



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 9. März 2017
(OR. en)

7114/17

TRANS 105

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	7. März 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 116 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT über die Umsetzung bestimmter Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers im Zeitraum 1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2014 (Zweiter Bericht der Kommission über die Umsetzung bestimmter Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers durch die Mitgliedstaaten)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 116 final.

Anl.: COM(2017) 116 final



Brüssel, den 7.3.2017
COM(2017) 116 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**über die Umsetzung bestimmter Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur
Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des
Kraftverkehrsunternehmers im Zeitraum 1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2014**

**(Zweiter Bericht der Kommission über die Umsetzung bestimmter Vorschriften für die
Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers durch die Mitgliedstaaten)**

I. Einleitung

Dieser Bericht bezieht sich auf die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers in Mitgliedstaaten und sein Ziel ist es, eine strengere Kontrolle der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG¹ des Rates (im Folgenden: Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) zu gewährleisten. Diese Verordnung gilt für alle in der EU ansässigen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, sowie jene, die eine solche Ausübung beabsichtigen. Der Beruf des Kraftverkehrsunternehmers bezieht sich sowohl auf den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers² als auch des Personenkraftverkehrsunternehmers³. Bestimmte Kategorien von Unternehmen, wie z. B. solche, die Kraftfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von weniger als 3,5 Tonnen nutzen, fallen nicht in den Geltungsbereich der Verordnung⁴. Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 legt gemeinsame Regeln für die Zulassung zu den Berufen des Güterkraftverkehrsunternehmers und des Personenkraftverkehrsunternehmers fest.

Gemäß Artikel 3 dieser Verordnung müssen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem der Mitgliedstaaten verfügen, zuverlässig sein, die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit und die geforderte fachliche Eignung besitzen. Außerdem sind Kraftverkehrsunternehmer nach Artikel 4 dieser Verordnung dazu verpflichtet, einen Verkehrsleiter zu benennen, der Inhaber eines Befähigungsnachweises ist, das den Besitz der für die Steuerung von Beförderungen in Übereinstimmung mit allen gesetzlichen und industriellen Anforderungen und in wirksamer und dauerhafter Art und Weise erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse bestätigt. Die Verantwortung zur Überprüfung der Einhaltung der in Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 dargelegten Bedingungen durch Kraftverkehrsunternehmen liegt bei den Mitgliedstaaten. Außerdem spielt eine gut organisierte Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der Wirksamkeit der Kontrollen von in der Europäischen Union tätigen Unternehmen.

In Artikel 26 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sind Fristen für die Berichtspflicht der Mitgliedstaaten und der Kommission festgelegt:

¹ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

² Nach Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung, „bezeichnet der Ausdruck ‚Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers‘ die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder mit Fahrzeugkombinationen ausführt“.

³ Nach Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung „bezeichnet der Ausdruck ‚Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers‘ die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Entgelt der beförderten Person oder des Veranstalters der Beförderung ausführt, und zwar mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, einschließlich des Fahrers mehr als neun Personen zu befördern“.

⁴ Nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung, können die „Mitgliedstaaten (...) diese Schwelle jedoch für alle oder einige Kraftverkehrskategorien herabsetzen“.

- Alle zwei Jahre ab dem Datum der Anwendung der Verordnung müssen die Mitgliedstaaten einen Bericht über die Tätigkeiten der zuständigen Behörden erstellen und ihn der Kommission übermitteln, wie in Artikel 26 der Verordnung gefordert.
- Auf der Grundlage der Berichte der Mitgliedstaaten erstellt die Kommission alle zwei Jahre einen Bericht, der dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt wird.

Von den Mitgliedstaaten vorgelegte nationale Berichte stellen einen entscheidenden Beitrag zum Bericht der Kommission dar. In Artikel 26 der Verordnung wird dargelegt, welche Daten in den nationalen Berichten enthalten sein sollten:

„a) eine Übersicht über den Sektor in Bezug auf Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung,

b) die nach Jahr und Art aufgeschlüsselte Zahl der erteilten, ausgesetzten und entzogenen Zulassungen, die Zahl der Erklärungen der Nichteignung sowie die jeweiligen Gründe, auf welchen diese Entscheidungen basieren,

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

d) die Kernstatistiken über die einzelstaatlichen elektronischen Register und deren Nutzung durch die zuständigen Behörden und

e) eine Übersicht über den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 18 Absatz 2, die insbesondere die Zahl der jährlich festgestellten und einem anderen Mitgliedstaat mitgeteilten Verstöße sowie die eingegangenen Antworten sowie die Zahl der jährlich eingegangenen Anfragen und Antworten gemäß Artikel 18 Absatz 3 umfasst.“

Gegenstand des vorliegenden Berichts sind die Qualität und Aktualität der übermittelten nationalen Daten (Abschnitt II) und eine Analyse der von den Mitgliedstaaten vorgelegten Berichte (Abschnitt III). Abschnitt IV enthält die Schlussfolgerungen.

