



Brüssel, den 25.9.2014  
COM(2014) 592 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 4. Dezember 2011 bis 31. Dezember 2012**

**(Erster 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 den Mitgliedstaaten. Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates<sup>1</sup> (im Folgenden „Verordnung (EG) Nr.1071/2009“) gilt sowohl für alle in der EU niedergelassenen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben als auch für jene, die beabsichtigen, diesen Beruf auszuüben. Die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers bezieht sich sowohl den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers<sup>2</sup> als auch den des Personenkraftverkehrsunternehmers<sup>3</sup>. Bestimmte Unternehmenskategorien, wie diejenigen, die Kraftfahrzeuge nutzen, deren zulässiges Gesamtgewicht weniger als 3,5 Tonnen beträgt, sind von der Geltung dieser Verordnung ausgenommen. Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 legt die gemeinsamen Vorschriften für den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers fest.

Gemäß Artikel 3 dieser Verordnung müssen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedstaat verfügen, zuverlässig sein, eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit und die geforderte fachliche Eignung besitzen. Darüber hinaus verpflichtet Artikel 4 der Verordnung die Kraftverkehrsunternehmen einen Verkehrsleiter zu benennen, der Inhaber einer Bescheinigung über die fachliche Eignung ist, die bestätigt, dass er die Voraussetzungen der fachlichen Eignung erfüllt und über das notwendige Fachwissen verfügt, um Verkehrstätigkeiten gemäß jeglicher rechtlicher und industrieller Anforderungen auf wirksame und zuverlässige Weise auszuführen. Es liegt in der Verantwortung der Mitgliedstaaten, zu überprüfen, ob Kraftverkehrsunternehmen die Bedingungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einhalten. Darüber hinaus spielt eine gut organisierte Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten eine Schlüsselrolle in Hinblick auf eine wirksamere Überwachung der Unternehmen, die in der Europäischen Union tätig sind.

Artikel 26 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 setzt mehrere Fristen:

---

<sup>1</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

<sup>2</sup> Beinhaltet gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung „Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers“ die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder mit Fahrzeugkombinationen ausführt.

<sup>3</sup> Beinhaltet gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung „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.

- Ab dem Geltungsbeginn der Verordnung müssen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 26 der Verordnung ihre Daten alle zwei Jahre weiterleiten;
- Auf der Grundlage der Beiträge aus den Mitgliedstaaten erstellt die Kommission alle zwei Jahre einen Bericht, der dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt wird.

Die von den Mitgliedstaaten vorgelegten nationalen Berichte sind von entscheidender Bedeutung für den Bericht der Kommission. Artikel 26 der Verordnung gibt vor, welche Angaben die nationalen Berichte enthalten müssen:

„(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 und die Zahl der jährlich eingegangenen Anfragen und Antworten gemäß Artikel 18 Absatz 3 umfasst.“

Zusätzlich zu der vorliegenden Einleitung enthält der Bericht drei Teile, die die Qualität und die Aktualität der vorgelegten nationalen Daten (Teil II) regeln und eine von den Mitgliedstaaten vorgelegte Analyse der Berichte (Teil III) umfassen. Teil IV enthält die Schlussfolgerungen.

## **II. Vorzulegende Daten**

Dies ist der erste Bericht im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 für den Zeitraum vom 4. Dezember 2011 bis zum 31. Dezember 2012, damit seine Veröffentlichung gemäß Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung 1071/2009 gleichzeitig mit der des Berichts über die Umsetzung der Sozialvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs<sup>4</sup> erfolgt. Der Beginn dieses Zeitrahmens entspricht dem Datum des Geltungsbeginns dieser Verordnung. Der nächste

---

<sup>4</sup> Im Sinne 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).

