebensfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt wird, auf den unmittelbar betroffenen Abschnitten ernsthaft beeinträchtigt.

↓ 684/92, Erwägungsgrund 6 (angepasst)

~~(6) Es ist sicherzustellen, dass die Wettbewerbsregeln des Vertrages eingehalten werden.~~

↓ 12/98, Erwägungsgrund 3

~~(3) Die genannte Bestimmung erfordert die Beseitigung aller Beschränkungen für Erbringer von Dienstleistungen aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder des Umstandes, dass sie in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll, niedergelassen sind.~~

↓ 12/98, Erwägungsgrund 4

~~(4) Für diese Erbringer von Dienstleistungen müssen gleichartige Regelungen gelten, damit ungleiche Wettbewerbsbedingungen aufgrund der Staatsangehörigkeit und des Niederlassungsmitgliedstaats beseitigt werden und so die allmähliche Angleichung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften gefördert wird.~~

↓ 12/98, Erwägungsgrund 5

~~(5) Die Begriffsbestimmungen für die einzelnen Arten des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen müssen die gleichen sein, wie sie im Rahmen der grenzüberschreitenden Beförderung festgelegt wurden.~~

↓ 12/98, Erwägungsgrund 6 (angepasst)

(9) Es ist dafür Sorge zu tragen, dass nichtansässige Verkehrsunternehmer zu bestimmten ~~Formen des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen~~ ⌦ Personenkraftverkehrsdiensten ⌫ Zugang erhalten, wobei den besonderen Merkmalen jeder einzelnen Verkehrsart Rechnung zu tragen ist.

↓ 12/98, Erwägungsgrund 7 (angepasst)

~~(7) Es empfiehlt sich, die Vorschriften für die Kabotagebeförderung festzulegen.~~

↓ 12/98 Erwägungsgrund 8

(10) Die Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen[10] gilt für den Fall, dass die Verkehrsunternehmer Arbeitnehmer, mit denen ein Arbeitsverhältnis besteht, für die Erbringung von Sonderformen des Linienverkehrs von dem Mitgliedstaat entsenden, in dem sie normalerweise arbeiten.

[10] ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1.

🡻 12/98, Erwägungsgrund 9 (angepasst)

(11) Was den Linienverkehr betrifft, so sind unter bestimmten Voraussetzungen und insbesondere unter Anwendung der Rechtsvorschriften des Aufnahmestaats lediglich diejenigen Beförderungen im Linienverkehr ~~zur Kabotage~~ ⌦ durch nichtansässige Verkehrsunternehmer ⌫ zuzulassen, die im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs unter Ausschluss des Stadt- oder Vorortlinienverkehrs erfolgen.

⇩ neu

(12) Es ist wünschenswert, dass sich die Mitgliedstaaten im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung gegenseitig Amtshilfe leisten.

🡻 684/92 Erwägungsgrund 7 (angepasst)
⇨ neu

(13) Die Verwaltungsformalitäten sollten ⌦ soweit wie möglich verringert ⌫ ~~nach Möglichkeit vereinfacht~~ werden, ohne jedoch auf Überwachungsverfahren und ⌦ Sanktionen ⌫ zu verzichten, ~~mit denen~~ die ⌦ die ⌫ ordnungsgemäße Anwendung ⇨ und wirksame Durchsetzung ⇦ dieser Verordnung ⌦ gewährleisten ⌫ ~~sichergestellt wird~~. ⇨ Zu diesem Zweck sollten die bestehenden Vorschriften für den Entzug der Gemeinschaftslizenz präzisiert und gestärkt werden. Die aktuellen Vorschriften sollten angepasst werden, damit gegen schwerwiegende oder wiederholte geringfügige Verstöße, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat begangen wurden, wirksame Sanktionen verhängt werden können. Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen. Es sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, gegen verhängte Sanktionen einen Rechtsbehelf einzulegen. ⇦

⇩ neu

(14) Die Mitgliedstaaten sollten in ihr einzelstaatliches Register der Verkehrsunternehmen alle schwerwiegenden Verstöße und wiederholten geringfügigen Verstöße eintragen die von Verkehrsunternehmen begangen wurden und zur Auferlegung einer Sanktion geführt haben.

(15) Um den Informationsaustausch zwischen den einzelstaatlichen Behörden zu intensivieren und zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten die sachdienlichen Informationen über die nationalen Kontaktstellen austauschen, die gemäß der

Verordnung (EG) Nr. XXX *[zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers*[11]*]* einzurichten sind.

↓ 684/92, Erwägungsgrund 8 (angepasst)

~~(8) Es obliegt den Mitgliedstaaten, die zur Anwendung dieser Verordnung notwendigen Maßnahmen zu treffen.~~

↓ 684/92, Erwägungsgrund 9 (angepasst)

~~(9) Die Anwendung dieser Verordnung ist auf der Grundlage eines von der Kommission zu erstellenden Berichts zu verfolgen. Ausgehend von diesem Bericht sollten gegebenenfalls weitere Maßnahmen in diesem Bereich in Betracht gezogen werden.~~

↓ 12/98, Erwägungsgründe 10 bis 15

~~(10) Es müssen Bestimmungen erlassen werden, wonach bei einer ernsten Störung in den Markt der betreffenden Verkehrsunternehmen eingegriffen werden kann.~~

~~(11) Es ist ein beratender Ausschuss einzusetzen, der die Kommission bei der Erstellung der Dokumente über die Kabotage im Gelegenheitsverkehr unterstützen und sie in bezog auf Schutzmaßnahmen beraten soll.~~

~~(12) Die Mitgliedstaaten sollten sich im Hinblick auf die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung, insbesondere im Bereich der Ahndung von Verstößen, gegenseitig Amtshilfe leisten.~~

~~(13) Es obliegt den Mitgliedstaaten, die zur Anwendung dieser Verordnung notwendigen Maßnahmen zu treffen.~~

~~(14) Die Anwendung dieser Verordnung ist auf der Grundlage eines von der Kommission zu erstellenden Berichts zu verfolgen.~~

~~(15) Im genannten Urteil des Gerichtshofs, mit dem die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 für nichtig erklärt wurde, wurde entschieden, dass die Wirkungen der Verordnung aufrechterhalten werden, bis der Rat in diesem Bereich eine neue Regelung erlassen hat. Die vorliegende Verordnung wird erst 18 Monate nach ihrem Inkrafttreten zur Anwendung gelangen. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass die Wirkungen der für nichtig erklärten Verordnung bis zum Beginn der vollständigen Anwendung der vorliegenden Verordnung aufrechterhalten werden -~~

---

[11] ABl. L […] vom […], S. […].

⇩ neu

(16) Die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen 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 erlassen werden werden[12].

(17) Insbesondere sollte die Kommission ermächtigt werden, die Form bestimmter Dokumente festzulegen, die zur Durchführung dieser Verordnung verwendet werden, und Anhang I an den technischen Fortschritt anzupassen. Da es sich hier um Maßnahmen allgemeiner Tragweite handelt, die die Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sowie die Ergänzung dieser Verordnung durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, müssen sie gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahrens mit Kontrolle erlassen werden

(18) Aus Gründen der Effizienz müssen für den Erlass dieser Maßnahmen die normalerweise auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle anwendbaren Fristen verkürzt werden.

(19) Die Mitgliedstaaten sollten die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Maßnahmen ergreifen, insbesondere in Bezug auf wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen.

(20) Da das Ziel der beabsichtigten Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden kann, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht die vorliegende Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus -

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

↓ 684/92 (angepasst)
⇨ neu

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

~~ABSCHNITT I~~ KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1
Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen im Gebiet der Gemeinschaft, der von in einem Mitgliedstaat gemäß dessen Rechtsvorschriften niedergelassenen Unternehmen gewerblich oder im Werkverkehr mit Fahrzeugen durchgeführt wird, die in diesem Mitgliedstaat zugelassen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen – einschließlich des Fahrers – zu befördern, sowie für Leerfahrten im Zusammenhang mit diesem Verkehr.

Wird die Beförderung durch eine Wegstrecke unterbrochen, die mit einem anderen Verkehrsträger zurückgelegt wird, oder wird bei dieser Beförderung das Fahrzeug gewechselt, so berührt dies nicht die Anwendung dieser Verordnung.

(2) Bei Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Verordnung ⇨ für den Teil der Fahrt im Hoheitsgebiet eines im Transit durchfahrenen Mitgliedstaats. ⇦ ⌦ Sie gilt nicht ⌫ für die in dem Gebiet des Mitgliedstaats der Aufnahme oder des Absetzens zurückgelegte Wegstrecke, ~~sobald~~ ⌦ solange ⌫ das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland ⌦ noch nicht ⌫ geschlossen ist.

(3) Bis zum Abschluss ~~von~~ ⌦ der ⌫ Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betroffenen Drittländern ⌦ gemäß Absatz 2 ⌫ werden die in ~~zweiseitigen~~ ⌦ bilateralen ⌫ Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und den jeweiligen Drittländern enthaltenen Vorschriften über die ~~in Absatz 2 genannten~~ Beförderungen ⌦ aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt ⌫ von dieser Verordnung nicht berührt. Die Mitgliedstaaten ~~bemühen sich jedoch um eine Anpassung dieser~~ passen diese Abkommen jedoch an, damit der Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen gemeinschaftlichen Transportunternehmern gewahrt bleibt.

⇩ neu

(4) Diese Verordnung gilt für innerstaatliche gewerbliche Personenkraftverkehrsdienste, die von einem nichtansässigen Kraftverkehrsunternehmer außerhalb des Mitgliedstaats seiner Niederlassung gemäß Kapitel V vorübergehend durchgeführt werden.