II. Datenübermittlungen

Dies ist der zweite Bericht im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009; er deckt den Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2014 ab. Der erste Bericht⁵ deckte den Zeitraum vom 4. Dezember 2011 (das Datum des Inkrafttretens der Verordnung) bis zum 31. Dezember 2012 ab. Der aktuelle Berichtszeitraum wurde mit dem Bericht über die Umsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr⁶ synchronisiert, wie in Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gefordert. Diese Synchronisierung ermöglicht den Mitgliedstaaten und Interessenträgern einen kohärenten Überblick über den Sektor hinsichtlich des Binnenmarkts und der Sozialvorschriften im Berichtszeitraum.

⁵ COM(2014) 592 final, 25.9.2014.

⁶ Siehe Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

Trotz der Berichtspflicht, wie sie in Artikel 26 dieser Verordnung dargelegt ist, haben sechs Mitgliedstaaten, namentlich Österreich, Belgien, Zypern, Ungarn, die Niederlande und Portugal, ihre nationalen Berichte nicht vorgelegt. Einige Mitgliedstaaten legten ihre Daten mit einer erheblichen Verzögerung nach der Frist am 30. September 2015 vor, was die Zeitplanung der Erstellung des Kommissionsberichts wesentlich beeinflusste. In mehreren Berichten wurden bestimmte notwendige Informationen nicht angegeben, was die Durchführung einer umfassenden Analyse schwierig gestaltete. Es gibt auch Fälle, in denen die angegebenen Daten einen anderen als den erforderlichen Zeitrahmen umfassten.

Damit die nationalen Beiträge einheitlich sind und die zuständigen nationalen Behörden bei der Erfüllung ihrer Berichtspflichten unterstützt werden, schlugen die Kommissionsdienststellen den Mitgliedstaaten 2015 ein Berichtsmuster vor, das ab dem zweiten Berichtszeitraum verwendet werden sollte. Die meisten Mitgliedstaaten, die ihre nationalen Berichte vorlegten, nutzten das Berichtsmuster.

Da die Mitgliedstaaten, die während des aktuellen Berichtszeitraums Berichte vorlegten, nicht dieselben sind, die im ersten Berichtszeitraum Berichte vorlegten und da die Dauer der Berichtszeiträume unterschiedlich ist⁷, konnten keine Vergleiche zwischen den beiden Berichtszeiträumen angestellt werden und, selbst wenn, wären sie in keinem Fall aussagekräftig. Aus diesem Grund werden im aktuellen Bericht keine derartigen Vergleiche angestellt.

Die Kommission hat eine Studie zur Ex-post-Bewertung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und 1072/2009⁸ in Auftrag gegeben. Soweit von Belang, stützt sich der vorliegende Bericht auf Informationen aus dieser Studie.

III. Analyse der Daten über die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers

1. Übersicht über den Straßenverkehrssektor in Bezug auf Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung

In diesem Teil des Berichts werden die nationalen Anforderungen, die Durchführung von Kontrollen, das Niveau der Einhaltung und die angetroffenen Schwierigkeiten auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten eingereichten Informationen dargestellt. Aufgrund der fragmentarischen Natur der von den Mitgliedstaaten angefertigten Berichte ist dieser Überblick in seinem Umfang nicht vollständig. Bei Bedarf werden die Berichte der Mitgliedstaaten mit Daten aus den oben genannten Bewertungsstudien ergänzt.

Wie nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 unter bestimmten Umständen zulässig, stellen mehrere Mitgliedstaaten nationale Anforderungen, die zusätzlich zu den vier in der Verordnung festgelegten Anforderungen (tatsächliche und dauerhafte Niederlassung, Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung) erfüllt werden müssen, um zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen zu werden. Beispielsweise gilt in der Slowakei für Verkehrsleiter ein Mindestalter von 21 Jahren als Voraussetzung. Österreich fügte die Bedingung hinzu, dass Kraftverkehrsunternehmer über die notwendigen Stellplätze in der Gemeinde oder in einer anderen Gemeinde im selben oder

⁷ Ungefähr ein Jahr für den ersten Berichtszeitraum und zwei Jahre für den zweiten Berichtszeitraum.

