



Brüssel, den 28. November 2018  
(OR. en)

14802/18  
ADD 1

**Interinstitutionelle Dossiers:**

2017/0121(COD)  
2017/0122(COD)  
2017/0123(COD)

TRANS 582  
SOC 738  
EMPL 552  
MI 903  
COMPET 823  
CODEC 2123

**BERICHT**

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Delegationen

Nr. Vordok.: ST 13203/3/18 REV 3

Nr. Komm.dok.: ST 9668/17

Betr.: **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor**  
– Allgemeine Ausrichtung

Die Delegationen erhalten anbei den Kompromissvorschlag des Vorsitzes zur  
Verordnung Nr. 1071/2009.

ANLAGE

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (1) Die Erfahrung mit der Umsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009<sup>3</sup> und (EG) Nr. 1072/2009<sup>4</sup> hat gezeigt, dass hinsichtlich der Bestimmungen dieser Verordnungen in einigen Punkten noch Spielraum für Verbesserungen besteht.
- (2) Bislang gelten, sofern in den nationalen Rechtsvorschriften nichts anderes vorgesehen ist, die Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nicht für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, oder mit Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle nicht überschreitet, ausüben. Die Zahl solcher Unternehmen, die sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, hat zugenommen. Infolgedessen haben mehrere Mitgliedstaaten beschlossen, die in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 niedergelegten Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auf diese Unternehmen anzuwenden. Um ein Mindestniveau an Professionalisierung des Sektors, in dem Fahrzeuge verwendet werden, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, durch gemeinsame Vorschriften zu gewährleisten und damit die Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Unternehmen einander anzunähern, sollte diese Bestimmung [...] geändert werden [...]. Die Anforderungen [...] für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sollten für Unternehmer, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind und dort Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen einsetzen, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t liegt, verbindlich vorgeschrieben werden.
- (2a) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sind bestimmte grenzüberschreitende Beförderungstätigkeiten von dem Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz, die zum Zugang zum europäischen Güterkraftverkehrsmarkt berechtigt, ausgenommen. Im Rahmen dieser Marktorganisation sollten Güterkraftverkehrsunternehmer, die Güter in Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen befördern, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet, von dem Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz oder einer anderen Beförderungsgenehmigung ausgenommen werden.

---

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

<sup>4</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

- (2b) Auch wenn Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse unter einer bestimmten Schwelle vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ausgenommen sind, so gestattet die genannte Verordnung den Mitgliedstaaten doch, ihre Bestimmungen ganz oder teilweise auf die betreffenden Fahrzeuge anzuwenden.
- (3) Derzeit dürfen die Mitgliedstaaten für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zusätzliche, über die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hinausgehende Anforderungen vorschreiben. Diese Möglichkeit ist erwiesenermaßen nicht erforderlich, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden, und hat zu Unterschieden bei der Zulassung geführt. Sie sollte daher abgeschafft werden. Sie sollte daher abgeschafft werden.
- (4) Zur Bekämpfung missbräuchlicher Praktiken im Zusammenhang mit sogenannten Briefkastenfirmen muss gewährleistet werden, dass die in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmer sich tatsächlich und dauerhaft in diesem Mitgliedstaat aufhalten und ihre Geschäftstätigkeit von dort aus ausüben. Daher ist es unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrungen erforderlich, die Vorschriften für eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung zu präzisieren und den Mitgliedstaaten zu gestatten, bestimmte zusätzliche Anforderungen einzuführen, um den Verkehrsunternehmer stärker an den Niederlassungsmitgliedstaat anzubinden, beispielsweise im Hinblick auf die operative Infrastruktur wie leicht zugängliche Büros und erforderliche Parkplätze.
- (4a) Im Sinne der tatsächlichen und dauerhaften Anwesenheit im Niederlassungsmitgliedstaat sollte es insbesondere erforderlich sein, dass das Unternehmen Verkehrstätigkeiten mittels der in diesem Mitgliedstaat gelegenen angemessenen technischen Ausstattung durchführt und seine im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge regelmäßig an eine Betriebsstätte in diesem Mitgliedstaat zurückkehren.