↓ 684/92 (angepasst)

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

~~1. Linienverkehr~~

~~1.1.~~ a) ~~Linienverkehr~~ ⌦ *„Linienverkehr“* ⌫ ist die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. ~~Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.~~

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 1 (angepasst)

~~Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.~~

↓ 684/92 (angepasst)

~~1.2.~~(b) ⌦ *„Sonderformen des Linienverkehrs“* ⌫ sind Dienste im ~~Als~~ Linienverkehr ~~gilt~~ unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, ~~auch die regelmäßige~~ zur Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste~~,~~. ~~soweit solche Verkehrsdienste entsprechend Nummer 1.1 betrieben werden. Solche Verkehrsdienste werden im folgenden als "Sonderformen des Linienverkehrs" bezeichnet.~~

~~Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere~~

~~a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte,~~

~~b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt,~~

~~c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort.~~

↓ 684/92 (angepasst)

~~Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, dass der Ablauf wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepasst wird.~~

~~1.3. Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die auf die Benutzer der bestehenden Liniendienste ausgerichtet sind, der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und die Durchführung von außerplanmäßigen Zusatzfahrten, die Nichtbedienung bestimmter Haltestellen oder die Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch bestehende Liniendienste unterliegen den gleichen Regeln wie die bestehenden Liniendienste.~~

➔ 684/92 (angepasst)

~~3. Gelegenheitsverkehr~~

➔ 11/98 Artikel 1 Nummer 1 (angepasst)

~~3.1~~. c) ~~Gelegenheitsverkehr~~ ⌦ *„Gelegenheitsverkehr“* ⌫ ist der Verkehrsdienst, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, entspricht und ~~für den insbesondere kennzeichnend~~ ⌦ dessen Hauptmerkmal ⌫ ist, dass auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert werden.

~~Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die bestehenden Liniendiensten vergleichbar und auf deren Benutzer ausgerichtet sind, unterliegt der Pflicht zur Genehmigung nach dem in Abschnitt II festgelegten Verfahren.~~

➔ 684/92 (angepasst) ➔$_1$ 11/98 Artikel 1 Nummer 1

~~3.3. Diese Dienste verlieren die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs auch dann nicht, wenn sie mit einer gewissen Häufigkeit durchgeführt werden;~~

~~3.4. Gelegenheitsverkehr kann von einer Gruppe von Beförderungsunternehmen betrieben werden, die für Rechnung desselben Auftraggebers tätig sind; die Fahrgäste können bei einem anderen Beförderungsunternehmen derselben Gruppe eine Anschlussverbindung auf der Strecke im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nehmen.~~

~~Die Namen dieser Beförderungsunternehmen sowie die Anschlussverbindungen auf der Strecke werden den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten nach Verfahren übermittelt, die die Kommission~~ ➔$_1$ ~~nach dem Verfahren des Artikels 16a~~ ← ~~festlegt~~.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 1 (angepasst)

~~4. Werkverkehr~~

d) ~~Werkverkehr~~ ⌦ *„Werkverkehr“* ⌫ ist der nichtkommerzielle Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck, den eine natürliche oder juristische Person unter folgenden Bedingungen durchführt:

– Bei der Beförderungstätigkeit handelt es sich lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person;

– die eingesetzten Fahrzeuge sind Eigentum der natürlichen oder juristischen Person oder wurden von ihr im Rahmen eines Abzahlungsgeschäfts gekauft oder sind Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags und werden von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der natürlichen Person selbst geführt.

⇩ neu

e) *„Kabotage“* ist gewerblicher innerstaatlicher Personenkraftverkehr, der zeitweilig von einem Kraftverkehrsunternehmer in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird.

f) *„Aufnahmemitgliedstaat“* ist ein Mitgliedstaat, in dem der Kraftverkehrsunternehmer tätig ist und der ein anderer Mitgliedstaat ist, als derjenige, in dem er niedergelassen ist.

g) *„schwerwiegender Verstoß oder wiederholte geringfügige Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs“* sind Verstöße, die zum Verlust der Zuverlässigkeit gemäß Artikel 6 Absatz 1 und 2 der Verordnung *[zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers]* führen.

🡻 684/92 (angepasst)

Artikel 3
Freier Dienstleistungsverkehr

(1) Jeder gewerbliche Verkehrsunternehmer im Sinne des Artikels 1 ist ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmens ~~zu Verkehrsdiensten im Sinne des Artikels 2~~ ⌦ gemäß dieser Verordnung zum Linienverkehr einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs und zum Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen ⌫ zugelassen, wenn er

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 2 (angepasst)

a) im Niederlassungsstaat die Genehmigung für Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, oder im Gelegenheitsverkehr ⌦ gemäß den Bedingungen für den Marktzugang nach innerstaatlichem Recht ⌫ erhalten hat;

↓ 684/92 (angepasst)

b) die Voraussetzungen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Zulassung zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr erfüllt und

c) die Rechtsvorschriften ~~über die Sicherheit im Straßenverkehr~~ für Fahrer und Fahrzeuge erfüllt ⌦ , die insbesondere in der Richtlinie 96/53/EG[13], der Richtlinie 92/6/EWG und der Richtlinie 2003/59/EG[14] niedergelegt sind ⌫.

2. Jeder im Werkverkehr tätige Verkehrsunternehmer im Sinne des Artikels 1 ist ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmens zu Verkehrsdiensten im Sinne des Artikels ~~13~~ 5 Absatz 5 zugelassen, wenn er

a) im Niederlassungsstaat nach den Bedingungen für den Zugang zum Markt, die in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegt sind, die Genehmigung für die Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen erhalten hat;

b) die Rechtsvorschriften ~~über die Sicherheit im Straßenverkehr~~ für Fahrer und Fahrzeuge erfüllt, die insbesondere in den Richtlinien 96/53/EG, 92/6/EWG[15] und 2003/59/EG niedergelegt sind.

[13] ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

[14] ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/85/EG (ABl. L 327 vom 4.12.2002, S. 8).

[15] ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 3 (angepasst)

KAPITEL II

⌦ Gemeinschaftslizenz und Marktzugang ⌫

Artikel ~~3a~~4
Gemeinschaftslizenz

(1) ~~Für den~~ Der grenzüberschreitende~~n~~ Personenverkehr mit Kraftomnibussen ~~muss jeder Verkehrsunternehmer, der den in Artikel 3 Absatz 1 festgelegten Kriterien entspricht, im Besitz~~ ⌦ wird nach Maßgabe ⌫ einer Gemeinschaftslizenz ~~sein~~ ⌦ durchgeführt ⌫, die von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der Niederlassung nach dem im Anhang enthaltenen Muster ausgestellt wurde.

(2) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats stellen dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz die Originallizenz aus, die beim Verkehrsunternehmer aufbewahrt wird, sowie beglaubigte Kopien in einer Anzahl, die der Zahl der für den grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzten Fahrzeuge entspricht, über die der Lizenzinhaber entweder als Eigentümer oder anderweitig verfügt, insbesondere aufgrund eines Abzahlungskaufvertrags, eines Miet- oder eines Mietkaufvertrags (Leasingvertrags).

⇩ neu

Die Gemeinschaftslizenz und die beglaubigten Kopien entsprechen dem in Anhang I dargestellten Format.

Sie tragen einen Prägestempel oder ein Dienstsiegel der ausstellenden Behörde sowie eine Originalunterschrift und eine Seriennummer. Die Seriennummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien wird im einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen, gemäß Artikel 15 der Verordnung *[zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers]* als Teil des Datensatzes zu dem Unternehmen gespeichert.

Die Kommission passt Anhang I an den technischen Fortschritt an. Da es sich hier um Maßnahmen handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung bewirken, werden sie nach dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 3

(3) Die Gemeinschaftslizenz wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt. Sie kann von diesem nicht auf Dritte übertragen werden. Eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz ist in den Fahrzeugen mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

(4) Die Gemeinschaftslizenz wird für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt und kann verlängert werden.

⇩ neu

Gemeinschaftslizenzen und beglaubigte Kopien, die vor dem Datum der Anwendung dieser Verordnung ausgestellt wurden, bleiben bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer gültig.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 3 (angepasst)
⇨ neu

~~(5) Die Gemeinschaftslizenz ersetzt das von den zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats ausgestellte Dokument, das die Zulassung des Verkehrsunternehmers zum grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Straße bescheinigt.~~

~~(6)~~(5) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats prüfen bei der Einreichung eines Lizenzantrags und anschließend zumindest alle fünf Jahre, ob der Verkehrsunternehmer den Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 entspricht oder noch entspricht.

~~(7)~~(6) Sind die Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 nicht erfüllt, so verweigern die zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats die Ausstellung oder die Verlängerung der Gemeinschaftslizenz ⇨ oder ziehen die Gemeinschaftslizenz ein ⇦ durch eine mit Gründen versehene Entscheidung.

~~(8)~~(7) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Verkehrsunternehmer, die eine Gemeinschaftslizenz beantragt haben oder innehaben, gegen die Verweigerung oder den Entzug dieser Lizenz durch die zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats Widerspruch erheben können.

~~(10)~~(8) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass die Gemeinschaftslizenz auch für die Beförderung im innerstaatlichen Verkehr gilt.

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 4 (angepasst)

Artikel ~~4~~5
Zugang zum Markt

~~(1) Gelegenheitsverkehr gemäß Artikel 2 Nummer 3.1 ist nicht genehmigungspflichtig.~~

↓ 684/92, Artikel 2 Nummer 1.1, 2. Satz

(1) Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

↓ 11/98 (angepasst)

~~(4) Linienverkehr gemäß Artikel 2 Nummer 1.1 Absatz 1 sowie die Sonderformen des Linienverkehrs, die zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer nicht vertraglich geregelt sind, sind~~ ⌦ Er ist ⌫ gemäß ~~den Artikeln 5 bis 10~~ ⌦ den Bestimmungen von Kapitel III ⌫ genehmigungspflichtig.

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 1

Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.

↓ 684/92, Artikel 2 Nummer 1.3

~~1.3.~~ Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die auf die Benutzer der bestehenden Liniendienste ausgerichtet sind, der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und die Durchführung von außerplanmäßigen Zusatzfahrten, die Nichtbedienung bestimmter Haltestellen oder die Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch bestehende Liniendienste unterliegen den gleichen Regeln wie die bestehenden Liniendienste.