Berichtszeitraum wird den gesamten Zeitrahmen von zwei Jahren vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2014 umfassen.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts waren jedoch sechs Mitgliedstaaten (Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Luxemburg und Portugal) der Pflicht zur Vorlage ihrer nationalen Berichte nach Artikel 26 dieser Verordnung nicht nachgekommen. Einige Mitgliedstaaten haben ihre Daten erst nach Ablauf der Frist am 30. September 2013 mit deutlichem Verzug bereitgestellt, wodurch die Erstellung des Berichts der Kommission erheblich beeinträchtigt wurde. In diversen Berichten waren bestimmte wesentliche Informationen nicht enthalten, weshalb sich eine umfassende Analyse als schwierig erwiesen hat. Auch gab es Fälle, in denen die bereitgestellten Daten nicht aus dem erforderlichen Zeitrahmen stammten.

Nicht alle Mitgliedstaaten haben ihre verspätete Übermittlung der Berichte oder lückenhafte Daten gerechtfertigt. Diejenigen, die das getan haben, haben angemerkt, dass sie aufgrund von Schwierigkeiten bei der Verknüpfung ihrer nationalen Register mit dem europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen die Daten zu diesem Thema nicht bereitstellen konnten. Andere gaben an, dass bestimmte Begriffe bezüglich der Anforderungen an die Berichterstattungspflicht unklar wären, beispielsweise die Angabe zu „Kernstatistiken“. Schließlich haben einige Mitgliedstaaten, in denen kommunale oder regionale Behörden für die Rechtsdurchsetzung zuständig sind, angemerkt, dass es sehr schwierig sei, Daten von diesen Behörden zu bekommen.

Es sollte berücksichtigt werden, dass zwar der Inhalt des Berichts in Artikel 26 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 vorgegeben ist, aber kein Berichtsmuster festgelegt wurde. Um Einheitlichkeit gewährleisten zu können und um die zuständigen nationalen Behörden bei der Erfüllung ihrer künftigen Berichtspflichten zu unterstützen, wird den Mitgliedstaaten nach der Auswertung der nationalen Beiträge ein Berichtsmuster vorgeschlagen.

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

#### **1. Übersicht über den Kraftverkehrssektor in Bezug auf Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung**

Dieser Teil besteht aus einer Darlegung der nationalen Anforderungen, der Durchführung von Kontrollen, des Grades der Umsetzung und der aufgetretenen Schwierigkeiten, auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten. Aufgrund des fragmentarischen Charakters der Berichte der Mitgliedstaaten ist dies kein umfassender Überblick.

Daten der nationalen Systeme über den Zugang zum Beruf wurden von Österreich, Frankreich, Italien, der Slowakei und der Tschechischen Republik vorgelegt. Zwei Mitgliedstaaten – Österreich und die Slowakei – stellen innerstaatliche Anforderungen, die parallel zu den Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfüllt werden müssen. In der Slowakei wurde des Weiteren das Mindestalter des Verkehrsleiters auf 21 Jahre

festgelegt. In Österreich wird zudem vorausgesetzt, dass ein Kraftverkehrsunternehmer in der Standortgemeinde oder einer anderen Gemeinde im selben oder einem angrenzenden Verwaltungsbezirk über die erforderlichen Abstellplätze abseits der Straße verfügt.

Frankreich hat die Verpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auf Straßengüterverkehrsunternehmer, deren Fahrzeuge die zulässige Gesamtmasse von 3,5 Tonnen nicht überschreiten und Personenkraftverkehrsunternehmer, die Kraftfahrzeuge einsetzen, die für weniger als neun Fahrgäste geeignet sind, ausgeweitet. Außerdem wurden die Verwaltungsverfahren in Hinblick auf die finanzielle Leistungsfähigkeit vereinfacht.

In der Tschechischen Republik gibt es für Unternehmen vier Arten von Zulassungen. Diese sind: (i) Personenkraftwagen, die einschließlich des Fahrers mehr als neun Personen befördern können, (ii) Nutzfahrzeuge oder Kombinationsfahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen überschreitet, (iii) Personenkraftwagen, die einschließlich des Fahrers nicht mehr als neun Personen befördern können und (iv) Nutzfahrzeuge oder Kombinationsfahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht weniger als 3,5 Tonnen beträgt. Die ersten beiden Kategorien unterliegen der Pflicht, die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu erfüllen.