- (4b) Die Verpflichtung, die regelmäßige Rückkehr der Fahrzeugflotte zu einer Betriebsstätte im Niederlassungsmitgliedstaat zu organisieren, wäre für Unternehmen, die in einem Inselmitgliedstaat ohne Landgrenze mit einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, eine übermäßige Belastung. Die besondere Situation dieser Unternehmen sollte berücksichtigt werden, indem eine mögliche Ausnahme von der Verpflichtung, für die Rückkehr des Fahrzeugs in diesen Mitgliedstaat zu sorgen, vorgesehen wird. Um gleiche Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsmarkt der Union zu gewährleisten und dennoch eine enge Verbindung zwischen der Fahrzeugflotte und dem Niederlassungsmitgliedstaat sicherzustellen, sollten die betreffenden Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, für die Rückkehr der Fahrzeuge an einen Standort zu sorgen, an dem häufig Umladungen von Waren, die in den und aus dem Niederlassungsmitgliedstaat befördert werden, vom Seeverkehr auf den Straßenverkehr vorgenommen werden. Die Kommission sollte die Anwendung dieser Ausnahmeregelung überwachen, insbesondere um sicherzustellen, dass sie nicht von Briefkastenfirmen genutzt wird.
- (5) Da die Zulassung zum Beruf von der Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens abhängt, besteht Klärungsbedarf hinsichtlich der Personen, deren Verhalten berücksichtigt werden muss, der einzuhaltenden Verwaltungsverfahren und der Wartezeiten in Bezug auf die Rehabilitierung eines Verkehrsleiters, dem die Zuverlässigkeit aberkannt wurde.
- (6) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen nationale Steuervorschriften beträchtlich auf die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb im Straßengüterverkehrsmarkt auswirken können, sollten sie zu den für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevanten Aspekten hinzugefügt werden.
- (7) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen Unionsvorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern und das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht beträchtlich auf den Straßengüterverkehrsmarkt sowie auf den Sozialschutz von Arbeitnehmern auswirken können, sollten sie zu den für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevanten Aspekten hinzugefügt werden.
- (8) Angesichts der Bedeutung des fairen Wettbewerbs für den Markt sollten Verstöße gegen die einschlägigen Unionsvorschriften, einschließlich Vorschriften über den Marktzugang wie Kabotagevorschriften, bei der Bewertung der Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern und Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Die Ermächtigung der Kommission zur Bestimmung der Schwere der betreffenden Verstöße sollte daher entsprechend präzisiert werden.

- (9) Die zuständigen nationalen Behörden hatten Schwierigkeiten, die Dokumente zu bestimmen, die von Verkehrsunternehmen zum Nachweis ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit, insbesondere in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse, vorgelegt werden können. Die Vorschriften über die erforderlichen Nachweise der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten präzisiert werden.
- (10) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers [...] mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden, die im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs sind und deren zulässige Gesamtmasse über 2,5 t und unter 3,5 t liegt [...], ausüben, sollten über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügen, damit sichergestellt ist, dass sie über die erforderlichen Mittel verfügen, um ihre Tätigkeit dauerhaft und langfristig ausüben zu können. Da jedoch die [...] mit diesen Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen im Allgemeinen einen begrenzten Umfang haben, sollten die entsprechenden Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit weniger streng sein als jene, die für die Unternehmer gelten, die Fahrzeuge verwenden, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle überschreitet. Bei der Festlegung der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten auch Fahrzeugkombinationen berücksichtigt werden. Die zuständige Behörde sollte die strengere Anforderung an die finanzielle Leistungsfähigkeit anwenden, wenn die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination über 3,5 t liegt.
- (10a) Damit hohe Standards für die Unternehmen beibehalten oder eingeführt werden können, ohne dabei den Kraftverkehrsinnenmarkt negativ zu beeinflussen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, die finanziellen Anforderungen in Bezug auf die Verwendung von Schwerfahrzeugen auch auf die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen in Bezug auf Fahrzeuge von weniger als 3,5 t anzuwenden.
- (10b) Um einen verlässlichen Kraftverkehrssektor sicherzustellen und die Beitreibung von Schulden gegenüber dem öffentlichen Sektor zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten die Einhaltung von Zahlungsverpflichtungen gegenüber öffentlichen Stellen, wie Mehrwertsteuerschulden und Sozialversicherungsbeiträge, verlangen können und vorschreiben dürfen, dass Unternehmen nicht Gegenstand eines Verfahrens zum Schutz des Vermögens sind.