⁸ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

in einem angrenzenden Verwaltungsbezirk verfügen müssen. In Spanien gilt die zusätzliche Anforderung, dass Bewerber über drei Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mindestens 60 Tonnen⁹ verfügen müssen. Frankreich, Italien und Lettland entschlossen, die Verpflichtung zur Einhaltung der Regeln für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auf Güterkraftverkehrsunternehmer, die Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen betreiben, auszuweiten.

Es gibt große Unterschiede in der Art, wie Mitgliedstaaten die Einhaltung der vier in der Verordnung festgelegten Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers überprüfen, sowie bei der Anzahl der durchgeführten Überprüfungen.

Estland berichtete, dass die Überprüfungen der Einhaltung der Verordnung nach einem risikobasierten System erfolgen, das in erster Linie auf Unternehmen abzielt, bei denen das Risiko schwerwiegender oder häufiger Verstöße gegen die Kraftverkehrsvorschriften besonders hoch ist.

In Irland werden Überprüfungen der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung mindestens alle fünf Jahre im Rahmen eines Zulassungsverlängerungsverfahrens für jedes Unternehmen durchgeführt. Zusätzlich können solche Überprüfungen bei manchen Unternehmern, die als mit einem hohen Risiko behaftet gelten oder den zuständigen Behörden zur Kenntnis gelangt sind, häufiger durchgeführt werden. Die Zuverlässigkeit wird überprüft, indem der Verkehrsleiter und alle anderen zuständigen Personen im Rahmen der Nationalen Sicherheitsprüfung („National Vetting Service“) der Nationalpolizei („National Police Force“) überprüft werden. Diese Sicherheitsprüfung stellt den zuständigen Behörden einen Strafregisterauszug zur Verfügung, anhand dessen die Zuverlässigkeit überprüft werden kann. Während der fünfjährigen Gültigkeitsdauer einer Unternehmerzulassung besteht üblicherweise keine Notwendigkeit für den Unternehmer, der Zulassungsbehörde weitere Informationen zur Verfügung zu stellen. Dies wäre nur der Fall, wenn die Behörde ein Risiko in Bezug auf diesen Unternehmer festgestellt hat.

In Lettland werden Überprüfungen der finanziellen Leistungsfähigkeit mittels Informationen aus den Jahresberichten des Unternehmensregisters durchgeführt. Außerdem wird die Erfüllung aller vier Anforderungen überprüft, bevor eine Zulassung für Beförderungen erteilt wird. Die Mehrzahl der ausgesetzten Zulassungen geht auf Anfragen des Finanzamts zurück, wenn dieses entschieden hat, die Wirtschaftstätigkeit des Verkehrsunternehmens auszusetzen. Da in Lettland beglaubigte Kopien von Gemeinschaftslizenzen und Lizenzen für die innerstaatliche Beförderung für jedes einzelne Fahrzeug und lediglich für zwölf Monate ausgegeben werden, werden die beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenzen und Lizenzen für die innerstaatliche Beförderung im Falle einer Nichteinhaltung der vier Anforderungen nicht erneuert. Überprüft wird die Zuverlässigkeit des Kraftverkehrsunternehmers, des Unternehmens und seiner Mitglieder. Bei einem Wechsel des Verkehrsleiters oder der Mitglieder des Unternehmensvorstands wird die Zuverlässigkeit jedes neuen Mitglieds überprüft.

⁹ Diese nationale Anforderung entspricht jedoch nicht den in der Verordnung festgelegten Bedingungen, was die Kommission am 17. November 2016 zu der Entscheidung veranlasste, vor dem Europäischen Gerichtshof Klage gegen Spanien zu erheben mit der Begründung, dass diese Anforderung unverhältnismäßig und möglicherweise diskriminierend gegenüber sehr kleinen Unternehmen ist.

