

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

Abgeändert durch Vo 1055/2020

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,
auf Vorschlag der Kommission,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses [1],
nach Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten [2],
nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags [3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Zur Verwirklichung des Kraftverkehrsbinnenmarkts unter lauterer Wettbewerbsbedingungen ist die einheitliche Anwendung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers ("Beruf des Kraftverkehrsunternehmers") erforderlich. Diese gemeinsamen Regeln können zu einer besseren Berufsqualifikation der Kraftverkehrsunternehmer, zur Rationalisierung des Marktes, zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Kraftverkehrsunternehmer, ihrer Kunden und der gesamten Wirtschaft sowie zur größeren Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. Durch sie wird ferner die tatsächliche Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der Kraftverkehrsunternehmer gefördert.

(2) In der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer [4] sind die Mindestbedingungen für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers sowie die gegenseitige Anerkennung der hierfür erforderlichen Dokumente festgelegt. Wie die Erfahrung, eine Folgenabschätzung und verschiedene Studien zeigen, wird diese Richtlinie jedoch von den Mitgliedstaaten sehr uneinheitlich angewandt. Diese Unterschiede haben verschiedene negative Auswirkungen, insbesondere Wettbewerbsverfälschung und fehlende Markttransparenz und ein unterschiedliches Maß an Kontrollen sowie die Gefahr, dass Unternehmen, die Mitarbeiter mit geringer fachlicher Eignung beschäftigen, nachlässig sind im Hinblick auf die Vorschriften zur Sicherheit im Straßenverkehr und zum Sozialschutz oder diese weniger genau einhalten, was dem Bild der gesamten Branche abträglich sein kann.

(3) Diese Auswirkungen sind umso negativer, als sie das reibungslose Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts beeinträchtigen können, da der Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und zu bestimmten Kabotagetätigkeiten Unternehmen aus der gesamten Gemeinschaft zugänglich ist.

Einzigste Bedingung für diese Unternehmen ist der Besitz einer Gemeinschaftslizenz, die sie erhalten können, wenn sie die Bedingungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs [5] und der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt [6] erfüllen.

(4) Daher ist es erforderlich, die geltenden Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu modernisieren, um deren einheitlichere und wirksamere Anwendung zu gewährleisten. Da die Einhaltung dieser Vorschriften die wichtigste Voraussetzung für den Zugang zum Gemeinschaftsmarkt ist und auf diesem Gebiet das Gemeinschaftsinstrument der Verordnung Anwendung findet, ist eine Verordnung das geeignetste Instrument für die Regelung des Zugangs zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

(5) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, die Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers in den in Artikel 299 Absatz 2 des Vertrags genannten Gebieten in äußerster Randlage aufgrund der besonderen Merkmale von und der Zwänge in diesen Gebieten anzupassen. Jedoch sollten die in diesen Gebieten niedergelassenen Unternehmen, die die Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nur aufgrund dieser Anpassung erfüllen, keine Gemeinschaftslizenz erhalten können. Die Anpassung der Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sollte nicht bedeuten, dass Unternehmen, die unter Einhaltung aller in dieser Verordnung genannten allgemeinen Voraussetzungen zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen worden wären, daran gehindert werden, Beförderungen in den Gebieten äußerster Randlage durchzuführen.

(6) Im Hinblick auf einen lautereren Wettbewerb sollten die gemeinsamen Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers so weit wie möglich für alle Unternehmen gelten. Es ist jedoch nicht erforderlich, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Unternehmen einzubeziehen, deren Verkehrstätigkeit sich nur in geringem Maße auf den Verkehrsmarkt auswirkt.

(7) Es sollte dem Niederlassungsmitgliedstaat obliegen, die dauerhafte Einhaltung der Vorschriften in dieser Verordnung durch ein Unternehmen zu überwachen, damit die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats gegebenenfalls entscheiden können, die dem Unternehmen erteilten Zulassungen für Tätigkeiten auf dem Markt auszusetzen oder zu entziehen. Für die Einhaltung und zuverlässige Kontrolle der Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ist eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung des Unternehmens erforderlich.

(8) Die natürlichen Personen, die die geforderte Zuverlässigkeit und fachliche Eignung besitzen, sollten klar bestimmt und den zuständigen Behörden benannt werden. Diese Personen ("Verkehrsleiter") sollten ihren ständigen Aufenthalt in einem Mitgliedstaat haben und die Verkehrstätigkeiten der Kraftverkehrsunternehmen tatsächlich und dauerhaft leiten. Es sollte deshalb klargestellt werden, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Person die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet.

(9) Hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters gilt die Anforderung, dass er nicht wegen schwerwiegender Straftaten verurteilt worden sein darf und gegen ihn keine Sanktionen verhängt worden sein dürfen wegen eines schwerwiegenden Verstoßes, insbesondere gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Kraftverkehrs.