↓ 684/92, Artikel 2 Nummer 1.2 2. Unterabsatz (angepasst)
⇨ neu

(2) ~~Zu den~~ Sonderformen des Linienverkehrs ⌦ werden unter den in Absatz 1 festgelegten Bedingungen durchgeführt. Dazu ⌫ zählen insbesondere

a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte,

b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt,

~~c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort.~~

🡻 684/92, Artikel 2 Nummer 1.2 3. Unterabsatz

Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, dass der Ablauf wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepasst wird.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 4 (angepasst)

~~(2)~~ Die Sonderformen des Linienverkehrs ~~im Sinne des Artikels 2 Nummer 1.2~~ sind nicht genehmigungspflichtig, sofern sie zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer vertraglich geregelt sind.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 4 (angepasst)

~~(1)~~(3) Gelegenheitsverkehr ~~gemäß Artikel 2 Nummer 3.1~~ ist nicht genehmigungspflichtig.

🡻 11/98, Artikel 1 Absatz 1 Nummer 3.1 2. Absatz (angepasst)

Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die bestehenden Liniendiensten vergleichbar und auf deren Benutzer ausgerichtet sind, unterliegt ⌦ jedoch ⌫ der Pflicht zur Genehmigung nach dem in ~~Abschnitt II~~ ⌦ Kapitel III ⌫ festgelegten Verfahren.

🡻 684/92, Artikel 2 Nummer 3.3 und 3.4 11/98 Artikel 1 Nummer 1 (angepasst)

~~3.3.~~ ~~Diese~~ Dienste ⌦ des Gelegenheitsverkehrs ⌫ verlieren die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs auch dann nicht, wenn sie mit einer gewissen Häufigkeit durchgeführt werden.

~~3.4.~~ Gelegenheitsverkehr kann von einer Gruppe von Beförderungsunternehmen betrieben werden, die für Rechnung desselben Auftraggebers tätig sind; die Fahrgäste können bei einem anderen Beförderungsunternehmen derselben Gruppe eine Anschlussverbindung auf der Strecke im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nehmen.

~~Die Namen dieser Beförderungsunternehmen sowie die Anschlussverbindungen auf der Strecke werden den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten nach Verfahren übermittelt, die die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 16a festlegt.~~

⇩ neu

Die Kommission legt die Verfahren fest nach denen den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten die Namen solcher Verkehrsunternehmer und die Anschlusspunkte auf der Strecke mitgeteilt werden. Da es sich hier um Maßnahmen handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung bewirken werden sie nach dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 4 (angepasst)

~~(3)~~(4) Leerfahrten im Zusammenhang mit dem Verkehr gemäß ~~den Nummern 1 und 2~~ ⌦ Absatz 2 Unterabsatz 3 und Absatz 3 ⌫ sind ebenfalls nicht genehmigungspflichtig.

🡻 684/92 (angepasst)

~~*5. Die Regelung für die Beförderung im Werkverkehr ist in Artikel 13 festgelegt.*~~

🡻 684/92 (angepasst)

~~ABSCHNITT IV~~

~~Beförderungen im Werkverkehr~~

~~*Artikel 13*~~

~~(1)~~(5) Beförderungen ~~auf der Straße~~ im Werkverkehr ~~gemäß Artikel 2~~ ~~Nummer~~ ~~4~~ ~~Buchstabe d~~ fallen unter keine Genehmigungsregelung; für sie gilt eine Bescheinigungsregelung.

↓ 684/92; 11/98 Artikel 1 Nummer 14 (angepasst)

~~(3)~~ Die ~~in Absatz 1 vorgesehenen~~ Bescheinigungen werden von ~~der zuständigen Behörde~~ ⌦ den zuständigen Behörden ⌫ des Mitgliedstaats ausgestellt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und gelten für die gesamte Fahrtstrecke einschließlich des Transits.

~~Sie entsprechen einem von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 16a festgelegten Muster.~~

⇩ neu

Die Kommission legt die Gestaltung der Bescheinigungen fest. Da es sich hier um Maßnahmen handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung bewirken, werden sie nach dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

↓11/98 Artikel 1 Nummer 5

~~ABSCHNITT II~~ KAPITEL III

Genehmigungspflichtiger Linienverkehr

↓ 684/92 (angepasst)
➔1 11/98 Artikel 1 Nummer 6
⇨ neu

Artikel 6~~5~~
Art der Genehmigung

(1) Die Genehmigung wird auf den Namen des Verkehrsunternehmens ausgestellt~~.~~; ~~s~~Sie ist nicht übertragbar. ~~Das~~ ⌦ Ein ⌫ Unternehmen, das ~~die~~ ⌦ eine ⌫ Genehmigung erhalten hat, kann den Verkehrsdienst jedoch mit Einverständnis der in Artikel ~~6~~7 Absatz 1 genannten Behörde durch einen Unterauftragnehmer durchführen lassen. In diesem Fall müssen der Name dieses Unternehmens und seine Stellung als Unterauftragnehmer in der Genehmigung angegeben werden. Der Unterauftragnehmer muss den Anforderungen des Artikels 3 Absatz 1 genügen.

➔1 Bei für den Betrieb von Linienverkehr gebildeten Unternehmensvereinigungen wird die Genehmigung auf den Namen aller Unternehmen ausgestellt. ← Sie wird dem geschäftsführenden Unternehmen mit Durchschrift für die anderen Unternehmen erteilt. In der Genehmigung werden die Namen aller Betreiber angegeben.

➔1 (2) Die maximale Gültigkeitsdauer der Genehmigungen beträgt fünf Jahre. ← Sie kann auf Ersuchen des Antragstellers oder im gegenseitigen Einvernehmen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, auf einen kürzeren Zeitraum festgesetzt werden.

(3) In der Genehmigung ist Folgendes festzulegen:

a) Art des Verkehrsdienstes;

b) die Streckenführung, insbesondere der Ausgangs- und der Zielort;

c) die Gültigkeitsdauer der Genehmigung;

↓11/98 Artikel 1 Nummer 6

d) die Haltestellen und die Fahrpläne.

↓ 684/92; 11/98 Artikel 1 Nummer 6 (angepasst)

~~(4) Die Genehmigung muss einem Muster entsprechen, das von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 16a festgelegt wird.~~

⇩ neu

(4) Die Kommission legt die Gestaltung der Genehmigungen fest. Da es sich hier um Maßnahmen handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung bewirken, werden sie nach dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 6

(5) Die Genehmigung berechtigt den oder die Genehmigungsinhaber zu Beförderungen im Rahmen des Linienverkehrs im Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten, das durch die Streckenführung des Verkehrs berührt wird.

(6) Der Betreiber eines Linienverkehrsdienstes darf zusätzliche Fahrzeuge einsetzen, um einer vorübergehenden oder außergewöhnlichen Situation zu begegnen.

In diesem Fall hat der Verkehrsunternehmer dafür zu sorgen, dass folgende Dokumente in den Fahrzeugen mitgeführt werden:

a) eine Kopie der Genehmigung für den Linienverkehr;

b) eine Kopie des Vertrags zwischen dem Betreiber des Linienverkehrsdienstes und dem Unternehmen, das die zusätzlichen Fahrzeuge bereitstellt, oder ein gleichwertiges Dokument;

c) eine beglaubigte Kopie der dem Betreiber des Linienverkehrsdienstes ausgestellten Gemeinschaftslizenz.

🡻 684/92,
11/98 Artikel 1 Nummer 7
(angepasst)

Artikel 7~~6~~
Genehmigungsanträge

(1) Die Genehmigungsanträge für Linienverkehr sind bei der zuständigen Behörde ~~(nachstehend "Genehmigungsbehörde" genannt)~~ des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangsort befindet, zu stellen.~~ Als Ausgangsort gilt eine der Endhaltestellen des Verkehrsdienstes.~~

🡻 684/92; 11/98 Artikel 1
Nummer 7 (angepasst)

~~(2) Die Anträge müssen einem Muster entsprechen, das von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 16a festgelegt wird.~~

⇩ neu

(2) Die Kommission legt die Gestaltung der Anträge fest. Da es sich hier um Maßnahmen handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung bewirken, werden sie nach dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 7

(3) Der Antragsteller erteilt zur Begründung seines Genehmigungsantrags alle zusätzlichen Angaben, die er für zweckdienlich hält oder um die die Genehmigungsbehörde ersucht, insbesondere einen Fahrplan, anhand dessen die Einhaltung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten überprüft werden kann, sowie eine Kopie der Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel ~~3a~~4 für die gewerbliche Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Straße.

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 8 (angepasst)
⇨ neu

Artikel ~~7~~8
Genehmigungsverfahren

(1) Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den Behörden aller Mitgliedstaaten erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen Behörden sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne dass Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, zusammen mit ihrer Beurteilung eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde binnen zwei Monaten ihre Entscheidung mit. Diese Frist berechnet sich ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um ⌦ Zustimmung ⌫ ~~Stellungnahme~~, der auf der Empfangsbestätigung angegeben ist. ~~Hat~~ ⌦ Erhält ⌫ die Genehmigungsbehörde innerhalb ~~dieser Frist~~ ⇨ von zwei Monaten ⇦ keine Antwort ~~erhalten~~, so gilt dies als Zustimmung der ersuchten Behörden, und die Genehmigungsbehörde ~~erteilt die Genehmigung~~ ⇨ kann die Genehmigung erteilen ⇦.