In Spanien werden zwei Methoden zur Überprüfung der Einhaltung der Kriterien für die Zulassung zum Beruf angewandt. Die erste Methode besteht darin, von Unternehmen zu verlangen, dass diese Unterlagen einreichen, die beweisen, dass sie die vier Anforderungen einhalten. Die zweite Methode besteht darin, dass Inspektoren die Betriebsanlagen der Unternehmen besuchen und Überprüfungen vor Ort vornehmen. In Spanien müssen Kraftverkehrsunternehmen alle zwei Jahre die Erneuerung ihrer Zulassung beantragen, sodass die Einhaltung der vier Anforderungen alle zwei Jahre kontrolliert wird. Außerdem findet jedes Jahr eine Reihe an Inspektionen statt, um sicherzustellen, dass Unternehmen, deren Zulassung nicht erneuert wurde, keine Verkehrstätigkeit ausüben. Im Jahr 2013 wurden 354 Unternehmen mit dieser Absicht überprüft und drei wurden bestraft, weil sie ohne Zulassung Verkehrstätigkeiten ausübten; 2014 wurden 1 184 Unternehmen überprüft und 36 Verstöße festgestellt.

In Polen sind 400 Inspektoren für Unterwegskontrollen und Vor-Ort-Überprüfungen in den Güterkraftverkehrsunternehmen zuständig. Die von diesen Inspektoren gesammelten Informationen werden an das internationale Transportbüro („International Transport Office“) und an lokale Behörden, die die Gemeinschaftslizenzen ausgeben und die Einhaltung der vier in Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 festgelegten Anforderungen überprüfen, weitergeleitet. In Polen gilt als tatsächliche und dauerhafte Niederlassung ein Ort mit technischer Ausstattung und Geräten, die für die Durchführung von Transporttätigkeiten in einer strukturierten und dauerhaften Weise geeignet sind, was mindestens eines der folgenden Elemente umfassen muss: einen Stellplatz; eine Entladezone; Ausrüstung für die Instandhaltung von Fahrzeugen.

In Deutschland gab es lediglich ein Risikoeinstufungssystem auf regionaler Ebene, doch besteht seit Juli 2014 ein bundesweites Einstufungssystem. Verstöße werden entweder mit fünf Punkten (schwerwiegendste Verstöße), drei Punkten (schwerwiegende/ernsthafte Verstöße) oder einem Punkt (sonstige Verstöße) bewertet. Ein Unternehmen wird dann als Unternehmen mit erhöhtem Risiko bewertet, wenn es entweder fünf Punkte (Unternehmen mit bis zu zehn Fahrzeugen), acht Punkte (bis zu 50 Fahrzeuge) oder elf Punkte (mehr als 50 Fahrzeuge) angesammelt hat.

Die britische „Driver and Vehicle Standards Agency“ verfügt seit 2006 über ein System mit der Bezeichnung OCRS (Operator Compliance Risk Score). Dieses System wurde 2012 verfeinert, um seine Vorausschätzungen zu verbessern. Das OCRS integriert Informationen über Verstöße gegen die Betriebssicherheit, die mit anderen Verstößen in Beziehung gesetzt werden.

In Dänemark werden alle neuen Bewerber für eine nationale oder eine Gemeinschaftslizenz in Bezug auf finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung, Schuldenstand und dauerhafte Niederlassung überprüft. Die Zuverlässigkeit wird nur überprüft, wenn die Polizei ein Problem gemeldet hat oder sonstige Hinweise auf mögliche Probleme bestehen. Verstöße werden für fünf Jahre gespeichert und umfassen die Verstöße, die von der Polizei bei Unterwegskontrollen festgestellt werden. Die dänische Behörde überprüft üblicherweise alle Bewerber sowie ungefähr 250 der aktiven Unternehmer. Letztere werden anhand des Risikoeinstufungssystems ausgewählt. Unternehmer müssen eine anfängliche finanzielle Leistungsfähigkeit von 150 000 DKK (ungefähr 20 000 EUR) vorweisen, um die ersten beiden Lizenzen zu erhalten, wohingegen die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 lediglich Rücklagen von 9 000 EUR für das erste Fahrzeug und 5 000 EUR für jedes weitere Fahrzeug

vorsieht¹⁰. In Dänemark sind für jedes weitere Fahrzeug 40 000 DKK (ca. 5 400 EUR) erforderlich. Außerdem darf das Unternehmen gegenüber dem Staat keine Zahlungsrückstände von mehr als 50 000 DKK (ungefähr 6 700 EUR) aufweisen. Die dänische Verkehrsaufsichtsbehörde richtet zu diesem Zweck eine Anfrage an die dänische Steuerbehörde, wenn sie die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens überprüft.