- (11) Die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern enthaltenen Informationen über die Verkehrsunternehmer sollten so vollständig wie möglich sein, damit die für die Durchsetzung der einschlägigen Vorschriften zuständigen nationalen Behörden einen ausreichenden Überblick über die Unternehmer haben, die Gegenstand von Ermittlungen sind. Vor allem die Angaben zum amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die die Unternehmer verfügen, [...] und zu ihrer Risikoeinstufung [...] dürften eine bessere nationale und grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ermöglichen. Die Vorschriften für das einzelstaatliche elektronische Register sollten daher entsprechend geändert werden.
- (12) Die Begriffsbestimmung des schwersten Verstoßes betreffend die Überschreitung der täglichen Lenkzeit im Sinne von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 stimmt nicht mit der geltenden einschlägigen Bestimmung in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> überein. Dieser Widerspruch führt zu Unsicherheit und unterschiedlichen Vorgehensweisen der nationalen Behörden und damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der betreffenden Vorschriften. Diese Begriffsbestimmung sollte daher präzisiert werden, um die Kohärenz zwischen den beiden Verordnungen zu gewährleisten.

(...)

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

---

<sup>5</sup> 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).

- (18) Um den Marktentwicklungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 [...] und die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016<sup>6</sup> niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (18a) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Erstellung einer Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade von schwerwiegenden Verstößen übertragen werden, die zusätzlich zu den in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> ausgeübt werden.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>6</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>7</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

*Artikel 1*

*Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009*

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

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a [...] erhält folgende Fassung:

"a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat vornehmen;";

ii) Folgender Buchstabe aa wird eingefügt:

"aa) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet;";

iii) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

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

b) [...]

2. Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.
3. Artikel 5 [...] erhält folgende Fassung:

## "Artikel 5

### Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Niederlassung

- (1) Um die Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a zu erfüllen, muss ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat
  - a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen die Originale seiner wichtigsten Unternehmensunterlagen aufbewahrt werden oder – im Falle von Unterlagen in elektronischer Form – der Zugang zu diesen Unterlagen sichergestellt ist, insbesondere seine Beförderungsverträge, Unterlagen zu den Fahrzeugen, über die das Unternehmen verfügt, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Arbeitsverträge, Sozialversicherungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über die Entsendung von Fahrern, Dokumente mit den Daten über die Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um die Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen überprüfen zu können;
  - aa) im Unternehmensregister des betreffenden Mitgliedstaats oder in einem ähnlichen Register eingetragen sein, wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist;
  - aaa) der Einkommenssteuer unterliegen und, wenn dies nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist, über eine Mehrwertsteuernummer verfügen;
  - b) nach Erhalt der Zulassung über ein oder mehrere Fahrzeuge verfügen, die entsprechend den Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats zugelassen sind oder in Betrieb genommen wurden und eingesetzt werden dürfen, unabhängig davon, ob sie sein Eigentum sind oder aufgrund eines sonstiges Rechts, beispielsweise aufgrund eines Mietkauf- oder Miet- oder Leasingvertrags, in seinem Besitz sind;

- c) seine administrativen und gewerblichen Tätigkeiten mittels der angemessenen [...] Einrichtung in Räumlichkeiten, die in diesem Mitgliedstaat gelegen sind, und seine Verkehrstätigkeit mit den Fahrzeugen nach Buchstabe e mittels der in diesem Mitgliedstaat gelegenen technischen Ausstattung tatsächlich und dauerhaft ausüben;
  - ca) die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so organisieren, dass sichergestellt ist, dass ein Fahrzeug, das dem Unternehmen zur Verfügung steht und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt wird, innerhalb von mindestens sechs Wochen, nachdem es eine der Betriebsstätten in diesem Mitgliedstaat verlassen hat, dorthin zurückkehrt;
- [...]
- e) [...] gewöhnlich und auf dauerhafter Basis über eine im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit des Unternehmens angemessene Zahl an Fahrzeugen, die den Bedingungen gemäß Buchstabe b entsprechen, und Fahrern verfügen.