~~Die Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne dass Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, können der Genehmigungsbehörde innerhalb der in Unterabsatz 1 genannten Frist ihre Bemerkungen mitteilen.~~

(3) ~~Vorbehaltlich der Absätze 7 und 8 entscheidet d~~Die Genehmigungsbehörde entscheidet binnen vier Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

(4) Die Genehmigung wird erteilt, es sei denn,

a) der Antragsteller kann den Verkehr, für den der Antrag gestellt wurde, nicht mit ihm unmittelbar zu Verfügung stehenden Fahrzeugen durchführen;

b) der Antragsteller hat früher die einzelstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften über die Beförderungen im Straßenverkehr, insbesondere die Bedingungen und Anforderungen im Zusammenhang mit Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, nicht eingehalten oder er hat ⇨ einen ⇦ schwer wiegenden ⇨ Verstoß oder wiederholte geringfügige Verstöße ⇦ gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, ~~verstoßen~~ ⇨ begangen ⇦;

c) im Fall eines Antrags auf Erneuerung einer Genehmigung wurden die Bedingungen für die Genehmigung nicht erfüllt;

~~d) es wird nachgewiesen, dass der betreffende Verkehrsdienst das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährden würde; dies gilt nicht für den Fall,~~

~~dass die betreffenden Liniendienste nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen oder einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmen erbracht werden;~~

~~e) es stellt sich heraus, dass der Betrieb der Verkehrsdienste, die Gegenstand des Antrags sind, nur auf die einträglichsten Dienste unter den vorhandenen Verkehrsdiensten auf den betreffenden Verbindungen abzielt;~~

~~f~~d) ein Mitgliedstaat entscheidet aufgrund einer eingehenden Analyse, dass der ~~genannte~~ ⌦ betreffende ⌫ Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren ~~Eisenbahndienstes~~ ⇨ Dienstes, der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Begriffsbestimmung in der Verordnung (EG) Nr. NNNN/JJJJ des Europäischen Parlaments und des Rates *[über öffentliche Personenverkehrsdienste im Schienen- und Straßenverkehr durchgeführt wird]*[16], ⇦ auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigen würde. ~~Jede aufgrund dieser Bestimmung getroffene Entscheidung wird zusammen mit ihrer Begründung den betroffenen Verkehrsunternehmern mitgeteilt.~~

~~Ab 1. Januar 2000 kann e~~Ein Mitgliedstaat kann mit Zustimmung der Kommission sechs Monate nach Unterrichtung des Verkehrsunternehmers die Genehmigung für den Betrieb des grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes mit Kraftomnibussen aussetzen oder entziehen, falls ein bestehender grenzüberschreitender Verkehrsdienst mit Kraftomnibussen ernsthaft die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren ~~Eisenbahndienstes~~ Dienstes ⇨ , der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Begriffsbestimmung in der Verordnung (EG) Nr. NNNN/JJJJ des Europäischen Parlaments und des Rates [*über öffentliche Personenverkehrsdienste im Schienen- und Straßenverkehr*] durchgeführt wird, ⇦ auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigt.

Bietet ein Verkehrsunternehmen niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen an oder wird die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient, so rechtfertigt dies allein noch keine Ablehnung des Antrags.

(5) Die Genehmigungsbehörde und die zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten, die sich am Zustandekommen eines Einvernehmens gemäß Absatz 1 beteiligen müssen, dürfen Anträge nur aus Gründen ablehnen, die ~~mit dieser Verordnung vereinbar~~ ⌦ in dieser Verordnung vorgesehen ⌫ sind.

~~(9)~~(6) Nach Abschluss des in ~~diesem Artikel~~ ⌦ den Absätzen 1 bis 5 ⌫ vorgesehenen Verfahrens ~~teilt~~ ⇨ erteilt ⇦ die Genehmigungsbehörde ~~allen in Absatz 1 genannten Behörden ihre Entscheidung mit und übermittelt ihnen gegebenenfalls eine Kopie der Genehmigung;~~ ⇨ die Genehmigung oder lehnt den Antrag förmlich ab. ⇦

↓ 684/92 Artikel 8 Absatz 2

Die Ablehnung eines Antrags ist zu begründen. Die Mitgliedstaaten gewährleisten den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, im Fall einer Ablehnung ihres Antrags ihre Rechte geltend zu machen.

---

[16] ABl. L […] vom […], S. […].

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 8 (angepasst)
⇨ neu

⇨ Die Genehmigungsbehörde unterrichtet alle in Absatz 1 genannten Behörden von ihrer Entscheidung und übermittelt ihnen eine Kopie der Genehmigung. ⇦

~~(6)~~(7) Kommt das Einvernehmen gemäß Absatz 1 nicht zustande, so kann die Kommission innerhalb ~~von fünf Monaten~~ ⇨ eines Monats ⇦ ab dem Zeitpunkt der ~~Einreichung des Genehmigungsantrags durch den Verkehrsunternehmer~~ ⇨ Mitteilung einer ablehnenden Entscheidung eines oder mehrerer der gemäß Absatz 1 ersuchten Mitgliedstaaten ⇦ damit befasst werden.

~~(7)~~(8) Die Kommission entscheidet nach Anhörung der beteiligten Mitgliedstaaten binnen ~~zehn Wochen~~ ⌦ vier Monaten nach Erhalt der Mitteilung der Genehmigungsbehörde ⌫; diese Entscheidung tritt 30 Tage nach ihrer Bekanntgabe an die beteiligten Mitgliedstaaten in Kraft.

~~(8)~~(9) Die Entscheidung der Kommission bleibt bis zum Zustandekommen eines Einvernehmens zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten in Kraft.

↓ 684/92 (angepasst)
➔1 11/98 Artikel 1 Nummer 9

Artikel 9~~8~~
~~Erteilung und~~ Erneuerung ⌦ und Änderung ⌫ der Genehmigung

~~(1) Nach Abschluss des Verfahrens nach Artikel 7 erteilt die Genehmigungsbehörde die Genehmigung oder lehnt den Antrag förmlich ab~~

~~(2) Die Ablehnung eines Antrags ist zu begründen. Die Mitgliedstaaten gewährleisten den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, im Fall einer Ablehnung ihres Antrags ihre Rechte geltend zu machen.~~

~~(3)~~ Artikel ~~7~~8 gilt sinngemäß für Anträge auf Erneuerung einer Genehmigung oder auf Änderung der Bedingungen für den Betrieb genehmigungspflichtiger Verkehrsdienste.

Bei geringfügigen Änderungen der Beförderungsbedingungen, insbesondere bei Anpassungen ➔1 des Einsatzes der Verkehrsdienste, ← der Fahrpreise und der Fahrpläne, genügt eine Unterrichtung der übrigen betroffenen Mitgliedstaaten ⌦ über die Änderung ⌫ durch die Genehmigungsbehörde.

Die betreffenden Mitgliedstaaten können ~~ferner~~ übereinkommen, dass die Genehmigungsbehörde allein über Änderungen der Bedingungen für den Betrieb eines Verkehrsdienstes entscheidet.

Artikel 10~~9~~
Erlöschen einer Genehmigung

(1) Unbeschadet der Bestimmungen ⌦ der Verordnung (EG) Nr. NNNN/JJJJ *[über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für Personenverkehrsdienste im Schienen- und Straßenverkehr]* ⌫ ~~des Artikels 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69[17]~~ erlischt die Genehmigung eines Linienverkehrs mit Ablauf der Geltungsdauer der Genehmigung oder drei Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem die Genehmigungsbehörde eine Mitteilung des Genehmigungsinhabers mit der Ankündigung erhält, den Betrieb des Verkehrsdienstes einzustellen. Die Mitteilung ist zu begründen.

(2) Besteht kein Verkehrsbedarf mehr, so beträgt die ~~in Absatz 1 genannte~~ ⌦ nach Absatz 1 einzuhaltende ⌫ Frist einen Monat.

(3) Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten vom Erlöschen der Genehmigung.

Der Genehmigungsinhaber hat die Benutzer durch eine geeignete Bekanntmachung einen Monat im Voraus von der Einstellung des Verkehrsdienstes zu unterrichten.

Artikel ~~10~~11
Pflichten des Beförderungsunternehmens

(1) Der Betreiber eines Linienverkehrs muss – außer im Fall höherer Gewalt – während der Geltungsdauer der Genehmigung alle Maßnahmen zur Sicherstellung einer Verkehrsbedienung treffen, die den Regeln der Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Beförderungskapazität sowie den übrigen von der zuständigen Behörde gemäß Artikel ~~5~~6 Absatz 3 festgelegten Anforderungen entspricht.

(2) Der Verkehrsunternehmer muss die Streckenführung, die Haltestellen, den Fahrplan, die Fahrpreise und die sonstigen Beförderungsbedingungen~~, soweit diese nicht gesetzlich festgelegt sind,~~ für alle Benutzer leicht zugänglich anzeigen.

(3) Unbeschadet der Verordnung ⌦ (EG) Nr. NNNN/JJJJ *[über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für Personenverkehrsdienste im Schienen- und Straßenverkehr]* ⌫ ~~(EWG) Nr. 1191/69~~ haben die betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit, im gegenseitigen Einvernehmen und im Einvernehmen mit dem Genehmigungsinhaber die Bedingungen für den Betrieb eines Linienverkehrs zu ändern.

---

17 ~~Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1).~~

~~ABSCHNITT III~~ KAPITEL IV

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 11

Gelegenheitsverkehr und andere nicht genehmigungspflichtige Verkehrsdienste

---

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 12 (angepasst)
⇨ neu

Artikel 12~~11~~
~~Fahrtenblatt~~ ⌦ Kontrollpapiere ⌫

(1) Bei ~~den in Artikel 4 Absatz 1 genannten~~ Verkehrsdiensten ⌦ im Gelegenheitsverkehr ⌫ ist ein Fahrtenblatt mitzuführen ⌦ , ausgenommen bei Diensten nach Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 2⌫ .

(2) Verkehrsunternehmer, die Beförderungen im Gelegenheitsverkehr durchführen, müssen vor Antritt jeder Fahrt das Fahrtenblatt ausfüllen.

(3) Das Fahrtenblatt enthält mindestens folgende Angaben:

a) Art des Verkehrsdienstes;

b) Hauptstreckenführung,

c) den oder die beteiligten Verkehrsunternehmer.

⇨ (4) Die Kommission legt die Gestaltung des Fahrtenblatts und die Einzelheiten seiner Verwendung fest. Da es sich hier um ‚Maßnahmen handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung bewirken, werden sie nach dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. ⇦

~~(4)~~(5) Die Fahrtenblatthefte werden von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, oder von durch sie benannten Stellen ausgegeben.

⇨ (6) Die Kommission legt die Gestaltung des Fahrtenblatthefts und die Einzelheiten seiner Verwendung fest. Da es sich hier um Maßnahmen handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung bewirken, werden sie nach dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. ⇦

~~(5) Die Kommission legt das Muster des Fahrtenblatts sowie die Einzelheiten seiner Anwendung nach dem Verfahren des Artikels 16a fest."~~

⇨ (7) Im Fall der Sonderformen des Linienverkehrs nach Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 3 dient der Vertrag oder eine beglaubigte Kopie desselben als Kontrollpapier. ⇦

🡻 684/92 (angepasst)
➔ 11/98 Artikel 1 Nummer 14

Artikel 13~~12~~
Örtliche Ausflüge

Im Rahmen des grenzüberschreitenden Pendelverkehrs mit Unterbringung sowie des grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs ist ein Verkehrsunternehmer zum Gelegenheitsverkehr (örtliche Ausflüge) in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem er niedergelassen ist, zugelassen.