Eine Verurteilung eines Verkehrsleiters oder eines Kraftverkehrsunternehmens in einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder gegen sie verhängte Sanktionen aufgrund schwerster Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften sollten zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen, sofern die zuständige Behörde sich vergewissert hat, dass vor ihrer endgültigen Entscheidung ein ordnungsgemäß abgeschlossenes und dokumentiertes Ermittlungsverfahren, in dem die wesentlichen Verfahrensrechte eingeräumt waren, stattgefunden hat und angemessene Rechte zur Einlegung von Rechtsbehelfen gewährleistet waren.

(10) Es ist notwendig, dass ein Kraftverkehrsunternehmen über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügt, um die ordnungsgemäße Gründung und Führung des Unternehmens gewährleisten zu können. Eine Bankbürgschaft oder eine Berufshaftpflichtversicherung könnte für die Unternehmen ein einfaches und kostengünstiges Verfahren darstellen, um die finanzielle Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

(11) Durch eine hohe Berufsqualifikation kann die gesamtwirtschaftliche Effizienz des Kraftverkehrssektors erhöht werden. Daher sollten Personen, die die Funktion eines Verkehrsleiters ausüben wollen, qualitativ hochwertige berufliche Kenntnisse besitzen. Um eine größere Einheitlichkeit der Prüfungen zu gewährleisten und eine hohe Ausbildungsqualität zu fördern, sollte vorgesehen werden, dass die Mitgliedstaaten nach von ihnen festzulegenden Kriterien Prüfungs- und Ausbildungseinrichtungen zulassen können. Die Verkehrsleiter sollten die nötigen Kenntnisse haben, um sowohl innerstaatliche wie grenzüberschreitende Verkehre zu leiten. Der Umfang der Kenntnisse, die für den Erhalt der Bescheinigung der fachlichen Eignung nachzuweisen sind, und die Prüfungsmodalitäten dürften sich mit dem technischen Fortschritt weiterentwickeln, so dass Vorkehrungen getroffen werden sollten, um sie auf den neuesten Stand zu bringen. Es sollte den Mitgliedstaaten möglich sein, Personen, die eine durchgehende Erfahrung auf dem Gebiet der Verkehrsleitung nachweisen können, von der Prüfung zu befreien.

(12) Ein lauterer Wettbewerb und ein in vollem Umfang vorschriftsmäßiger Kraftverkehr erfordern ein einheitliches Niveau der Überwachung in den Mitgliedstaaten. Den einzelstaatlichen Behörden, die mit der Überwachung der Unternehmen und der Gültigkeit ihrer Zulassungen betraut sind, kommt in dieser Hinsicht eine entscheidende Rolle zu, und es sollte sichergestellt werden, dass sie erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen ergreifen, insbesondere indem sie in den schwerwiegendsten Fällen Zulassungen aussetzen oder entziehen, oder Verkehrsleiter, die wiederholt fahrlässig oder vorsätzlich Fehlhandlungen begehen, für ungeeignet erklären. Dem muss eine ordnungsgemäße Prüfung der Maßnahme im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vorausgehen. Vor der Ergreifung solcher Sanktionen sollte das betreffende Unternehmen jedoch verwarnet werden, und es sollte ihm eine angemessene Frist eingeräumt werden, um Abhilfe zu schaffen.

(13) Eine besser organisierte Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten würde die Wirksamkeit der Überwachung der Unternehmen, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind, erhöhen und wäre geeignet, die Verwaltungskosten in Zukunft zu verringern. Gemeinschaftsweit vernetzte elektronische Unternehmensregister, die den gemeinschaftlichen Regeln für den Schutz personenbezogener Daten Rechnung tragen, sind geeignet, diese Zusammenarbeit zu erleichtern und die mit Kontrollen verbundenen Kosten sowohl für die Unternehmen als auch die Verwaltungen zu verringern. Einzelstaatliche Register bestehen bereits in mehreren Mitgliedstaaten. Infrastrukturen zur Vernetzung zwischen Mitgliedstaaten bestehen ebenfalls bereits. Der systematischere Rückgriff auf elektronische Register könnte daher wesentlich dazu beitragen, die Verwaltungskosten von Kontrollen bei gleichzeitig höherer Wirksamkeit zu senken.

(14) Bestimmte in einzelstaatlichen elektronischen Registern enthaltene Daten über Verstöße und Sanktionen sind personenbezogen. Die Mitgliedstaaten sollten daher die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr [7] eingehalten wird, insbesondere in Bezug auf die Kontrolle der Verarbeitung dieser personenbezogenen Daten durch Behörden, das Informationsrecht der betroffenen Personen, ihr Auskunftsrecht und ihr Widerspruchsrecht. Für die Zwecke dieser Verordnung erscheint es notwendig, Daten dieser Art mindestens zwei Jahre lang zu speichern, um zu verhindern, dass disqualifizierte Unternehmen sich in anderen Mitgliedstaaten niederlassen.