Rumänien verwendet ein Risikoeinstufungssystem, um unter Berücksichtigung aller von den Verkehrsunternehmen begangenen Verstöße im Kraftverkehr gezielte Kontrollen vorzunehmen. Wenn ein Unternehmen eine Filiale eröffnet, wird die tatsächliche und dauerhafte Niederlassung überprüft.

In den Niederlanden hat die niederländische Straßenverkehrsorganisation für den nationalen und internationalen Transport eine Methode zur Erkennung von Verkehrsunternehmern entwickelt, bei denen ein Risiko der Nichterbringung der finanziellen Leistungsfähigkeit besteht. Verkehrsunternehmer, bei denen ein solches Risiko besteht, werden genau überwacht. Für den Fall, dass bei einem Verkehrsunternehmer ein hohes Risiko besteht, dass dieser die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht innerhalb der in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 dargelegten Fristen erfüllen kann, wird die Gemeinschaftslizenz entzogen. Durch diese Methode sind Verkehrsunternehmer verpflichtet, die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit während der gesamten Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz zu erfüllen und nicht nur während der Bewerbungsfrist. Die Risikoeinstufung erstreckt sich auch auf das Erfordernis der fachlichen Eignung.

In Finnland ist das Risikoeinstufungssystem mit den Überprüfungen der Zuverlässigkeit verbunden. Eine systematische Überprüfung der Zuverlässigkeit aller relevanten Personen wird als anspruchsvolle Aufgabe erachtet, weshalb eine Risikoeinstufung notwendig ist.

Was die Schwierigkeiten bei den Überprüfungen der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung betrifft, die als ressourcenintensiver als andere Überprüfungen erachtet werden, betonen mehrere Vollzugsbehörden den anspruchsvollen Charakter dieser Überprüfungen und das Fehlen von Verwaltungskapazitäten, um alle in einem bestimmten Mitgliedstaat registrierten Kraftverkehrsunternehmen zu kontrollieren.

Die Anzahl der in jedem Mitgliedstaat durchgeführten Überprüfungen hinsichtlich der vier Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers unterscheidet sich stark. Beispielsweise wurden 2014 in Bulgarien 5 640 Unternehmen auf eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung hin überprüft, wohingegen in Estland im Zeitraum 2013-2014 120 Überprüfungen stattfanden. In Estland wurden im Zeitraum 2013-2014 50 Überprüfungen der Zuverlässigkeit und 50 Überprüfungen der fachlichen Eignung durchgeführt. In Rumänien wurden 2013 2 543 und 2014 2 760 Überprüfungen der Zuverlässigkeit durchgeführt. In Spanien wurden im Zeitraum 2013-2014 12 415 Überprüfungen hinsichtlich der vier Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers durchgeführt (davon 10 495 Frachtunternehmen und 1 920 Personenverkehrsunternehmen).

Schließlich legen die verfügbaren Daten hinsichtlich des Niveaus der Einhaltung der Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Güterverkehrsunternehmers nahe, dass dieses relativ hoch ist. Beispielsweise wurde bei lediglich 49 der 5 640 im Jahr 2014 in Rumänien auf eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung hin überprüften Unternehmen

¹⁰ Siehe Artikel 7 Absatz 1.

festgestellt, dass keine solche Niederlassung bestand. Auch Irland meldet ein hohes Einhaltungsniveau, ohne die Anzahl der Verstöße genau anzugeben.

2. Zulassungen

Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 definiert die Zulassung zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers als „eine Verwaltungsentscheidung, durch die einem Unternehmen, das die in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen erfüllt, gestattet wird, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben“.

Die Rechtsnatur einer „Verwaltungsentscheidung“ unterscheidet sich in den Mitgliedstaaten. Dabei kann es sich um eine Voraussetzung zum Erhalt einer Lizenz für den innerstaatlichen Verkehr und/oder eine Gemeinschaftslizenz für die Durchführung von internationalen Beförderungen handeln; sie kann gleichwertig mit einer Zulassung ausschließlich für den innerstaatlichen Verkehr sein oder eine Lizenz für innerstaatliche und internationale Beförderungen, die durch eine einzige Zulassung erteilt werden, bezeichnen.

Beispielsweise gibt es in Bulgarien und Litauen vier Arten von Lizenzen (innerstaatlicher Personenverkehr, innerstaatlicher Güterverkehr, Gemeinschaftslizenz für Personenverkehr und Gemeinschaftslizenz für Güterverkehr). Hingegen gibt es in Bulgarien nur ein Dokument (d. h. Zulassung) für den innerstaatlichen und internationalen Verkehr.