Bei solchen Verkehrsdiensten, die für gebietsfremde Fahrgäste bestimmt sind, die zuvor von denselben Verkehrsunternehmen mittels eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes gemäß ~~Absatz~~ ~~1~~ Absatz 1 befördert wurden, muss dasselbe Fahrzeug oder ein Fahrzeug desselben Unternehmens bzw. derselben Unternehmensgruppe eingesetzt werden.

~~ABSCHNITT IV~~

~~WERKVERKEHR~~

~~Artikel 13~~

~~(1) Beförderungen auf der Straße im Werkverkehr gemäß Artikel 2 Nummer 4 fallen unter keine Genehmigungsregelung; für sie gilt eine Bescheinigungsregelung.~~

🡻 684/92
➔1 11/98 Artikel 1 Nummer 14

~~(3) Die in Absatz 1 vorgesehenen Bescheinigungen werden von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ausgestellt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und gelten für die gesamte Fahrtstrecke einschließlich des Transits.~~

~~Sie entsprechen einem von der Kommission nach~~ ➔1 ~~dem Verfahren des Artikels 16a festgelegten Muster~~ 🡸.

↓ 12/98 (angepasst)
⇨ neu

KAPITEL V

⌦ Kabotage ⌫

Artikel 14~~1~~
⌦ Grundsatz ⌫

(1) Jeder gewerbliche Personenkraftverkehrsunternehmer, der Inhaber ~~der~~ ⌦ einer ⌫ Gemeinschaftslizenz ~~nach Artikel 3a der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (1)~~ ist, ~~wird~~ ⌦ ist ⌫ unter den in ~~der vorliegenden Verordnung~~ diesem Kapitel ~~festgesetzten~~ ⌦ festgelegten Bedingungen ⌫ ~~Voraussetzungen~~ und ohne Diskriminierung aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsorts zur ~~zeitweiligen innerstaatlichen Personenbeförderung in einem anderen Mitgliedstaat, nachstehend "Aufnahmemitgliedstaat" genannt,~~ ⌦ Kabotage gemäß Artikel 15 berechtigt ⌫ ~~zugelassen, ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen zu müssen~~.

~~Diese innerstaatliche Beförderung wird nachstehend "Kabotagebeförderung" genannt.~~

~~*Artikel 5*~~

(2) ~~Die Gemeinschaftslizenz oder~~ ~~e~~Eine beglaubigte ~~Abschrift~~ ⌦ Kopie der Gemeinschaftslizenz ⌫ ist im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Artikel 15~~3~~
⌦ Zugelassene Kabotage ⌫

Die Kabotagebeförderung ist für folgende Verkehrsformen zugelassen:

~~1.~~ a) die Sonderformen des Linienverkehrs, sofern hierfür ein Vertrag zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer besteht;

~~2.~~ b) den Gelegenheitsverkehr;

~~3.~~ c) den Linienverkehr, ~~sofern dieser~~ der von einem im Aufnahmemitgliedstaat nicht ansässigen Verkehrsunternehmer im Rahmen eines grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienstes entsprechend ~~der~~ dieser Verordnung ~~(EWG) Nr. 684/92~~ durchgeführt wird ⌦ , ausgenommen Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland befriedigen ⌫. Die Kabotagebeförderung darf nicht unabhängig von diesem grenzüberschreitenden

Verkehrsdienst durchgeführt werden. ~~Stadt- und Vorortdienste sind vom Geltungsbereich dieser Nummer ausgeschlossen.~~

~~Der Ausdruck "Stadt- und Vorortverkehrsdienste" bezeichnet Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland befriedigen.~~

Artikel 16~~4~~
⌦ Vorschriften für die Kabotage ⌫

(1) Vorbehaltlich der Anwendung der ~~Gemeinschaftsregelung~~ ⌦ Gemeinschaftsvorschriften ⌫ unterliegt die Durchführung der Kabotagebeförderung nach Artikel ~~3~~15 den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats in folgenden Bereichen:

a) für den Beförderungsvertrag geltende ~~Preise und~~ Bedingungen;

b) Fahrzeuggewichte und -abmessungen; ~~diese Gewichte und Abmessungen dürfen gegebenenfalls die im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers geltenden, keinesfalls aber die technischen Normen überschreiten, die in der Übereinstimmungsbescheinigung vermerkt sind;~~

c) Vorschriften für die Beförderung bestimmter Personengruppen, und zwar Schüler, Kinder und Körperbehinderte;

d) ⇨ Arbeitszeit ⇦, Lenk- und Ruhezeiten;

e) Mehrwertsteuer (MwSt.) auf die Beförderungsdienstleistungen. ~~Dabei gelten für Leistungen gemäß Artikel 1 dieser Verordnung die Bestimmungen des Artikels 21 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern – Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage[18]:~~

~~diese~~ ⌦ Die in Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten ⌫ Gewichte und Abmessungen dürfen gegebenenfalls die im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers geltenden Gewichte und Abmessungen, keinesfalls aber ⇨ die vom Aufnahmemitgliedstaat für den innerstaatlichen Verkehr festgelegten Grenzen oder ⇦ die ~~in der Konformitätsbescheinigung vermerkten technischen Normen~~ ⌦ technischen Merkmale überschreiten, die in den Nachweisen nach Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/53/EG vermerkt sind. ⌫ ~~überschreiten.~~

(2) Für die Durchführung der Kabotagebeförderung bei den Diensten gemäß Artikel ~~3~~ ~~Nummer 3~~ 15 Buchstabe c gelten vorbehaltlich der Anwendung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften die Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats über die Erteilung der Genehmigungen, die Ausschreibungsverfahren, die zu bedienenden

---

18 ~~Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern – Gemeinsames Mehrwertsteuersystem (ABl. L 145 vom 13.6.1977, S. 1). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/111/EWG (ABl. L 384 vom 30.12.1992, S. 47).~~

Verbindungen, die Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs sowie über die Streckenführung.

(3) Für die bei der Kabotagebeförderung eingesetzten Fahrzeuge gelten dieselben technischen Bau- und Ausrüstungsnormen wie für die zum grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Fahrzeuge.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten einzelstaatlichen ⌦ Rechts- und Verwaltungsvorschriften ⌫ ~~Vorschriften~~ werden von den Mitgliedstaaten auf die nichtansässigen Verkehrsunternehmer unter denselben Bedingungen wie gegenüber ihren eigenen Staatsangehörigen angewandt, damit jede ~~offenkundige oder versteckte~~ Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts ~~tatsächlich~~ ausgeschlossen ist.

~~(5) Wird festgestellt, dass aufgrund der Erfahrungen das Verzeichnis der in Absatz 1 genannten Bereiche, in denen die Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats gelten, zu ändern ist, so beschließt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission.~~

Artikel 17~~6~~
⌦ Kontrollpapiere für die Kabotagebeförderung ⌫

(1) Bei Kabotagebeförderung im Gelegenheitsverkehr ist im Fahrzeug ~~ein Kontrollpapier,~~ das ⌦ in Artikel 12 genannte ⌫ Fahrtenblatt ~~,~~ mitzuführen, das den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen ist.

(2) ~~Das Fahrtenblatt, dessen Muster von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 festgelegt wird, muss folgende Angaben enthalten~~ ⌦ Folgende Angaben sind im Fahrtenblatt einzutragen ⌫:

a) Ausgangs- und Bestimmungsort des Verkehrsdienstes,

b) Zeitpunkt des Beginns und der Beendigung des Verkehrsdienstes.

(3) Die Fahrtenblätter werden in ⌦ den in Artikel 12 genannten ⌫ Heften ausgegeben, die einen amtlichen Vermerk der zuständigen Behörde oder Stelle des Niederlassungsmitgliedstaats tragen. ~~Das Muster des Fahrtenblatthefts wird von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 festgelegt.~~

(4) Bei den Sonderformen des Linienverkehrs gilt der Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Veranstalter des Verkehrsdienstes oder eine beglaubigte Abschrift des Vertrags als Kontrollpapier.

⌦ Es ist jedoch ein ⌫ ~~Das~~ Fahrtenblatt ~~wird jedoch~~ in Form einer monatlichen Aufstellung ~~ausgefüllt~~ auszufüllen.

(5) Die verwendeten Fahrtenblätter sind an die zuständige Behörde oder Stelle des Niederlassungsmitgliedstaats gemäß den von dieser festzulegenden Bedingungen zurückzusenden.

~~*Artikel 7*~~

~~(1) Die zuständige Behörde oder Stelle eines jeden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission nach jedem Vierteljahr innerhalb einer Frist von drei Monaten, die die Kommission im Fall des Artikels 9 auf einen Monat verkürzen kann, die Angaben über die in dem betreffenden Vierteljahr von den ansässigen Verkehrsunternehmern als Sonderformen des Linienverkehrs oder als Gelegenheitsverkehr durchgeführten Kabotagefahrten.~~

~~Diese Mitteilung erfolgt mittels einer Übersicht nach dem Muster, das die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 festlegt.~~

~~(2) Die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats übermittelt der Kommission einmal jährlich eine statistische Übersicht über die Zahl der Genehmigungen für Kabotagedienste, die als Linienverkehr nach Artikel 3 Nummer 3 durchgeführt werden.~~

~~(3) Die Kommission legt den Mitgliedstaaten umgehend zusammenfassende Übersichten vor, die sie anhand der ihr gemäß Absatz 1 übermittelten Angaben erstellt.~~

~~*Artikel 9*~~

~~(1) Im Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen Gebiets, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, kann sich jeder Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen getroffen werden; der Mitgliedstaat macht der Kommission dabei die erforderlichen Angaben und teilt ihr mit, welche Maßnahmen er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmer zu treffen gedenkt.~~

~~(2) Im Sinne des Absatzes 1 bezeichnet der Ausdruck~~

~~"ernste Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen Gebiets" das Auftreten spezifischer Probleme auf diesem Markt, die zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen können, der das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Unternehmen im Personenkraftverkehr gefährden würde;~~