(15) Um die Transparenz zu verbessern und es den Kunden eines Kraftverkehrsunternehmens zu ermöglichen, zu prüfen, ob dieses Unternehmen im Besitz der entsprechenden Zulassung ist, sollten bestimmte Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers öffentlich zugänglich gemacht werden, sofern die einschlägigen Datenschutzbestimmungen eingehalten werden.

(16) Die stufenweise Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register ist wesentliche Voraussetzung für einen schnellen und effizienten Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten und um zu verhindern, dass die Kraftverkehrsunternehmer versucht sind, schwerwiegende Verstöße in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung zu begehen oder zu riskieren. Für diese Vernetzung ist die genaue Festlegung eines gemeinsamen Formats der auszutauschenden Daten sowie der technischen Verfahren des Austauschs erforderlich.

(17) Für einen wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sollten einzelstaatliche Kontaktstellen benannt und bestimmte gemeinsame Verfahren zumindest hinsichtlich der Frist und der Art der zu übermittelnden Informationen festgelegt werden.

(18) Zur Erleichterung der Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit sollte die Vorlage entsprechender Unterlagen, die von einer zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsleiter zuvor seinen Wohnsitz hatte, ausgestellt wurden, als ausreichender Nachweis der Zuverlässigkeit für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers im Niederlassungsmitgliedstaat zugelassen werden, sofern die betreffenden Personen in anderen Mitgliedstaaten nicht für ungeeignet zur Ausübung dieses Berufs erklärt wurden.

(19) Hinsichtlich der fachlichen Eignung sollte eine Bescheinigung nach einem einheitlichen Muster, die gemäß dieser Verordnung erteilt wird, als ausreichender Nachweis durch den Niederlassungsmitgliedstaat anerkannt werden, um die Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit zu erleichtern.

(20) Eine strengere Kontrolle der Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung ist auf Ebene der Gemeinschaft erforderlich. Dies setzt die Übermittlung regelmäßiger, anhand der einzelstaatlichen Register erstellter Berichte an die Kommission über die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung der Unternehmer des Kraftverkehrssektors voraus.

(21) Die Mitgliedstaaten sollten Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung vorsehen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(22) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Modernisierung der Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, um eine einheitlichere und besser vergleichbare Anwendung in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(23) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [8] erlassen werden.

(24) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, eine Liste der Verstöße nach Kategorie, Art und Schweregrad aufzustellen, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen; ferner sollte sie ermächtigt werden, die Anhänge I, II und III dieser Verordnung betreffend die Kenntnisse, die bei der Anerkennung der fachlichen Eignung durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind sowie das Muster der Bescheinigung der fachlichen Eignung an den technischen Fortschritt anzupassen; sie sollte weiter die Befugnis erhalten, eine Liste der Verstöße festzulegen, die zusätzlich zu den in Anhang IV dieser Verordnung aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

(25) Die Richtlinie 96/26/EG sollte aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und dessen Ausübung.

(2) Diese Verordnung gilt für alle in der Gemeinschaft niedergelassenen Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben. Sie gilt ferner für Unternehmen, die beabsichtigen, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben. Bezugnahmen auf Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, gelten gegebenenfalls auch als Bezugnahmen auf Unternehmen, die beabsichtigen, diesen Beruf auszuüben.

(3) Was die in Artikel 299 Absatz 2 des Vertrags genannten Gebiete anbelangt, so können die betreffenden Mitgliedstaaten die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers insoweit anpassen, als die betreffenden Tätigkeiten vollständig in diesen Gebieten von dort niedergelassenen Unternehmen durchgeführt werden.

(4) Abweichend von Absatz 2 gilt diese Verordnung — sofern im innerstaatlichen Recht nichts anderes bestimmt ist — nicht für

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;

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

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

Für die Zwecke des Unterabsatzes 1 Buchstabe b gilt jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die weder direkt noch indirekt entlohnt und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen Tätigkeit steht, als Beförderung ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken.

c) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h ausüben.