Seit 2012 müssen Unternehmen, die in Estland niedergelassen sind, eine Gemeinschaftslizenz beantragen, die die einzige Art von Zulassung darstellt, die in diesem Mitgliedstaat existiert.

In Luxemburg gibt es nur zwei Arten von Lizenzen: eine für den innerstaatlichen Verkehr und eine für den internationalen Verkehr.

In Rumänien werden ausschließlich Gemeinschaftslizenzen als Zulassungen entweder für den Personen- oder den Güterverkehr erteilt.

Im Vereinigten Königreich gibt es zwei Hauptarten von Zulassungen, die für Personen- und Güterverkehrsunternehmen gelten. Dabei handelt es sich um standardisierte nationale Lizenzen (*Standard National Licences*) und internationale Lizenzen. Die internationalen Lizenzen gelten für diejenigen Unternehmen, die internationale Beförderungen durchführen und als solche eine Gemeinschaftslizenz besitzen. Außerdem gibt es im Vereinigten Königreich weitere Kategorien für Werkverkehrsunternehmer, die nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 fallen. Darüber hinaus gibt es eine weitere Kategorie für Personenbeförderungen durchführende Einrichtungen, die keine Unternehmen sind und somit nicht als gewerblich gelten, z. B. Schulen, gemeinnützige Organisationen und Bürgervereinigungen.

Aufgrund der unterschiedlichen Bedeutungen von „Zulassung“ für Unternehmen zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers können die von den Mitgliedstaaten eingereichten quantitativen Daten nicht direkt verglichen werden. Dennoch übermittelten die meisten Mitgliedstaaten am 31. Dezember 2014 Gesamtzahlen über die zugelassenen Unternehmer, womit ein Bezugspunkt für Daten über die Anzahl von erteilten, ausgesetzten oder entzogenen Zulassungen gegeben ist. In Italien gibt es 111 677 zugelassene Unternehmer (Güter und Personen), Spanien hat 93 997, das Vereinigte Königreich 90 418, Frankreich 68 658, Deutschland 59 671, Polen 32 676, Schweden 18 092, Finnland 16 285, Griechenland 13 115 (nur Güter), Bulgarien 11 294, Kroatien 10 852, Irland 5 655, Dänemark 5 618,

Slowenien 5 617, Litauen 5 341, Lettland 4 702, Estland 3 126, Malta 663 und Luxemburg hat 427 zugelassene Unternehmer.

Die verfügbaren Daten legen den Schluss nahe, dass es sich bei der überwiegenden Mehrheit der zugelassenen Unternehmen um Güterkraftverkehrsunternehmen handelt. Der Anteil der zugelassenen Güterkraftverkehrsunternehmen an der Gesamtzahl der gemeldeten in den Mitgliedstaaten zugelassenen Unternehmen lag am 31. Dezember 2014 bei 88 %, während lediglich 12 % Personenverkehrsunternehmen waren¹¹. Die einzige Ausnahme bildete Malta, wo die Anzahl der Personenverkehrsunternehmen (578) die Anzahl der Güterkraftverkehrsunternehmen (85) bei weitem übertraf, wohingegen in Frankreich der Anteil der Personenverkehrsunternehmen deutlich über dem EU-Durchschnitt lag (38 %).

2.1 Erteilte Zulassungen

20 Mitgliedstaaten¹² legten Daten über die erteilten Zulassungen vor. Auf der Grundlage dieser Daten ist festzustellen, dass in diesen Mitgliedstaaten rund 261 156¹³ Zulassungen zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers im Personen- (29 749) und Güterverkehr (231 407) erteilt wurden.

Die Anzahl der erteilten Zulassungen reichte von 44 in Malta bis 81 719 in Spanien. Eine detaillierte Tabelle mit den übermittelten Angaben ist Anhang I zu entnehmen.

Ähnlich wie bei der Zahl der am 31. Dezember 2014 zugelassenen Unternehmen (siehe Abschnitt 2) galten die meisten der 2013 und 2014 erteilten Zulassungen ebenfalls für Güterkraftverkehrsunternehmen (insgesamt 89 %) und nur ein kleiner Anteil betraf Personenverkehrsunternehmen (11 %).