~~"geographisches Gebiet" ein Gebiet, das das gesamte Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder einen Teil davon umfasst oder sich auf das gesamte Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten oder auf einen Teil davon erstreckt.~~

~~(3) Die Kommission prüft den Fall und entscheidet nach Anhörung des in Artikel 10 genannten beratenden Ausschusses innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.~~

~~Die gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen bleiben höchstens sechs Monate in Kraft; ihre Geltungsdauer kann einmal um höchstens sechs Monate verlängert werden.~~

~~Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten und dem Rat den gemäß diesem Absatz gefassten Beschluss unverzüglich mit.~~

~~(4) Beschließt die Kommission Schutzmaßnahmen, die einen oder mehrere Mitgliedstaaten betreffen, so sind die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten gehalten,~~

~~Maßnahmen gleicher Wirkung bezüglich der in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmer zu ergreifen; sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.~~

~~Diese Maßnahmen werden spätestens ab demselben Tag wie die von der Kommission beschlossenen Schutzmaßnahmen angewandt.~~

~~(5) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat mit der Entscheidung der Kommission nach Absatz 3 befassen, und zwar binnen 30 Tagen nach der Mitteilung dieser Entscheidung.~~

~~Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit innerhalb von 30 Tagen nach dem Zeitpunkt, zu dem er von einem Mitgliedstaat befasst wurde oder - bei Befassung durch mehrere Mitgliedstaaten - ab dem Zeitpunkt der ersten Befassung einen anderslautenden Beschluss fassen.~~

~~Für den Beschluss des Rates gelten die Gültigkeitsbegrenzungen nach Absatz 3 Unterabsatz 2.~~

~~Die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten sind gehalten, Maßnahmen gleicher Wirkung gegenüber den in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern zu ergreifen; sie setzen die Kommission hiervon in Kenntnis.~~

~~Beschließt der Rat innerhalb der in Unterabsatz 2 genannten Frist nicht, so wird die Entscheidung der Kommission endgültig.~~

~~(6) Ist die Kommission der Auffassung, dass die Geltungsdauer der nach Absatz 3 getroffenen Maßnahmen verlängert werden muss, so unterbreitet sie dem Rat einen Vorschlag; der Rat beschließt hierüber mit qualifizierter Mehrheit.~~

↓ 684/92 (angepasst)

~~ABSCHNITT V~~ KAPITEL VI

Überwachungsverfahren und Ahndung von Verstößen

Artikel 18~~14~~
Fahrausweise

(1) ~~Fahrgäste,~~ ⌦ Verkehrsunternehmer ⌫ die einen Linienverkehr – mit Ausnahme der Sonderformen des Linienverkehrs – ~~benutzen~~ ⌦ durchführen ⌫, ~~müssen während der ganzen Fahrt~~ stellen ~~einen~~ Einzel- oder Sammelfahrausweise ~~mit sich führen~~, ⌦ aus ⌫, ~~der~~ die folgende Angaben ~~enthält~~ enthalten:

a) den Abfahrts- und den Zielort sowie gegebenenfalls die Rückfahrt;

b) die Gültigkeitsdauer des Fahrausweises;

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 15

c) den Beförderungspreis.

↓ 684/92 (angepasst)

(2) Die Fahrausweise nach Absatz 1 sind den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Artikel 19~~15~~
Kontrollen auf der Straße und in den Unternehmen

(1) Die Genehmigung oder das Kontrollpapier sind im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

~~In den Fällen der Verkehrsdienste nach Artikel 4 Absatz 2 tritt der Vertrag oder eine beglaubigte Abschrift des Vertrages an die Stelle des Kontrollpapiers.~~

(2) Verkehrsunternehmer, die Beförderungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen durchführen, lassen Kontrollen zur Feststellung der ordnungsgemäßen Durchführung der Beförderungen, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, zu. Im Rahmen der ~~Anwendung~~ ⌦ Durchführung ⌫ dieser Verordnung sind die Kontrollberechtigten befugt,

a) die Bücher und sonstigen Geschäftsunterlagen des Unternehmens zu prüfen;

b) an Ort und Stelle Kopien oder Auszüge der Bücher und Unterlagen anzufertigen;

c) sich Zugang zu allen Gebäuden, Grundstücken und Fahrzeugen des Unternehmens zu verschaffen;

d) sich sämtliche Auskünfte aus Büchern, Unterlagen und Datenbanken zugänglich machen zu lassen.

↓ 12/98 (angepasst)
⇨ neu

Artikel 20~~11~~
⌦ Gegenseitige Amtshilfe ⌫

~~(1)~~ Die Mitgliedstaaten leisten einander Amtshilfe bei der ~~Anwendung~~ ⌦ Durchführung ⌫ dieser Verordnung. ⇨ Sie tauschen Informationen über die gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. xxx *[zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers]* eingerichteten nationalen Kontaktstellen aus. ⇦

🡻 684/92 Artikel 16 Absatz 5

~~Die Mitgliedstaaten unterrichten die anderen beteiligten Mitgliedstaaten auf deren Ersuchen über~~

- ~~Verstöße gegen diese Verordnung und alle anderen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den grenzübersehreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, sofern diese Verstöße in ihrem eigenen Hoheitsgebiet von einem Verkehrsunternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat begangen werden, sowie über die Ahndung dieser Verstöße;~~

- ~~die Ahndung von Verstößen, die ihre eigenen Verkehrsunternehmen im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangen haben.~~

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 16 (angepasst)
⇨ neu

Artikel 21~~16~~
~~Ahndung von Verstößen und gegenseitige Amtshilfe~~
⌦ Entzug der Gemeinschaftslizenzen und Genehmigungen ⌫

(1) Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, entziehen die in Artikel ~~3a~~4 vorgesehene Gemeinschaftslizenz, wenn

a) der Inhaber die Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 nicht mehr erfüllt;

b) die für die Erteilung der Gemeinschaftslizenz wesentlichen Angaben des Inhabers unrichtig waren.

(2) Die Genehmigungsbehörde widerruft insbesondere auf Verlangen des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, die aufgrund dieser Verordnung erteilte Genehmigung, wenn der Inhaber die Voraussetzungen, die für deren Erteilung ausschlaggebend waren, nicht mehr erfüllt. Sie unterrichtet davon unverzüglich die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats.

Artikel 22
⌦ Ahndung von Verstößen durch den Niederlassungsmitgliedstaat ⌫

(1)~~(3)~~ Bei einem schwerwiegenden Verstoß oder ⌦ bei ⌫ wiederholten ⌦ leichten ⌫ ~~geringfügigen~~ Verstößen gegen ~~die Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr~~ ⇨ Gemeinschaftsvorschriften im Bereicht des Straßenverkehrs, bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat ⇦, insbesondere ⌦ bei Verstößen gegen ⌫ die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer sowie die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel ~~2 Nummer 1.3~~ 5 Absatz 1 Unterabsatz 4 ohne entsprechende Genehmigung, ~~können~~ ⇨ sprechen ⇦ die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrs-

unternehmer, der gegen die betreffenden Vorschriften verstoßen hat, ansässig ist, ~~insbesondere den Entzug der Gemeinschaftslizenz oder~~ ⇨ eine Verwarnung aus und können unter anderem die folgenden Verwaltungssanktionen anwenden: ⇦

a) einen befristeten ~~und/oder teilweisen~~ ⌦ oder dauerhaften ⌫ Entzug ~~von~~ ⌦ einiger oder aller ⌫ beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz; ~~verfügen~~

b) ⌦ den befristeten oder dauerhaften Entzug der Gemeinschaftslizenz ⌫.

Diese Sanktionen bestimmen sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes und nach der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien ⌦ der Lizenz ⌫, über die dieser für seine grenzüberschreitenden Verkehrsdienste verfügt.

(2)~~(4)~~ Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten lassen ~~in ihrem Hoheitsgebiet~~ einen Verkehrsunternehmer zum grenzüberschreitenden Personenverkehr im Sinne dieser Verordnung nicht zu, wenn dieser wiederholt schwerwiegend gegen die ~~Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr~~ ⌦ Gemeinschaftsvorschriften zum Straßenverkehr ⌫, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, verstoßen hat. Sie unterrichten davon unverzüglich die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats.

⇩ neu

(3) In dem in Artikel 23 Absatz 1 genannten Fall entscheiden die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer eine Sanktion verhängt wird. Sie teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, unverzüglich, spätestens jedoch drei Monate nach Kenntnisnahme des Verstoßes, mit, welche der in Absatz 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Sanktionen verhängt wurden. War eine Verhängung dieser Sanktionen nicht möglich, so werden die Gründe hierfür angegeben Gründen

(4) Die zuständigen Behörden berücksichtigen dabei die gegebenenfalls in dem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, verhängte Sanktion und achten darauf, dass die gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu dem ihnen zugrundeliegenden Verstoß beziehungsweise den ihnen zugrundeliegenden Verstößen stehen.

Die in dem in Artikel 23 Absatz 1 genannten Fall von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats nach Anhörung der zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats verhängte Sanktion kann auch den Entzug der Genehmigung zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers umfassen.

(5) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers können ferner ein Verfahren vor einem zuständigen einzelstaatlichen Gericht gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer in Anwendung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften einleiten. Sie unterrichten die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats über Entscheidungen zur Einleitung solcher Verfahren.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsunternehmer gegen jede verwaltungsrechtliche Sanktion, die aufgrund dieses Artikels gegen sie verhängt wurde, einen Rechtsbehelf einlegen können.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 16

~~(5) Die Mitgliedstaaten unterrichten die anderen beteiligten Mitgliedstaaten auf deren Ersuchen über~~

~~– Verstöße gegen diese Verordnung und alle anderen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, sofern diese Verstöße in ihrem eigenen Hoheitsgebiet von einem Verkehrsunternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat begangen werden, sowie über die Ahndung dieser Verstöße;~~

~~– die Ahndung von Verstößen, die ihre eigenen Verkehrsunternehmen im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangen haben.~~

⇩ neu

Artikel 23
Ahndung von Verstößen durch den Aufnahmemitgliedstaat

(1) Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein nichtansässiger Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß oder wiederholte geringfügige Verstöße gegen diese Verordnung oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt worden ist, hiervon unverzüglich die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, spätestens jedoch einen Monat nach Kenntnisnahme des Verstoßes, die folgenden Informationen:

a) eine Beschreibung des Verstoßes mit Datums- und Zeitangabe;

b) Kategorie, Art und Schwere des Verstoßes;

c) die verhängten und vollzogenen Sanktionen.

Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ersuchen, den Verstoß durch Verwaltungssanktionen gemäß Artikel 22 zu ahnden.

🡻 12/98 (angepasst)
⇨ neu

(2) Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung ~~kann~~ ⌦ ist ⌫ der Aufnahmemitgliedstaat ⌦ befugt ⌫ gegen einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer, der

anlässlich einer Kabotagebeförderung in seinem Hoheitsgebiet gegen diese Verordnung oder gegen gemeinschaftliche oder einzelstaatliche Verkehrsvorschriften verstoßen hat, Sanktionen ⌦ zu ⌫ verhängen. Diese Sanktionen ~~werden unter Ausschluss jeder~~ ⌦ dürfen keine ⌫ Diskriminierung ~~gemäß Absatz 3.3 verhängt~~ ⌦ beinhalten ⌫ und ~~. Die in Absatz 2 genannten Sanktionen~~ können insbesondere in einer Verwarnung ⌦ und/ ⌫ oder, bei ⌦ einem schwer wiegenden Verstoß ⌫ ~~schweren~~ oder wiederholten ⌦ geringfügigen ⌫ Verstößen, in einem zeitweiligen Verbot von Kabotagefahrten in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, bestehen.

⇨ (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsunternehmer die Möglichkeit haben, einen Rechtsbehelf gegen jede nach diesem Artikel gegen sie verhängte verwaltungsrechtliche Sanktion einzulegen. ⇦

~~Bei Vorlage einer gefälschten Gemeinschaftslizenz, einer gefälschten Genehmigung oder einer gefälschten beglaubigten Abschrift wird diese sofort eingezogen und gegebenenfalls baldmöglichst der zuständigen Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers übermittelt.~~

~~(4) Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats unterrichten die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats über die festgestellten Verstöße und die gegen den Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen; bei schweren oder wiederholten geringfügigen Verstößen können sie bei dieser Unterrichtung die Verhängung einer Sanktion beantragen.~~

~~Bei schweren oder wiederholten geringfügigen Verstößen prüfen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob eine angemessene Sanktion gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer angewandt werden sollte; sie berücksichtigen dabei eine möglicherweise im Aufnahmemitgliedstaat verhängte Sanktion und vergewissern sich, dass die gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu dem Verstoß oder den Verstößen stehen.~~

~~Die von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats nach Anhörung der zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats verhängte Sanktion kann auch den Entzug der Genehmigung zur Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers umfassen.~~

~~Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats können ferner den betreffenden Verkehrsunternehmer in Anwendung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor eine zuständige nationale Instanz laden.~~

~~Sie unterrichten die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats über die gemäß diesem Absatz getroffenen Entscheidungen.~~

~~*Artikel 12*~~

~~Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsunternehmer die Möglichkeit haben, Rechtsmittel gegen jede gegen sie verhängte verwaltungsrechtliche Sanktion einzulegen.~~

⇩ neu

Artikel 24
Eintrag in einzelstaatliche Register

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

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 17 (angepasst)

~~Artikel 16a~~

~~Wird auf das Verfahren dieses Artikels Bezug genommen, so wird die Kommission von dem mit der Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind[19], eingesetzten beratenden Ausschuss unterstützt, in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.~~

~~Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuss einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuss gibt - gegebenenfalls nach Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.~~

~~Die Stellungnahme wird in das Protokoll des Ausschusses aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, dass sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.~~

~~Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuss darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.~~

---

[19] ~~ABl. L 4 vom 8.1.1998, S. 10.~~

↓ 12/98 (angepasst)

~~*Artikel 13*~~

~~(1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 30. Juni 1998 Bericht über die Ergebnisse der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 und über das Funktionieren der Linienverkehrsdienste in den Mitgliedstaaten.~~

~~(2) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 31. Dezember 1999 Bericht über die Anwendung dieser Verordnung, insbesondere über die Auswirkungen der Kabotagebeförderung auf den innerstaatlichen Verkehrsmarkt.~~

~~*Artikel 15*~~

~~Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.~~

~~Sie gilt ab 11 Juni 1999.~~

↓ 684/92 (angepasst)

~~ABSCHNITT VI~~ KAPITEL VII

~~Übergangs und Schlussbestimmungen~~ ⌦ Durchführung ⌫

~~*Artikel 17*~~
~~*Übergangsbestimmung*~~

~~Die Genehmigungen für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehende Verkehrsdienste bleiben, sofern diese Verkehrsdienste weiterhin genehmigungspflichtig sind, bis zum Auslaufen dieser Genehmigungen gültig.~~

Artikel ~~18~~ 25
Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten können bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen über eine weitergehende Liberalisierung der unter diese Verordnung fallenden Verkehrsdienste treffen, insbesondere hinsichtlich der Genehmigungsregelung sowie der Vereinfachung der Kontrollpapiere oder der Befreiung davon.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle aufgrund von Absatz 1 getroffenen Vereinbarungen.

⇩ neu

Artikel 26
Ausschuss

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung 3821/85/EWG[20] eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so sind Artikel 5a Absatz 1 bis 4 und Absatz 5 Buchstabe b und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8 anzuwenden.

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

🡻 12/98

~~*Artikel 14*~~

~~Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung. Sie teilen diese der Kommission mit.~~

🡻 684/92 (angepasst)

Artikel 27~~19~~
~~Durchführung~~ ⌦ Sanktionen ⌫

~~Die Mitgliedstaaten erlassen bis zum 11. Dezember 1998 nach Anhörung der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und teilen diese der Kommission mit.~~

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 18 (angepasst)

Die Mitgliedstaaten ⌦ legen die Sanktionen fest ⌫, die ~~insbesondere die Mittel der Überwachung sowie die Regelung der Ahndung von Verstößen~~ ⌦ bei einem Verstoß ⌫ gegen Bestimmungen dieser Verordnung ⌦ zu verhängen sind ⌫ ~~betreffen~~, und treffen alle ⌦ geeigneten Maßnahmen ⌫ ~~notwendigen Vorkehrungen~~, um ~~die Durchführung dieser Sanktionen~~ ⌦ deren Durchsetzung ⌫ zu gewährleisten. Die ~~vorgesehenen~~ Sanktionen

---

[20] ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

müssen wirksam, verhältnismäßig und ⌦ abschreckend ⌫ ~~von abschreckender Wirkung~~ sein. Die Mitgliedstaaten teilen ⌦ diese Vorschriften ⌫ der Kommission ~~die getroffenen Maßnahmen~~ spätestens *[12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]* ⌦ mit ⌫ und ~~eventuelle spätere~~ ⌦ alle sie betreffenden ⌫ Änderungen ⌦ unverzüglich ⌫ ~~jeweils schnellstmöglich mit~~.

Sie gewährleisten, dass ~~alle~~ diese Maßnahmen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmens durchgeführt werden.

⇩ neu

Artikel 28
Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 31. Januar jedes Jahres die Zahl der im Vorjahr erteilten Genehmigungen im Linienverkehr und die Gesamtzahl der am Ende dieses Berichtszeitraums gültigen Genehmigungen im Linienverkehr mit. Die Angaben sind getrennt für jedes Bestimmungsland des Linienverkehrsdienstes zu machen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission auch Daten zur Kabotage mit, die als Sonderform des Linienverkehrs und als Gelegenheitsverkehr während des Berichtszeitraums von ansässigen Verkehrsunternehmern durchgeführt wurde.

(2) Die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats übermittelt der Kommission bis 31. Januar jedes Jahres eine statistische Übersicht über die Zahl der Genehmigungen für Kabotagedienste, die als Linienverkehr nach Artikel 15 Buchstabe c durchgeführt werden.

(3) Die Kommission legt die Gestaltung der für die Übermittlung dieser statistischen Angaben zu verwendenden Übersichten fest. Da diese Maßnahmen die Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen durch Hinzufügung bewirken, werden sie nach dem in Artikel 26 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle angenommen.

🡻 11/98 Artikel 1 Nummer 3 (angepasst)

~~(9)~~(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres die Anzahl der Verkehrsunternehmer, die am 31. Dezember des Vorjahres Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und die Anzahl der beglaubigten Genehmigungen, die der Anzahl der zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge entspricht.

↓ 684/92 (angepasst)

~~*Artikel 20*~~
~~*Bericht und Vorschlag der Kommission*~~

~~(1) Die Kommission erstattet dem Rat vor dem 1. Juli 1995 Bericht über die Durchführung dieser Verordnung. Sie legt dem Rat vor dem 1. Januar 1996 einen Vorschlag für eine Verordnung zur Vereinfachung der Verfahren und - entsprechend den Ergebnissen des Berichts - gegebenenfalls zum Wegfall der Genehmigungen vor.~~

~~(2) Der Rat befindet vor dem 1. Januar 1997 mit qualifizierter Mehrheit über den gemäß Absatz 1 vorgelegten Vorschlag der Kommission.~~

~~*Artikel 21*~~
~~*Aufhebungen*~~

~~(1) Die Verordnungen Nr. 117/66/EWG, (EWG) Nr. 516/72 und (EWG) Nr. 517/72 werden aufgehoben.~~

~~(2) Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.~~

~~*Artikel 22*~~
~~*Inkrafttreten und Anwendung*~~

~~Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.~~

~~Sie gilt ab 1 Juni 1992.~~

↓

KAPITEL VIII

Schlussbestimmungen

Artikel 29
Aufhebungen

Die Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 werden aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen sind als Bezugnahmen auf diese Verordnung zu verstehen und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.

Artikel 30
Inkrafttreten

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

Sie gilt ab [Datum der Anwendung].