Abweichend von Buchstabe ca kann ein Inselmitgliedstaat, der über keine landgestützten Verbindungen zu einem anderen Mitgliedstaat verfügt, vorsehen, dass in seinem Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen den Einsatz ihrer Fahrzeugflotten so organisieren, dass sichergestellt ist, dass die Fahrzeuge anstatt in den Niederlassungsmitgliedstaat an einen Standort in einem anderen Mitgliedstaat zurückkehren, an dem häufig Umladungen von Waren, die in den und aus dem Niederlassungsmitgliedstaat befördert werden, vom Seeverkehr auf den Straßenverkehr vorgenommen werden.

Die Kommission überwacht die Anwendung dieser Ausnahmeregelung. Zu diesem Zweck erstattet der Mitgliedstaat, der diese Ausnahmeregelung in Anspruch nimmt, alle zwei Jahre Bericht über die Inanspruchnahme, unter anderem auch über den Standort bzw. die Standorte, an den bzw. die die Fahrzeuge der in seinem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen zurückkehren.

- (2) Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Absatz 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat
  - a) im Verhältnis zum Umfang der Tätigkeit des Unternehmens ordnungsgemäß qualifizierte Verwaltungsmitarbeiter in den Räumlichkeiten des Unternehmens oder einen zu den üblichen Geschäftszeiten erreichbaren Verkehrsleiter hat;

- b) im Verhältnis zum Umfang der Tätigkeit des Unternehmens eine operative Infrastruktur zusätzlich zu der in Absatz 1 Buchstabe c genannten technischen Ausstattung im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats hat, einschließlich einer zu den üblichen Geschäftszeiten geöffneten Geschäftsstelle."
4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:
- Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

"Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter, seiner geschäftsführenden Direktoren [...] und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf verhängte Urteile und Sanktionen oder begangene Verstöße schließt die gegen das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter, seine geschäftsführenden Direktoren [...] und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße ein.";
    - in Unterabsatz 3 Buchstabe a wird folgende Ziffer vii angefügt:

"vii) Steuerrecht.;"
    - in Unterabsatz 3 Buchstabe b werden folgende Ziffern xi und xii angefügt:

"xi) die Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr;  
xii) auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht.;"

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

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

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

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

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

c) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

"(2a) Die Kommission [...] erlässt [...] Durchführungsrechtsakte zur Erstellung einer Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der gegen die Unionsvorschriften begangenen schwerwiegenden Verstöße nach Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können [...]. Die Mitgliedstaaten tragen den Informationen über solche Verstöße, auch den von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen, Rechnung, wenn sie die Prioritäten für die Kontrollen nach Artikel 12 Absatz 1 festlegen.

Zu diesem Zweck handelt die Kommission wie folgt:

- a) Sie legt die Kategorien und Arten von Verstößen fest, die am häufigsten festgestellt werden;
- b) sie definiert die Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr von tödlichen oder schweren Verletzungen oder Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehr, auch durch Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor;
- c) sie setzt die Zahl der Verstöße fest, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegendere Verstöße eingestuft werden, und zwar unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrzeuge [...], die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 25 Absatz 3a erlassen.";

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

"Um die Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c zu erfüllen, muss ein Unternehmen dauerhaft in der Lage sein, im Verlauf des Geschäftsjahres seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Zu diesem Zweck muss das Unternehmen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nachweisen, dass es jedes Jahr über [...]