(5) Die Mitgliedstaaten können Kraftverkehrsunternehmer, die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen durchführen, nur dann ganz oder teilweise von den Bestimmungen dieser Verordnung ausnehmen, wenn sich diese Beförderungen nur geringfügig auf den Kraftverkehrsmarkt auswirken aufgrund

a) der Art der beförderten Ware oder

b) der geringen Entfernungen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. "**Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers**" die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder mit Fahrzeugkombinationen ausführt;

2. "**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;

3. "**Beruf des Kraftverkehrsunternehmers**" den Beruf des Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmers;

4. "**Unternehmen**" entweder jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede amtliche Stelle — unabhängig davon, ob diese über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt —, die bzw. der die Beförderung von Personen durchführt, oder jede natürliche oder juristische Person, die die Beförderung von Gütern zu gewerblichen Zwecken durchführt;

5. "**Verkehrsleiter**" eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst oder gegebenenfalls eine von diesem Unternehmen vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten dieses Unternehmens leitet;

6. "**Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers**" eine Verwaltungsentscheidung, durch die einem Unternehmen, das die in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen erfüllt, gestattet wird, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben;

7. "**zuständige Behörde**" eine einzelstaatliche, regionale oder kommunale Behörde in einem Mitgliedstaat, die zum Zwecke der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers prüft, ob ein Unternehmen die in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen erfüllt, und die befugt ist, eine Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu erteilen, auszusetzen oder zu entziehen;

8. "**Niederlassungsmitgliedstaat**" den Mitgliedstaat, in dem ein Unternehmen niedergelassen ist, ungeachtet des Umstandes, ob der Verkehrsleiter aus einem anderen Land stammt.

Artikel 3

Anforderungen für die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers

(1) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben, müssen:

- a) über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedstaat verfügen;
- b) zuverlässig sein;
- c) eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen und
- d) die geforderte fachliche Eignung besitzen.

[]

Artikel 4

Verkehrsleiter

(1) Ein Unternehmen, das den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausübt, benennt mindestens eine natürliche Person, den Verkehrsleiter, die die Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und d erfüllt und die:

- a) die Verkehrstätigkeiten des Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet,
- b) in einer echten Beziehung zu dem Unternehmen steht, beispielsweise als Angestellter, Direktor, Eigentümer oder Anteilseigner, oder die Verwaltungsgeschäfte des Unternehmens führt oder, wenn das Unternehmen eine natürliche Person ist, selbst diese Person ist und
- c) ihren ständigen Aufenthalt in der Gemeinschaft hat.

(2) Falls ein Unternehmen die Anforderung der fachlichen Eignung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d nicht erfüllt, kann die zuständige Behörde ihm die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ohne Benennung eines Verkehrsleiters nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels unter folgenden Bedingungen erteilen:

a) Das Unternehmen benennt eine natürliche Person mit ständigem Aufenthalt in der Gemeinschaft, die die Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben b und d erfüllt und vertraglich beauftragt ist, Aufgaben als Verkehrsleiter für das Unternehmen auszuführen;

b) im Vertrag zwischen dem Unternehmen und der unter Buchstabe a genannten Person sind die von diesem tatsächlich und dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie ihre Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau zu regeln. Zu den zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere das Instandhaltungsmanagement für die Fahrzeuge, die Prüfung der Beförderungsverträge und -dokumente, die grundlegende Rechnungsführung, die Zuweisung der Ladung oder die Fahrdienste an die Fahrer und Fahrzeuge sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren;

c) in ihrer Eigenschaft als Verkehrsleiter darf die unter Buchstabe a genannte Person die Verkehrstätigkeiten von höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte von zusammengenommen höchstens 50 Fahrzeugen leiten. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Zahl von Unternehmen und/oder die Gesamtgröße der Fahrzeugflotte, die diese Person leiten darf, zu verringern und

d) die unter Buchstabe a genannte Person erfüllt die festgelegten Aufgaben ausschließlich im Interesse des Unternehmens, und ihre Verantwortlichkeiten werden unabhängig von anderen Unternehmen wahrgenommen, für die das Unternehmen Beförderungen durchführt.

(3) Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass ein nach Absatz 1 benannter Verkehrsleiter keine zusätzliche Zulassung im Sinne von Absatz 2 oder lediglich eine Zulassung für eine geringere Zahl von Unternehmen oder für eine kleinere Fahrzeugflotte als gemäß Absatz 2 Buchstabe c erhalten darf.

(4) Das Unternehmen meldet der zuständigen Behörde die Person(en), die als Verkehrsleiter benannt wurde(n).