Italien hat angegeben, dass Regelungen ausgearbeitet werden, die es ermöglichen, zu überprüfen, was einen Verstoß gegen die geltenden Vorschriften darstellt und welche Strafen damit verbunden sind. Des Weiteren stellt Italien verfahrensrechtliche Maßnahmen auf, die die zuständige Behörde ergreifen kann, falls sie in bestimmten Fällen die Aberkennung der Zuverlässigkeit als unverhältnismäßig in Bezug auf den Verstoß ansieht. Schließlich verbessern die italienischen Behörden ihre administrativen und technischen Verfahren, um sicherzustellen, dass Maßnahmen gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 umgesetzt werden. Zusätzlich hat Italien auf Schwierigkeiten bei der Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit in Echtzeit und – aufgrund divergierender Rechtsbegriffe bezüglich einer Sicherheitsleistung in den nationalen Rechtsvorschriften – einen Mangel an frühzeitig vorliegenden Versicherungspolicen sowie auf Schwierigkeiten bei der Verwaltung der betreffenden Verfahren durch über hundert unabhängige Provinzialverwaltungen in Italien hingewiesen.

Spanien hat angemerkt, dass die Anforderungen bezüglich der fachlichen Eignung, finanziellen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit in den nationalen Rechtsvorschriften sehr streng und somit keine tiefgreifenden Änderungen nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nötig seien, abgesehen von spezifischen Änderungen der Rechtsvorschriften hinsichtlich der Beschreibung von Personen, die als Verkehrsleiter tätig sind.

In Hinblick auf die Bestimmungen bezüglich der Zuverlässigkeit (Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) vertrat Slowenien die Auffassung, dass es den Fällen, in denen die Genehmigungsbehörde die Zulassung zum Verkehrsunternehmer aussetzen oder entziehen oder einen Verkehrsleiter für ungeeignet zur Ausübung dieses Berufs erklären kann, an Genauigkeit mangle.

In Hinblick auf die Überprüfung der Einhaltung des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1071/2009 haben Estland, Ungarn, Irland und Lettland ihre jeweilige Situation dargelegt.

Estland hat darauf hingewiesen, dass Kontrollen im Rahmen eines risikobasierten Systems durchgeführt werden, die besonders auf Unternehmen abzielen, bei denen ein erhöhtes Risiko von schwerwiegenden oder regelmäßigen Verstößen gegen Straßenverkehrsvorschriften vorliegt.

In Irland werden Kontrollen der Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung mindestens alle fünf Jahre im Rahmen einer Erneuerung der Zulassung für jedes Unternehmen durchgeführt, da die Dauer einer Zulassung auf diesen Zeitraum begrenzt ist. Des Weiteren könnten diese Überprüfungen für manche Unternehmer, die als hochriskant eingestuft werden oder die die Aufmerksamkeit der zuständigen Behörden auf sich ziehen, häufiger stattfinden. Zuverlässigkeit wird durch eine Kontrolle des Verkehrsleiters oder jeder anderen wichtigen Person durch den Nationalen Überprüfungsdienst, der von der Nationalen Polizei zur Verfügung gestellt wird, überprüft. Dieser Überprüfungsdienst stellt den zuständigen Behörden ein Strafregister zur Verfügung, mit dessen Hilfe die Zuverlässigkeit ermittelt werden kann.

In Lettland wird die Kontrolle der Einhaltung der finanziellen Leistungsfähigkeit anhand der Daten aus den Jahresberichten durchgeführt, die vom Unternehmensregister zur Verfügung gestellt werden.

Ungarn hat die Anzahl der Kontrollen der Einhaltung der Zuverlässigkeit (11062), der finanziellen Leistungsfähigkeit (7197) und der fachlichen Eignung (5329) für den Berichtszeitraum angegeben.

Sechs Mitgliedstaaten (Estland, Irland, Litauen, Malta, Slowenien und Zypern) haben angegeben, dass die Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 (EG) Nr. 1071/2009 von den in der Branche tätigen Kraftverkehrsunternehmen weitgehend eingehalten werden.