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*
[…]	*[…]*

↓ 11/98 Artikel 1 Nummer 19 (angepasst)
→1 1791/2006 Anhang Nummer 6(B)(3)
→2 Beitrittsakte 2003
⇨ neu

ANHANG ⌦ I ⌫

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(a)

(~~Kräftiges blaues Papier - Format DIN A 4~~ ⌦ Synthetikpapier hellblau, Format DIN A 4, Flächengewicht 150 g/m^2 oder höher ⌫)

(Seite 1 der Lizenz)

(Der Text ist in der (den) Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats abgefasst, der die Lizenz ausstellt)

Nationalitätszeichen[1] des Mitgliedstaats, der die Lizenz ausstellt		**Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle**

LIZENZ Nr. …

⇨ BEGLAUBIGTE KOPIE Nr. … ⇦

für den gewerblichen grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

Der Inhaber dieser Lizenz[2] …….

…….

…….

ist zu den in der ~~Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 11/98,~~ ⌦ Verordnung (EG) Nr. .../... des Europäischen Parlaments und des Rates ⌫ festgelegten Bedingungen sowie nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz im Gebiet der Gemeinschaft zum gewerblichen grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr zugelassen.

Besondere Bemerkungen: ……..

…….

Diese Lizenz gilt von …….. bis …….…….

Ausgestellt in ……., am ……..

…….[3]

(1) Nationalitätszeichen der Mitgliedstaaten: (B) Belgien, →1 (BG) Bulgarien, ← →2 (CZ) Tschechische Republik, ← (DK) Dänemark, (D) Deutschland, →2 (EST) Estland, ← (IRL) Irland, (GR) Griechenland, (E) Spanien, (F) Frankreich, (I) Italien, →2 (CY) Zypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, ← (L) Luxemburg, →2 (H) Ungarn, (MT) Malta, ← (NL) Niederlande, (A) Österreich, →2 (PL) Polen, ← (P) Portugal, →1 (RO) Rumänien, ← →2 (SLO) Slowenien, (SK) Slowakei, ← (FIN) Finnland, (S) Schweden, (UK) Vereinigtes Königreich.

(2) Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

(3) Unterschrift und Stempel der ausstellenden Behörde oder Stelle.

Allgemeine Bestimmungen

1. Diese Lizenz wird erteilt aufgrund der Verordnung ~~(EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 11/98~~ ⌦ (EG) Nr. […/…] des Europäischen Parlaments und des Rates ⌫ über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt für Kraftomnibusdienste.

2. Diese Lizenz wird von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats erteilt, in dem der gewerbliche Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, der

   a) im Niederlassungsstaat die Genehmigung für Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, oder im Gelegenheitsverkehr erhalten hat,

   b) die Voraussetzungen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr erfüllt und

   c) die Rechtsvorschriften ~~über die Sicherheit im Straßenverkehr für~~ ⌦ hinsichtlich ⌫ Fahrern und Fahrzeugen erfüllt.

3. Diese Lizenz berechtigt zur Durchführung gewerblicher grenzüberschreitender Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen auf allen Verkehrsverbindungen im Gebiet der Gemeinschaft,

   a) wobei Ausgangs- und Bestimmungsort sich in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder Drittstaaten,

   b) von einem Mitgliedstaat in einen Drittstaat und umgekehrt, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder Drittstaaten,

   c) zwischen Drittstaaten, mit Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten,

   sowie zu Leerfahrten im Zusammenhang mit diesen Beförderungen gemäß den Bestimmungen der Verordnung ~~(EWG) Nr. 684/92~~ ⌦ (EG) Nr. […/…] *[diese Verordnung]* ⌫.

   Bei Beförderungen von einem Mitgliedstaat in einen Drittstaat und umgekehrt gilt ⌦ die Verordnung (EG) Nr. […/…] ⌫ ⇨ für die Fahrtstrecke im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der im Transit durchfahren wird. ⇦ ⌦ Sie gilt nicht ⌫ für die Fahrtstrecke in dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem die Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, ~~die Verordnung (EWG) Nr. 684/92, sobald~~ ⌦ solange ⌫ das erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittstaat ⌦ noch nicht ⌫ geschlossen worden ist.

4. Diese Lizenz wird auf den Namen des Inhabers ausgestellt und ist nicht übertragbar.

5. Diese Lizenz kann von der zuständigen Behörde des ausstellenden Mitgliedstaats insbesondere dann eingezogen werden, wenn

   a) der Verkehrsunternehmer die Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung ~~(EWG) Nr. 684/92~~ ⌦ (EG) Nr. [.../…] *[diese Verordnung]* ⌫ nicht mehr erfüllt;

   b) die für die Erteilung oder Verlängerung der Gemeinschaftslizenz wesentlichen Angaben des Verkehrsunternehmers unrichtig waren;

   c) der Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß oder wiederholt geringfügige Verstöße gegen die ~~Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr~~ ⇨ Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs in einem Mitgliedstaat ⇦, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer und die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach ~~Artikel 2 Nummer 1.3~~ Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Verordnung ~~(EWG) Nr. 684/92~~ ⌦ (EG) Nr. […/…] *[diese Verordnung]* ⌫ ohne entsprechende Genehmigung, begangen hat. Die

zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer, der die Verstöße begangen hat, ansässig ist, können insbesondere den Entzug der Gemeinschaftslizenz oder einen befristeten ~~und/oder teilweisen~~ ⌦ oder dauerhaften ⌫ Entzug von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz verfügen.

Die entsprechenden Sanktionen bestimmen sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes und nach der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien über die dieser für seine grenzüberschreitenden Verkehrsdienste verfügt.

6. Das Original der Lizenz ist vom Verkehrsunternehmer aufzubewahren. Eine beglaubigte Kopie der Lizenz ist im Fahrzeug, das im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird, mitzuführen.

7. Diese Lizenz ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

8. Der Lizenzinhaber hat im Hoheitsgebiet eines jeden Mitgliedstaats die im jeweiligen Staat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften insbesondere für den Straßenverkehr zu beachten.

9. Linienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.

Linienverkehr ist genehmigungspflichtig.

Sonderformen des Linienverkehrs sind die regelmäßige Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können.

Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere

a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte,

b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt,

~~c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort.~~

Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, dass der Ablauf wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepasst wird.

Sonderformen des Linienverkehrs sind nicht genehmigungspflichtig, sofern sie durch einen Vertrag zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmen abgedeckt sind.

Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die auf die Benutzer der bestehenden Liniendienste ausgerichtet sind, ist genehmigungspflichtig.

Gelegenheitsverkehr ist der Verkehrsdienst, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, entspricht und für den insbesondere kennzeichnend ist, dass auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert werden. Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die bestehenden Liniendiensten vergleichbar und auf deren Benutzer ausgerichtet sind, unterliegt der Pflicht zur Genehmigung nach dem in ~~Abschnitt~~ ~~II~~ Kapitel III der Verordnung ~~(EWG) Nr. 684/92~~ ⌦ (EG) Nr. [.../…] ⌫ festgelegten Verfahren. Diese Dienste verlieren die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs auch dann nicht, wenn sie mit einer gewissen Häufigkeit durchgeführt werden.

Gelegenheitsverkehr ist nicht genehmigungspflichtig.

↑

ANHANG II

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EWG) Nr. 684/92	Verordnung (EG) Nr. 12/98	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1		Artikel 1 Absatz 1 (geändert)
-		Artikel 1 Absatz 4 (neu)
Artikel 2 Nummer 1.1		Artikel 2 Buchstabe a, Artikel 5 Absatz 1
Artikel 2 Nummer 1.2		Artikel 2 Buchstabe b, Artikel 5 Absatz 2
Artikel 2 Nummer 1.3		Artikel 5 Absatz 3
Artikel 2 Nummer 3.1		Artikel 2 Buchstabe c, Artikel 5 Absatz 3
Artikel 2 Nummer 3.3		Artikel 5 Absatz 3
Artikel 2 Nummer 3.4		Artikel 5 Absatz 3
Artikel 2 Nummer 4		Artikel 2 Buchstabe d, Artikel 5 Absatz 5
Artikel 3		Artikel 3 (geändert), Artikel 28
Artikel 3a		Artikel 4
Artikel 4		Artikel 5 (geändert)
Artikel 5		Artikel 6
Artikel 6		Artikel 7
Artikel 7		Artikel 8 (geändert)
Artikel 8		Artikel 9
Artikel 9		Artikel 10 (geändert)
Artikel 10		Artikel 11

Artikel 11		Artikel 12
Artikel 12		Artikel 13
Artikel 13		Artikel 5 Absatz 5 (geändert)
	Artikel 1	Artikel 14 (geändert)
	Artikel 2	Artikel 2, Artikel 5
	Artikel 3	Artikel 15
	Artikel 4 Absatz 1	Artikel 16 Absatz 1 (geändert)
	Artikel 4 Absatz 2	Artikel 16 Absatz 2
	Artikel 4 Absatz 3	Artikel 16 Absatz 3
	Artikel 4 Absatz 4	Artikel 16 Absatz 4
	Artikel 4 Absatz 5	-
	Artikel 5	Artikel 4 Absatz 3
	Artikel 6	Artikel 17
	Artikel 7	Artikel 27 Absatz 3 (geändert)
	Artikel 8	Artikel 26 (geändert)
	Artikel 9	-
	Artikel 10	Artikel 26 (geändert)
Artikel 14		Artikel 18 (geändert)
Artikel 15		Artikel 12, Artikel 19
	Artikel 11 Absatz 1	Artikel 20 (geändert)
Artikel 16 Absatz 1		Artikel 21 Absatz 1
Artikel 16 Absatz 2		Artikel 21 Absatz 2
Artikel 16 Absatz 3		Artikel 22 Absatz 1 (geändert)
Artikel 16 Absatz 4		Artikel 22 Absatz 2 (geändert)
Artikel 16 Absatz 5		Artikel 24
		Artikel 23 Absatz 1 (neu)

	Artikel 11 Absatz 2	Artikel 23 Absatz 2
	Artikel 11 Absatz 3	Artikel 23 Absatz 2
	Artikel 11 Absatz 4	-
	Artikel 12	Artikel 22, Artikel 23
	Artikel 13	-
Artikel 16a		-
Artikel 17		-
Artikel 18		Artikel 25
Artikel 19	Artikel 14	Artikel 27
Artikel 21		Artikel 29
Artikel 22	Artikel 15	Artikel 30
Anhang I		Anhang I
		Anhang II (neu)