KAPITEL II

VORAUSSETZUNGEN ZUR ERFÜLLUNG DER ANFORDERUNGEN VON ARTIKEL 3

Artikel 5

Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Niederlassung

Um die Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a zu erfüllen, muss ein Unternehmen **im Niederlassungsmitgliedstaat**

a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen es auf die Originale seiner wichtigsten Unternehmensunterlagen entweder in elektronischer oder sonstiger Form zugreifen kann, insbesondere seine Beförderungsverträge, Unterlagen zu den Fahrzeugen, über die das Unternehmen verfügt, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Arbeitsverträge, Sozialversicherungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über den Einsatz und die Entsendung von Fahrern, Dokumente mit den Daten über Kabotage, Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um überprüfen zu können, ob das Unternehmen die in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen erfüllt;;

b) die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so organisieren, dass sichergestellt ist, dass Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zu einer der Betriebsstätten in diesem Mitgliedstaat zurückkehren;

c) im Unternehmensregister des betreffenden Mitgliedstaats oder in einem ähnlichen Register eingetragen sein, wenn das nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist;

d) der Einkommenssteuer unterliegen und, wenn das nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist, über eine gültige Mehrwertsteuernummer verfügen;

e) 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 ausschließliches Eigentum sind oder beispielsweise aufgrund eines Mietkauf- oder Miet- oder Leasingvertrags in seinem Besitz sind;

f) seine administrativen und gewerblichen Tätigkeiten mittels der angemessenen Ausstattung und Einrichtung in Räumlichkeiten im Sinne des Buchstaben a, die in diesem Mitgliedstaat gelegen sind, tatsächlich und dauerhaft ausüben und seine Beförderungstätigkeit mit den Fahrzeugen nach Buchstabe g mittels der in diesem Mitgliedstaat vorhandenen angemessenen technischen Ausstattung tatsächlich und dauerhaft betreiben;

g) gewöhnlich und dauerhaft über eine - im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit des Unternehmens angemessene - Zahl an Fahrzeugen, die den Anforderungen des Buchstaben e genügen, sowie an Fahrern, die normalerweise einer Betriebsstätte in diesem Mitgliedstaat zugeordnet sind, verfügen.

(2) Zusätzlich zu den Anforderungen des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat über

- a) dem Umfang der Tätigkeit des Unternehmens angemessene ordnungsgemäß qualifizierte Verwaltungsmitarbeiter in den Räumlichkeiten des Unternehmens oder einen zu den üblichen Geschäftszeiten erreichbaren Verkehrsleiter verfügt;
- b) eine dem Umfang der Tätigkeit des Unternehmens angemessene operative Infrastruktur zusätzlich zu der in Absatz 1 Buchstabe f genannten technischen Ausstattung im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats verfügt, einschließlich einer zu den üblichen Geschäftszeiten geöffneten Geschäftsstelle.

Artikel 6

Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der Zuverlässigkeit

(1) Vorbehaltlich Absatz 2 des vorliegenden Artikels legen die Mitgliedstaaten fest, welche Voraussetzungen ein Unternehmen und ein Verkehrsleiter erfüllen müssen, damit die Anforderung der Zuverlässigkeit nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b erfüllt ist.

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 Verurteilungen, Sanktionen oder Verstöße schließt die Verurteilungen und Sanktionen gegen bzw. die Verstöße durch das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter, seine geschäftsführenden Direktoren und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen ein.

Die in Unterabsatz 1 genannten Voraussetzungen umfassen mindestens Folgendes:

a) Die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens darf nicht zwingend in Frage gestellt sein, etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften in folgenden Bereichen:

- i) Handelsrecht,
- ii) Insolvenzrecht,
- iii) Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche,
- iv) Straßenverkehr,
- v) Berufshaftpflicht,
- vi) Menschen- oder Drogenhandel, und
- vii) Steuerrecht und

b) gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen darf in keinem Mitgliedstaat ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion verhängt worden sein wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften, insbesondere in folgenden Bereichen:

- i) Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte,
- ii) höchstzulässiges Gewicht und Abmessungen der Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr,
- iii) Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer,

- iv) Verkehrstüchtigkeit der Nutzfahrzeuge einschließlich der vorgeschriebenen technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge,
- v) Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs oder gegebenenfalls Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs,
- vi) Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße,
- vii) Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmten Fahrzeugklassen,
- viii) Führerscheine,
- ix) Zugang zum Beruf,
- x) Tiertransporte.
- xi) Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr;
- xii) auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht;
- xiii) Kobotage

(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.

Während des Verwaltungsverfahrens erhalten der Verkehrsleiter oder gegebenenfalls andere rechtliche Vertreter des Verkehrsunternehmens das Recht, ihre Argumente 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 angemessen 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.

(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 Güterkraftverkehrsmarkt, auch durch Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor;
- c) sie setzt die Häufigkeit 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 gemäß dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

Artikel 7

Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit

(1) Um die Anforderung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe c zu erfüllen, muss ein Unternehmen jederzeit 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 für jedes Jahr nachweisen, dass es über Kapital und Reserven in mindestens folgender Höhe verfügt:

9 000 EUR für das erste genutzte Kraftfahrzeug,

15 000 EUR für jedes weitere genutzte Kraftfahrzeug oder jede weitere genutzte Fahrzeugkombination, das/die eine zulässige Gesamtmasse von über 3,5 t hat, und

900 EUR für jedes weitere genutzte Kraftfahrzeug oder für jede weitere genutzte Fahrzeugkombination, dessen/deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet;

Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet, weisen für jedes Jahr anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass sie über Kapital und Reserven in mindestens folgender Höhe verfügt:

a) 1 800 EUR für das erste genutzte Fahrzeug und

b) 900 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug.

Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die in ihrem Gebiet niedergelassenen Unternehmen nachweisen, dass sie für diese Fahrzeuge über Kapital und Reserven in gleicher Höhe wie für die Fahrzeuge gemäß Unterabsatz 1 verfügen. In diesen Fällen unterrichtet die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Kommission entsprechend, und die Kommission macht diese Informationen öffentlich zugänglich.

(1a) Zusätzlich zu den Anforderungen des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass das Unternehmen, der Verkehrsleiter oder eine andere von den Mitgliedstaaten 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.

Für die Zwecke dieser Verordnung wird der Wert des Euro in den Landeswährungen der nicht an der dritten Stufe der Wirtschafts- und Währungsunion teilnehmenden Mitgliedstaaten jährlich festgesetzt. Dabei werden die am ersten Arbeitstag im Oktober geltenden und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Wechselkurse zugrunde gelegt. Sie treten am 1. Januar des darauf folgenden Kalenderjahres in Kraft.

Für die in Unterabsatz 1 genannten Buchungsposten gelten die Definitionen der Vierten Richtlinie 78/660/EWG des Rates vom 25. Juli 1978 aufgrund von Artikel 54 Absatz 3 Buchstabe g des Vertrags über den Jahresabschluss von Gesellschaften bestimmter Rechtsformen [9].

(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, das eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen für die in Absatz 1 genannten Beträge darstellt, gelten lassen oder verlangen.

(2a) Abweichend von Absatz 1 lässt 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 genannten Beträge verfügt, gelten lassen oder verlangen.

(3) Bei den in Absatz 1 genannten Jahresabschlüssen bzw. der in Absatz 2 genannten Bürgschaft, die zu überprüfen sind, handelt es sich um jene der wirtschaftlichen Einheit, die im Mitgliedstaat, in der die Zulassung beantragt worden ist, niedergelassen ist und nicht um jene eventueller anderer, in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassener Einheiten.

Artikel 8

Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der fachlichen Eignung

(1) Um die Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d zu erfüllen, müssen die betreffenden Personen in den in Anhang I Teil I aufgeführten Sachgebieten Kenntnisse besitzen, die dem dort vorgesehenen Niveau entsprechen.

Diese Kenntnisse werden durch eine obligatorische schriftliche Prüfung und — falls ein Mitgliedstaat dies verfügt — gegebenenfalls durch eine ergänzende mündliche Prüfung nachgewiesen. Diese Prüfungen werden gemäß Anhang I Teil II abgenommen. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten beschließen, dass die Prüfung von der Teilnahme an einer Ausbildung abhängig gemacht wird.

(2) Die betreffenden Personen legen die Prüfung in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben, oder in dem Mitgliedstaat, in dem sie arbeiten, ab.

"Gewöhnlicher Aufenthalt" bezeichnet den Ort, an dem sich eine Person aufgrund persönlicher Bindungen, die eine enge Verbindung zwischen dieser Person und dem Ort, an dem sie sich aufhält, zeigen, normalerweise, d. h. mindestens an 185 Tagen pro Kalenderjahr, aufhält.

Jedoch gilt als gewöhnlicher Aufenthalt einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem ihrer persönlichen Bindungen liegen und die daher veranlasst ist, sich abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufzuhalten, der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt.

Letzteres ist nicht erforderlich, wenn sich die Person zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer in einem Mitgliedstaat aufhält. Der Universitäts- oder Schulbesuch hat keine Verlegung des gewöhnlichen Aufenthalts zur Folge.

(3) Nur die Behörden oder Stellen, die von einem Mitgliedstaat nach von diesem festgelegten Kriterien hierfür gebührend ermächtigt sind, können die in Absatz 1 genannten schriftlichen und mündlichen Prüfungen abnehmen und bescheinigen. Die Mitgliedstaaten prüfen regelmäßig, ob die Bedingungen, unter denen die Behörden oder Stellen die Prüfungen abnehmen, mit Anhang I konform sind.

(4) Die Mitgliedstaaten können nach von ihnen festgelegten Kriterien die Einrichtungen zulassen, die geeignet sind, den Bewerbern eine qualitativ hochwertige Ausbildung im Hinblick auf die effiziente Vorbereitung auf die Prüfung sowie denjenigen Verkehrsleitern, die es wünschen, eine Weiterbildung zur Auffrischung ihrer Kenntnisse zu bieten. In diesem Fall prüfen die Mitgliedstaaten regelmäßig, ob diese Einrichtungen noch die Kriterien erfüllen, aufgrund deren sie zugelassen wurden.