## **2. Zulassungen**

Aus den bereitgestellten Daten geht hervor, dass die meisten Mitgliedstaaten nicht über Zulassungen im Sinne des Kapitel III der Verordnung 1071/2009 berichten. Gemäß dieser Verordnung ist die „Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“ eine Verwaltungsentscheidung, durch die einem Unternehmen, das die in der Verordnung 1071/2009 geregelten Voraussetzungen erfüllt, gestattet wird, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben.

Je nach nationaler Regelung gibt es verschiedene Szenarien; eine Zulassung kann Voraussetzung sein, um eine Lizenz für die innerstaatliche Beförderung und/oder eine Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Beförderung zu erhalten, sie kann der Lizenz für die innerstaatliche Beförderung gleichgestellt sein oder sie stellt eine Lizenz für innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung dar, die in Form einer einzigen Zulassung erteilt wird. Aufgrund mangelnder Informationen über nationale Regelungen



hinsichtlich der Zulassungen geben die von den Mitgliedstaaten vorgelegten quantitativen Daten jedoch keinen genauen Überblick über die Anzahl der Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben. Daher **werden die Mitgliedstaaten ersucht, die Grundzüge ihrer nationalen Zulassungssysteme darzulegen, damit im nächsten Berichtszeitraum die Erfassung einheitlicher Daten gewährleistet wird.**

Mehrere Mitgliedstaaten haben die Gesamtzahl der am 31. Dezember 2012 zugelassenen Unternehmer vorgelegt, die den Bezugspunkt für Daten hinsichtlich der Anzahl erteilter, ausgesetzter oder entzogener Zulassungen darstellt. In der Tschechischen Republik sind es knapp 95 600<sup>5</sup> zugelassene Unternehmer, in Italien etwa 81 000, im Vereinigten Königreich mehr als 53 500, in Schweden etwa 18 000, in den Niederlanden knapp 11 700, in Irland 5 800, in Litauen 4 500 und in der Slowakei 2 800. Ungarn verzeichnet etwas mehr als 45 000 gültige Lizenzen.

Auf Basis dieser Daten wird ersichtlich, dass **es sich bei einem Großteil der zugelassenen Unternehmen um Kraftverkehrsunternehmen handelt.**

Zusätzlich stellten Estland und Spanien Informationen über die Zahl der Gemeinschaftslizenzen zum gleichen Zeitpunkt bereit (1 700 bzw. 27 000) jedoch ohne Angabe, in welchem Verhältnis sie zu allen Zulassungen zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers stehen. Bulgarien meldet, dass am 13. Januar 2014 etwa 10 300 Verkehrsunternehmer im Besitz einer Gemeinschaftslizenz waren.

## **2.1 Erteilte Zulassungen**

Zu den erteilten Zulassungen haben die Mitgliedstaaten unterschiedliche Daten gemeldet, die sich häufig auf Gemeinschaftslizenzen und Lizenzen für den innerstaatlichen Verkehr beziehen. Nur zwölf Mitgliedstaaten<sup>6</sup> lieferten Daten zu den erteilten Zulassungen, wobei sich die Daten von sechs Mitgliedstaaten<sup>7</sup> auf den gesamten in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 festgelegten Zeitraum bezogen. Auf der Grundlage dieser Daten ist festzustellen, dass in diesen zwölf Mitgliedstaaten rund 171 000<sup>8</sup> Zulassungen zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers im Personen- und Güterverkehr erteilt wurden. Die Zahl der erteilten nationalen Zulassungen reicht von 900 in Irland bis 81 000 in Italien. Eine detaillierte Tabelle mit den übermittelten Angaben ist Anhang I zu entnehmen.