2.2 Entzogene und ausgesetzte Zulassungen

Auf der Grundlage der von den betreffenden 20 Mitgliedstaaten gemeldeten Daten lag die Gesamtzahl der entzogenen oder ausgesetzten Zulassungen im Zeitraum 2013-2014 bei 161 289. Es lässt sich feststellen, dass die höchste Zahl entzogener Zulassungen (fast 123 758 im Personen- und Güterverkehr) von Spanien gemeldet wurde. Am anderen Ende der Skala wurden in Kroatien (4), Irland (6) und Rumänien (16) sehr wenige Zulassungen entzogen oder ausgesetzt.

Detaillierte Informationen über Entzug und Aussetzung von Zulassungen sind Anhang II zu diesem Bericht zu entnehmen.

In den meisten Mitgliedstaaten, die Gründe für den Entzug und die Aussetzung von Zulassungen meldeten, fanden solche Entzüge und Aussetzungen vorwiegend wegen des Ablaufs der Zulassung/Gemeinschaftszulassung oder der Auflösung des Unternehmens oder auf Anfrage des Unternehmers statt.

¹¹ Griechenland meldete lediglich die Anzahl der Güterverkehrsunternehmen.

¹² Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Polen, Schweden, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich.

¹³ Für die Tschechische Republik umfasst diese Zahl die 2015 erteilten Zulassungen.

Es ist jedoch hervorzuheben, dass in zwei Mitgliedstaaten der Hauptgrund für den Entzug oder die Aussetzung einer Zulassung ein anderer war. In Schweden war der Hauptgrund für Entzüge die Nichterfüllung der Anforderung der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung (1 793 Entzüge auf dieser Grundlage) und im Vereinigten Königreich war der Hauptgrund das Fehlen der fachlichen Eignung (1 263 Entzüge und Aussetzungen auf dieser Grundlage).

3. Bescheinigungen der fachlichen Eignung

Gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 stellen die zuständigen Behörden Bescheinigungen der fachlichen Eignung aus, die bestätigen, dass die Bewerber die schriftlichen und mündlichen Prüfungen erfolgreich bestanden haben.

Auf der Grundlage der von 20 Mitgliedstaaten bereitgestellten Informationen¹⁴ wurden im Berichtszeitraum 483 544 Bescheinigungen der fachlichen Eignung ausgestellt¹⁵. Diese Zahl umfasst Bescheinigungen, die auf der Grundlage der Prüfung nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und durch Anerkennung der Berufserfahrung aufgrund einer Ausnahmeregelung nach Artikel 9 ausgestellt wurden.

Der größte Anteil der während des Berichtszeitraums in der Europäischen Union ausgestellten Bescheinigungen entfällt auf Spanien (410 700), gefolgt von Rumänien (25 597), Polen (6 891), Frankreich (6 679) und Deutschland (6 226¹⁶). Ausführliche Angaben hierzu sind Anhang III zu entnehmen.

4. Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters

Wird einem Verkehrsleiter seine Zuverlässigkeit aberkannt, so soll gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die zuständige Behörde den Verkehrsleiter für ungeeignet erklären, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten.

Die meisten Mitgliedstaaten¹⁷, die Angaben zur Zahl der Erklärungen der Nichteignung vorgelegt haben, erklärten, dass es im Berichtszeitraum weder im Personen- noch im Güterverkehr solche Fälle gegeben habe. Erklärungen der Nichteignung wurden in sieben Mitgliedstaaten abgegeben: Italien (680)¹⁸, Vereinigtes Königreich (493), Deutschland (62), Schweden (52), Estland (7), Finnland (5) und Frankreich (1). Die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten sind Anhang II zu entnehmen.

¹⁴ Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich.

¹⁵ Im Falle der Tschechischen Republik und der Slowakei beziehen sich die Zahlen auf 2015 statt auf den Berichtszeitraum.

¹⁶ Deutschland meldete lediglich die Zahl der an Güterkraftverkehrsunternehmen erteilten Bescheinigungen der fachlichen Eignung.

¹⁷ Bulgarien, Tschechische Republik, Dänemark, Griechenland, Spanien, Kroatien, Litauen, Luxemburg, Lettland, Polen, Rumänien und Slowenien.

¹⁸ Diese Zahl bezieht sich auf die Gesamtzahl der Erklärungen der Nichteignung, die bis zum 8. September 2015 (statt des Berichtszeitraums) abgegeben wurden.

5. Informationsaustausch

Nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 muss jeder Mitgliedstaat ein nationales Register der Kraftverkehrsunternehmen, die zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen sind, führen. Die Mindestanforderungen an die in dieses Register eingegebenen Daten und die gemeinsamen Regeln über ihre Vernetzung durch das europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) sind im Beschluss der Kommission (EU) 2016/480¹⁹ festgelegt. Insbesondere umfassen diese Daten die Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmen, schwerwiegende Verstöße und Daten über die Gemeinschaftslizenzen.