(5) Die Mitgliedstaaten können eine in dreijährigen Abständen erfolgende regelmäßige Weiterbildung in den in Anhang I aufgelisteten Sachgebieten fördern, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannten Person(en) hinreichend über die Entwicklungen auf dem Sektor informiert ist (sind).

(6) Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass Personen, die zwar über eine Bescheinigung der fachlichen Eignung verfügen, die jedoch in den letzten fünf Jahren kein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen geleitet haben, ihre Kenntnisse auffrischen, um ihr Wissen in Bezug auf die aktuellen Entwicklungen bei den in Anhang I Teil I genannten Rechtsvorschriften auf den neuesten Stand zu bringen.

(7) Ein Mitgliedstaat kann die Inhaber bestimmter Hochschul- oder Fachschulabschlüsse, die in dem jeweiligen Mitgliedstaat erworben wurden, zu diesem Zweck eigens bezeichnet worden sind und Kenntnisse der in der Liste in Anhang I aufgeführten Sachgebiete beinhalten, von den Prüfungen in den von den Abschlüssen abgedeckten Sachgebieten befreien. Die Befreiung gilt nur für die Abschnitte von Teil I von Anhang I, für die der Abschluss alle in der Überschrift jedes Abschnitts aufgeführten Sachgebiete abdeckt.

Ein Mitgliedstaat kann die Inhaber von Bescheinigungen über die fachliche Eignung, die für innerstaatliche Beförderungen in diesem Mitgliedstaat gültig sind, von bestimmten Teilen der Prüfung befreien.

(8) Als Nachweis der fachlichen Eignung wird eine Bescheinigung vorgelegt, die von der in Absatz 3 genannten Behörde oder Stelle ausgestellt worden ist. Diese Bescheinigung darf auf keine andere Person übertragbar sein. Die Bescheinigung wird nach den Sicherheitsmerkmalen und dem Muster der Anhänge II und III erstellt und trägt Dienstsiegel und Unterschrift der bevollmächtigten Behörde oder Stelle, die sie ausgestellt hat.

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

(10) Der Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten in Ausbildungs-, Prüfungs- und Zulassungsfragen wird von der Kommission — auch durch jede von ihr gegebenenfalls benannte Einrichtung — gefördert und unterstützt.

Artikel 9

Prüfungsbefreiung

Die Mitgliedstaaten können beschließen, Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 4. Dezember 2009 ohne Unterbrechung ein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten geleitet haben, von der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfung zu befreien.

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, die Personen von der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfung zu befreien, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbrechung ein Unternehmen derselben Art geleitet haben.

KAPITEL III

ZULASSUNG UND ÜBERWACHUNG

Artikel 10

Zuständige Behörden

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere Behörden, welche für die ordnungsgemäße Durchführung dieser Verordnung zuständig sind. Die zuständigen Behörden sind befugt,

- a) die von den Unternehmen eingereichten Anträge zu prüfen,
- b) die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu erteilen, auszusetzen oder zu entziehen,
- c) eine natürliche Person für ungeeignet zu erklären, als Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten,
- d) die erforderlichen Kontrollen durchzuführen, um zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen nach Artikel 3 erfüllt.

(2) Die zuständigen Behörden veröffentlichen alle gemäß dieser Verordnung zu erfüllenden Voraussetzungen, gegebenenfalls weitere einzelstaatliche Bestimmungen, die von den Antragstellern einzuhaltenden Verfahren und die entsprechenden Erläuterungen.

Artikel 11

Einreichung und Registrierung der Anträge

(1) Ein Verkehrsunternehmen, das die Anforderungen nach Artikel 3 erfüllt, erhält auf Antrag die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers. Die zuständige Behörde vergewissert sich, dass das Unternehmen, das einen Antrag einreicht, die Anforderungen nach dem genannten Artikel erfüllt.

(2) Die zuständige Behörde trägt die in Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben a bis d aufgeführten Daten über die von ihr zugelassenen Unternehmen in das in Artikel 16 genannte einzelstaatliche elektronische Register ein.

(3) Die Frist für die Bearbeitung eines Zulassungsantrags durch die zuständige Behörde ist so kurz wie möglich und überschreitet nicht drei Monate ab dem Zeitpunkt, zu dem die zuständige Behörde alle für die Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen erhalten hat. Die zuständige Behörde kann diese Frist in hinreichend begründeten Fällen um einen weiteren Monat verlängern.