---

<sup>5</sup> Die Zahl bezieht sich auf vier Arten der Genehmigung, die Folgendes abdecken: Personenbeförderung mit einem Fahrzeug, das mehr als 9 Personen transportiert, das nicht mehr als 9 Personen transportiert, Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen nicht überschreitet und deren Gesamtgewicht 3,5 Tonnen überschreitet. Nicht alle müssen die Anforderungen der Verordnung 1071/2009 erfüllen, um dem Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nachzugehen.

<sup>6</sup> Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn.

<sup>7</sup> Griechenland, Irland, Italien, Österreich, Schweden und Ungarn.

<sup>8</sup> Diese Zahl umfasst die nur 2012 sowie die im gesamten Berichtszeitraum vom 4. Dezember 2011 bis zum 31. Dezember 2012 erteilten Zulassungen.

Aus den Daten geht hervor, dass die meisten Zulassungen in Italien (81 000 für den Personen- und Güterverkehr) und Spanien (fast 31 000 für den Personen- und Güterverkehr) erteilt wurden. Im Vergleich dazu wurden in Frankreich 10 000 Zulassungen für den Personen- und Güterverkehr erteilt. Es sei darauf hingewiesen, dass die französischen Zahlen auch Unternehmer umfassen, die Güter mit Fahrzeugen befördern, deren zulässiges Gesamtgewicht unter dem Schwellenwert von 3,5 Tonnen liegt, sowie Unternehmer, die Personen mit Fahrzeugen für weniger als neun Personen, einschließlich des Fahrers, befördern. Die Zahl der in Spanien erteilten Zulassungen umfasst Eintragungen, Übergänge von Unternehmen, Ersetzungen, Änderungen der Rechtsform, Wohnortwechsel, Modernisierungen, die Aufhebung einer vorübergehenden Aussetzung und Übernahmen.

Die übrigen Mitgliedstaaten haben keine Erläuterungen dazu abgegeben, welche Komponenten die erteilten Zulassungen umfassen. Im Interesse der Einheitlichkeit der Angaben wäre es sinnvoll, einen Konsens darüber zu erreichen, welche Art von Daten auf europäischer Ebene in die Kategorie der erteilten Zulassungen einbezogen werden sollte.

Darüber hinaus ist der Anteil der Zulassungen für den Güterkraftverkehr in allen Fällen mindestens zwei Mal so hoch (Irland) und bis zu fast 70 Mal so hoch (Spanien) wie die für den Personenverkehr erteilten Zulassungen. Diese Tendenz ist nur in Frankreich umgekehrt, wo mehr Zulassungen für im Personenverkehr tätige Unternehmen erteilt wurden. Dies lässt sich durch die französische Entscheidung erklären, ein breiteres Spektrum von Fahrzeugen festzulegen, die die Anforderungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu erfüllen haben.

## **2.2 Entzogene und ausgesetzte Zulassungen**

Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten gemeldeten Daten lässt sich feststellen, dass die höchste Zahl entzogener Zulassungen (fast 37 600 im Personen- und Güterverkehr) von Spanien gemeldet wurde. Dieser Entzug erfolgte, da die Erfüllung der Voraussetzungen für eine zu erteilende Zulassung nicht nachgewiesen wurde, auf Antrag eines Antragstellers oder Einstellung der Tätigkeit. Frankreich verzeichnete mit 4 700 die zweithöchste Zahl entzogener Zulassungen für den Personen- und Güterverkehr, gefolgt von der Slowakei mit 1200, Schweden mit 965, der Tschechischen Republik mit 956 und Slowenien mit 599. In den Niederlanden wurden mehr als 1000 Zulassungen nur für den Güterkraftverkehr entzogen.

Am anderen Ende der Skala lagen Griechenland mit 222 gemeldeten Entzügen im Personen- und Güterverkehr, Polen (68), Lettland (58), Ungarn (33), Italien (31), in den übrigen Mitgliedstaaten wurden nicht mehr als zehn Zulassungen entzogen. Detaillierte Informationen über Entzug und Aussetzung von Zulassungen sind Anhang II zu diesem Bericht zu entnehmen.