Die Einrichtung eines europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) war als ein nächster Schritt zur Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden im Hinblick auf die weitere Verbesserung der grenzübergreifenden Durchsetzung der europäischen Rechtsvorschriften für den Kraftverkehr gemäß Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 geplant. Durch das ERRU dürfte die grenzüberschreitende Vollstreckung vereinfacht und kostengünstiger werden, sofern alle Mitgliedstaaten vernetzt sind und das System tatsächlich zum Austausch hochwertiger Daten aus ihren Datenbanken nutzen. Die Vernetzung der nationalen Register sollte bis spätestens 31. Dezember 2012 erfolgen.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Berichts hatten drei Mitgliedstaaten²⁰ ihre nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen immer noch nicht vernetzt. Mehrere Mitgliedstaaten nutzen das ERRU regelmäßig, um Informationen mit anderen Mitgliedstaaten auszutauschen, insbesondere Informationen zur Zuverlässigkeit und zu schwerwiegenden Verstößen. Im Allgemeinen wird das ERRU als nützliches Instrument angesehen, aber die fehlende Vernetzung aller Mitgliedstaaten stellt immer noch ein wesentliches Hindernis für seinen wirksamen und effizienten Gebrauch dar.

Lediglich zwölf Mitgliedstaaten meldeten einen Datenaustausch mit anderen Mitgliedstaaten²¹. Auf der Grundlage der bereitgestellten Daten kann festgestellt werden, dass das System der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten noch nicht vollständig verwirklicht wurde, auch wenn seit dem letzten Berichtszeitraum ein gewisser Fortschritt in diesem Bereich, insbesondere hinsichtlich der verbesserten Vernetzung mit und dem Gebrauch des ERRU, gemacht worden ist. Ein erheblicher Umfang an Informationsaustausch hinsichtlich schwerwiegender Verstöße und der Zuverlässigkeit ist in Bulgarien, Dänemark, Spanien, Estland, Lettland, Polen, Slowenien, Schweden und dem Vereinigten Königreich verzeichnet worden. Der überwiegende Teil betraf Anfragen auf Überprüfungen der Zuverlässigkeit, die von anderen Mitgliedstaaten gesendet oder empfangen wurden. Die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten sind Anhang IV zu entnehmen.

¹⁹ Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 (ABl. L 87 vom 2.4.2016, S. 4).

²⁰ Polen, Luxemburg und Portugal.

²¹ Bulgarien, Dänemark, Spanien, Estland, Frankreich, Kroatien, Lettland, Polen, Rumänien, Slowenien, Schweden und Vereinigtes Königreich.

IV. Schlussfolgerungen

Dieser Bericht bietet eine Übersicht über die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers vorgelegten Informationen. Diese Informationen betreffen die Aspekte der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 (gemäß Artikel 26 Absatz 1) im Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2014.

Die Qualität und Aktualität der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten variierten stark, was sich auch auf die allgemeine Qualität dieses Berichts auswirkt. Wegen der vielen fehlenden Daten war es nicht möglich, die Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 umfassend zu analysieren. Auch die – noch immer nicht verwirklichte – vollständige Vernetzung der nationalen Register mit dem ERRU ist unverzichtbar, um die Qualität der bereitgestellten Daten zu verbessern.

Zu betonen ist auch, dass das System der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten noch nicht vollständig verwirklicht wurde, auch wenn seit dem letzten Berichtszeitraum erhebliche Fortschritte erzielt wurden. Die Kommission unterstützt seine weitere Verbesserung, durch die die einheitliche und wirksame Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in allen Mitgliedstaaten der EU gestärkt würde.

Die Kommission erinnert die Mitgliedstaaten an ihre Pflicht zur Bereitstellung der vollständigen Berichte mit allen in Artikel 26 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Daten innerhalb der geforderten Frist, um einen vollständigen Bericht zu ermöglichen und Vertragsverletzungsverfahren nach Artikel 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu vermeiden. Ferner fordert die Kommission die Mitgliedstaaten dringend auf, zum Zwecke der Kohärenz nationaler Beiträge das Berichtsmuster zu verwenden.

Wie in Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gefordert, wird der vorliegende Bericht zum gleichen Zeitpunkt wie der Bericht nach Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr veröffentlicht.