- Kapital und Reserven in Höhe von mindestens 9 000 EUR für [...] das erste genutzte Kraftfahrzeug oder die erste genutzte Fahrzeugkombination, das/die eine zulässige Gesamtmasse von über 3,5 t hat oder geeignet ist, mehr als neun Personen – einschließlich Fahrer – zu befördern, und von mindestens 5 000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug dieser Art verfügt;
- Kapital und Reserven in Höhe von mindestens 1 800 EUR für [...] das erste genutzte Kraftfahrzeug oder die erste genutzte Fahrzeugkombination, das/die im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs ist und dessen/deren zulässige Gesamtmasse über 2,5 t und unter 3,5 t liegt und von mindestens 900 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug dieser Art verfügt. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass das in ihrem Gebiet niedergelassene Unternehmen nachweist, dass es für diese Fahrzeuge über Kapital und Reserven in gleicher Höhe wie für die Fahrzeuge gemäß dem vorstehenden Gedankenstrich verfügt. In diesem Fall unterrichtet die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Kommission entsprechend und die Kommission macht diese Informationen öffentlich zugänglich.";

a1) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt:

"(1a) Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass das Unternehmen, der Verkehrsleiter oder eine andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Person keine nicht privaten ausstehenden Verbindlichkeiten gegenüber Einrichtungen des öffentlichen Rechts haben darf und weder zahlungsunfähig sein noch sich in einem Insolvenzverfahren oder in Liquidation befinden darf.";

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- "(2) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde [...] als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine – von der zuständigen Behörde festgelegte – Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft [...] oder eine Versicherung, einschließlich einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen, oder ein anderes rechtlich bindendes Dokument [...], die eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen über die in Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Beträge darstellen, verlangen.
- (2a) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse für das Jahr der Eintragung des Unternehmens als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft, ein von einem Finanzinstitut ausgestelltes Dokument, das im Namen des Unternehmens Zugang zu Krediten gewährt, oder ein – von der zuständigen Behörde festgelegtes – anderes rechtlich bindendes Dokument, mit dem nachgewiesen wird, dass das Unternehmen über die in Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Beträge verfügt, gelten lassen."

6. Artikel 8 Absatz 9 erhält folgende Fassung:

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

6a. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

- "(2) Zum Zwecke der Erteilung einer Lizenz an ein Güterkraftverkehrsunternehmen, das nur Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzt, können die Mitgliedstaaten beschließen, Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von zehn Jahren vor dem [Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Änderungsverordnung] ohne Unterbrechung ein Unternehmen der gleichen Art geleitet haben, von der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfung zu befreien."

7. Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 3 wird gestrichen.
8. Artikel 12 Absatz 2 Unterabsatz 2 wird gestrichen.
9. Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:
  - "c) höchstens sechs Monate, falls die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt ist, um nachzuweisen, dass diese Anforderung erneut dauerhaft erfüllt ist."
10. Dem Artikel 14 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz 2 angefügt:

"Die zuständige Behörde rehabilitiert den Verkehrsleiter frühestens ein Jahr ab dem Datum der Aberkennung der Zuverlässigkeit."
11. Artikel 16 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - i) Folgende Buchstaben werden angefügt:

"g) amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe [...]e verfügt;

[...]
    - j) Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG."

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

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

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

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

c) Absatz 7 wird gestrichen.

12. Artikel 18 Absätze 2 und 3 erhält folgende Fassung:

"(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten tauschen Informationen über Verurteilungen und Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 aus. Ein Mitgliedstaat, der von einem anderen Mitgliedstaat über einen schwerwiegenden Verstoß gemäß Artikel 6 Absatz 2 informiert wird, der zu einer Verurteilung oder einer Sanktion in den vorangehenden zwei Jahren geführt hat, speichert den mitgeteilten Verstoß in seinem einzelstaatlichen elektronischen Register.