Nur in drei Mitgliedstaaten (Slowakei, Spanien und Niederlande) lag die Zahl der Zulassungen für den Personen- und Güterverkehr, die entzogen wurden, über der Zahl der erteilten Zulassungen. Am höchsten ist die Differenz in Spanien, wo über 6 600 Zulassungen mehr entzogen als erteilt wurden. Diese Abweichung könnte noch größer sein, wenn



berücksichtigt wird, dass weitere 12 500 Zulassungen in Spanien ausgesetzt wurden. In der Slowakei und in den Niederlanden waren diese Zahlen weniger ausgeprägt, es wurden 46 bzw. 229 Zulassungen mehr entzogen als erteilt.

Einige Mitgliedstaaten teilten Einzelheiten zu den Gründen für den Entzug der Zulassungen mit. In Österreich sind neun von zehn und in den Niederlanden die meisten Entzüge auf die Nichteinhaltung der Anforderungen des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 betreffend die angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit eines Kraftverkehrsunternehmers zurückzuführen. In Slowenien waren Gründe für den Entzug entweder die Liquidation eines Unternehmens oder der Ablauf einer Gemeinschaftslizenz. Schweden teilte mit, dass 962 von 965 Entzügen wegen Nichterfüllung nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfolgte, gemäß dem die Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen festlegen können. Litauen verzeichnete nur einen einzigen Entzug wegen Nichterfüllung der Anforderung in Bezug auf die fachliche Eignung. Drei weitere Zulassungen wurden im Zusammenhang mit Verstößen gegen die Anforderung betreffend die Anschrift der Niederlassung und Veränderungen der Daten des Verkehrsleiters entzogen.

### **3. Bescheinigung der fachlichen Eignung**

Den Informationen von 20 Mitgliedstaaten zufolge wurden über 52 000 Bescheinigungen der fachlichen Eignung erteilt. 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 dieser Verordnung erteilt wurden.

Der größte Anteil der im Berichtszeitraum in der Europäischen Union erteilten Bescheinigungen entfiel auf Rumänien mit 31,5 % der insgesamt von den Mitgliedstaaten erteilten und gemeldet Bescheinigungen, gefolgt von Frankreich (11 %), Spanien (11 %), Italien (8 %), der Tschechischen Republik (8 %), Schweden (6 %) und Polen (5 %). Von den Mitgliedstaaten, die Daten vorgelegt haben, teilte nur Malta mit, dass im Bezugszeitraum nicht eine einzige Bescheinigung der fachlichen Eignung erteilt wurde. Ausführliche Angaben hierzu sind Anhang III zu entnehmen.

### **4. Nichteignung des Verkehrsleiters erklärt**

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 Mitgliedstaaten, die Angaben zur Zahl der Erklärungen der Nichteignung vorgelegt haben<sup>9</sup>, erklärten, dass im Berichtszeitraum sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr kein einziger Fall zu verzeichnen war. Erklärungen der Nichteignung wurden in vier Mitgliedstaaten abgegeben: Frankreich (3)<sup>10</sup>, Estland (14)<sup>11</sup>, Ungarn (129)<sup>12</sup> und Italien

---

<sup>9</sup> Griechenland, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Slowakei und Tschechische Republik.

<sup>10</sup> Im Jahr 2012.

(348)<sup>13</sup>. Frankreich gab als Grund für die Erklärungen der Nichteignung entweder Betrug in Zusammenhang mit dem Fahrtschreiber oder schwerwiegende Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften an. In Ungarn waren in einigen Fällen Verzögerungen oder Mängel bei der alle zehn Jahre geforderten regelmäßigen Weiterbildung der Verkehrsleiter ausschlaggebend für die Aberkennung der Zuverlässigkeit. Die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten sind Anhang II zu entnehmen.

## 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 Daten, die in diese Register aufgenommen werden sollen, um die Vernetzung der Register der Mitgliedstaaten zu erleichtern, sind festgelegt im Beschluss 2009/992/EU der Kommission über Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind<sup>14</sup>. 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.