- (3) Die Mitgliedstaaten antworten auf Auskunftsersuchen der zuständigen Behörden aus anderen Mitgliedstaaten und führen gegebenenfalls Kontrollen und Untersuchungen in Bezug auf die Erfüllung der Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen durch.
- Auskunftsersuchen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind zu begründen. Zu diesem Zweck enthalten Auskunftsersuchen glaubhafte Hinweise auf mögliche Verstöße gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a sowie Angaben zum Zweck des Ersuchens und hinreichend detaillierte Angaben zu den angeforderten Informationen.
- (3a) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 3 angeforderten Informationen binnen 30 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren.
- (4) Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er dies dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen zehn Arbeitstagen mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist dies nicht möglich, kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.
- (5) Ist es schwierig [...], einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat dies dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen zehn Arbeitstagen unter Angabe der Gründe mit. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden.

[...]

- (6a) Der Informationsaustausch gemäß Absatz 2 erfolgt über das mit der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010\* eingerichtete Benachrichtigungssystem "ERRU" (European Registers of Road Transport Undertakings).

Die Verwaltungszusammenarbeit und die gegenseitige Amtshilfe zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß den Absätzen 3 bis 5 erfolgt durch das im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012\*\* eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI). Zu diesem Zweck kann jeder Mitgliedstaat die Kontaktstelle gemäß Absatz 1 als zuständige Behörde benennen; die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über das IMI hierüber.

---

\* Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (Abl. L 335 vom 18.12.2010, S. 21).

\*\* Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission (Abl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

- (7) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Informationen, die ihnen im Einklang mit diesem Artikel übermittelt werden, nur im Zusammenhang mit der/den Angelegenheit(en) verwendet werden, für die sie angefordert wurden. Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt lediglich zum Zwecke der Einhaltung dieser Verordnung und steht im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates.
- (8) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich.
- (9) Ein Auskunftsersuchen hindert die zuständigen Behörden nicht daran, im Einklang mit dem einschlägigen nationalen Recht und dem Unionsrecht Maßnahmen zu ergreifen, um mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung zu ermitteln und ihnen vorzubeugen."

12a. In Artikel 23 werden folgende Absätze angefügt:

- "(2) Abweichend von Artikel 1 Absatz 2 werden Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, bis [Abl.: zwei Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Änderungsverordnung] von den Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen, sofern in den Rechtsvorschriften des Niederlassungsmitgliedstaats nichts anderes vorgesehen ist.

- (3) Abweichend von Artikel 16 Absatz 2 gilt die Anforderung über die Einbeziehung der Risikoeinstufung der Unternehmen in die einzelstaatlichen elektronischen Register ab dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG."
13. Artikel 24 wird gestrichen.
14. Folgender Artikel 24a wird eingefügt:

"Artikel 24a  
Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 9 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser (Änderungs)Verordnung] übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß [...] Artikel 8 Absatz 9 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016\* enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

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

---

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

15. Artikel 25 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird gestrichen;
- b) folgender Absatz wird angefügt:

"(3a) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011."

16. Artikel 26 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Buchstabe b wird wie folgt geändert:
  - b) die nach Jahr und Art aufgeschlüsselte Zahl der nach der vorliegenden Verordnung erteilten, der ausgesetzten und der entzogenen Zulassungen, die Zahl der Erklärungen der Nichteignung sowie die jeweiligen Gründe, auf welchen diese Entscheidungen basieren. In den Berichten über den Zeitraum nach dem [ABl.: Datum gemäß Artikel 23 Absatz 2] sind diese Punkte auch aufzuschlüsseln nach 1) Personenkraftverkehrsunternehmern, 2) Güterkraftverkehrsunternehmern, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzen, und 3) allen anderen Güterkraftverkehrsunternehmern;";

b) folgender Absatz [...] wird angefügt:

[...]

"(1a) Die Mitgliedstaaten erstatten [...] alle zwei Jahre der Kommission Bericht über die Ersuchen, die sie nach Artikel 18 Absätze 3 bis 7 [...] gestellt haben, die von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Antworten und die Maßnahmen, die sie auf der Grundlage der übermittelten Informationen ergriffen haben."

17. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

b) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

"2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer oder Vorhandensein und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten."

(...)