Auf der Grundlage der übermittelten Daten lässt sich feststellen, dass das **System der Zusammenarbeit der Verwaltungen zwischen den Mitgliedstaaten nicht verwirklicht worden ist**. Nach Angaben einiger Mitgliedstaaten, beispielsweise Litauens, Maltas, der Niederlande, der Slowakei, der Tschechischen Republik und Zyperns, findet kein Informationsaustausch im Sinne von Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 statt, was möglicherweise zum Teil auf ihre geografische Lage zurückzuführen ist. In Bulgarien, Estland, Frankreich, Irland, Polen, Rumänien und Spanien hingegen fand im Berichtszeitraum ein vorbildlicher Informationsaustausch statt. **Die Kommission unterstützt die weitere Förderung der Verwaltungszusammenarbeit, durch die die konsequente und wirksame Umsetzung der Vorschriften in allen EU-Mitgliedstaaten gestärkt wird.**

Die Vernetzung der nationalen Register sollte bis spätestens 31. Dezember 2012 erfolgen. Mehrere Mitgliedstaaten haben über den Stand der Umsetzung des ERRU informiert. In Zypern und Frankreich war das Register nicht in Betrieb. Irland gab an, die Umsetzung eines neuen elektronischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen befinde sich in der letzten

---

<sup>11</sup> Im Jahr 2012.

<sup>12</sup> Im Berichtszeitraum.

<sup>13</sup> Diese Zahl umfasst bis zum 26. September 2013 abgegebene Erklärungen.

<sup>14</sup> ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 36.

Phase und die Zusammenschaltung werde in Kürze erfolgen. Slowenien versicherte, dass nach der Fertigstellung eines nationalen elektronischen Registers, die in ihre letzte Phase eingetreten sei, alle nach Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erforderlichen Angaben für den nächsten Berichtszeitraum verfügbar sein würden. Frankreich schlug eine gemeinsame Datenbank auf europäischer Ebene vor, in der nach dem Vorbild von Euro Contrôle Route kodifizierte Verstöße gesammelt würden.

#### **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 bestimmte Aspekte der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 durch die Mitgliedstaaten (gemäß Artikel 26 Absatz 1 Buchstaben a bis e der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) im Zeitraum 4. Dezember 2011 bis 31. Dezember 2012.

Qualität und Aktualität der Beiträge aus den Mitgliedstaaten wurden besonders stark dadurch beeinträchtigt, dass es sich um einen ersten Berichtszeitraum handelt. Da eine große Menge Daten fehlen, enthält der Bericht der Kommission keine umfassende Analyse der Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Die Kommission weist die Mitgliedstaaten darauf hin, dass sie verpflichtet sind, den vollständigen Bericht mit allen Angaben gemäß Artikel 26 Absatz 1 Buchstaben a bis e der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 innerhalb des vorgeschriebenen Zeitrahmens vorzulegen.

Damit die nationalen Beiträge einheitlich sind und um die zuständigen nationalen Behörden bei der Erfüllung ihrer künftigen Berichtspflichten zu unterstützen, sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ein Berichtsmuster festlegen. Die Erörterung dieses Berichtsmuster dürfte dazu beitragen, eventuelle Fragen hinsichtlich der Art der zu übermittelnden Daten zu klären, was wiederum den Mitgliedstaaten dabei helfen dürfte, die Daten rechtzeitig für den nächsten Berichtszeitraum zu erfassen. Schließlich wird davon ausgegangen, dass sich durch die Vernetzung der nationalen Register mit dem ERRU auch die Qualität der bereitgestellten Daten verbessert.

Alle Mitgliedstaaten sind aufgerufen, im nächsten Berichtszeitraum 2013-2014 ihrer Berichtspflicht nachzukommen, damit ein vollständiger Bericht erstellt und die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren nach Artikel 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union vermieden werden kann. Außerdem werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die Grundzüge ihrer nationalen Zulassungssysteme darzulegen, damit ein zuverlässiger und besserer Überblick auf europäischer Ebene gegeben ist.

Hervorzuheben ist, dass das System der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten nicht verwirklicht wurde. 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.