(4) gestrichen durch VO 1055/2020

(5) Unternehmen, die über eine Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers verfügen, teilen der zuständigen Behörde, die die Zulassung erteilt hat, Änderungen der in Absatz 2 genannten Daten innerhalb einer von dem betreffenden Niederlassungsmitgliedstaat festgelegten Frist von höchstens 28 Tagen mit.

Artikel 12

Kontrollen

(1) Die zuständigen Behörden wachen regelmäßig darüber, ob die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt haben, die Anforderungen des Artikels 3 der vorliegenden Verordnung dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck nehmen die Mitgliedstaaten gezielte Kontrollen von Unternehmen vor, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft wurden, gegebenenfalls einschließlich Kontrollen vor Ort in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens.

Hierzu erweitern die Mitgliedstaaten das nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ^(*1) errichtete Risikoeinstufungssystem auf alle in Artikel 6 dieser Verordnung genannten Verstöße.

(*1) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35)

(2) gestrichen durch Vo 1055/2020

(3) Auf Aufforderung der Kommission in gebührend begründeten Fällen nimmt ein Mitgliedstaat Einzelkontrollen vor, um zu überprüfen, ob ein Unternehmen die Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers weiterhin erfüllt. Der Mitgliedstaat teilt der Kommission das Ergebnis dieser Kontrollen sowie gegebenenfalls die ergriffenen Maßnahmen mit, falls festgestellt wird, dass das Unternehmen die Voraussetzungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt.

Artikel 13

Verfahren für Aussetzung und Entzug von Zulassungen

(1) Wenn eine zuständige Behörde feststellt, dass das Unternehmen möglicherweise die Anforderungen nach Artikel 3 nicht mehr erfüllt, teilt sie dies dem Unternehmen mit. Stellt eine zuständige Behörde fest, dass eine oder mehrere dieser Anforderungen nicht mehr erfüllt sind, so kann sie dem Unternehmen eine Frist folgender Dauer zur Behebung des vorschriftswidrigen Zustands einräumen:

a) höchstens sechs Monate für die Einstellung eines Nachfolgers des Verkehrsleiters, falls der Verkehrsleiter die Anforderungen der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung nicht mehr erfüllt, verlängerbar um drei Monate im Fall des Todes oder des gesundheitlich bedingten Ausfalls des Verkehrsleiters;

b) höchstens sechs Monate, falls das Unternehmen zur Behebung des vorschriftswidrigen Zustands nachweisen muss, dass es über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung verfügt;

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

(2) Die zuständige Behörde kann Unternehmen, deren Zulassung ausgesetzt oder entzogen wurde, auferlegen, dass ihre Verkehrsleiter die in Artikel 8 Absatz 1 genannte Prüfung bestanden haben müssen, bevor eine Rehabilitierungsmaßnahme erfolgt.

(3) Stellt die zuständige Behörde fest, dass das Unternehmen eine oder mehrere Anforderungen nach Artikel 3 nicht mehr erfüllt, so setzt sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers aus oder entzieht sie, und zwar innerhalb der in Absatz 1 genannten Fristen.

Artikel 14

Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters

(1) Wird einem Verkehrsleiter die Zuverlässigkeit nach Artikel 6 aberkannt, so erklärt die zuständige Behörde diesen Verkehrsleiter für ungeeignet, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten.

Die zuständige Behörde rehabilitiert den Verkehrsleiter frühestens ein Jahr nach dem Tag der Aberkennung der Zuverlässigkeit, und jedenfalls nicht, bevor der Verkehrsleiter nachgewiesen hat, dass er über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten eine geeignete Weiterbildung absolviert oder eine Prüfung zu den in Anhang I Teil I dieser Verordnung aufgeführten Sachgebieten bestanden hat.

(2) Sofern und solange keine Rehabilitierungsmaßnahme nach Maßgabe der einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften und nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels ergriffen wurde, ist die in Artikel 8 Absatz 8 genannte Bescheinigung der fachlichen Eignung des Verkehrsleiters, der für ungeeignet erklärt wurde, in keinem Mitgliedstaat mehr gültig.

Artikel 15

Entscheidungen der zuständigen Behörden und Rechtsbehelfe

(1) Nach dieser Verordnung getroffene abschlägige Entscheidungen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, einschließlich der Ablehnung eines Antrags, sowie die Aussetzung oder der Entzug einer bereits erteilten Zulassung oder die Erklärung der Nichteignung eines Verkehrsleiters sind zu begründen.

Bei solchen Entscheidungen werden verfügbare Informationen über die von diesem Unternehmen oder dem Verkehrsleiter begangenen Verstöße, die geeignet sind, die Zuverlässigkeit des Unternehmens zu beeinträchtigen, sowie alle sonstigen Informationen berücksichtigt, über die die zuständige Behörde verfügt. In Entscheidungen, durch die eine Zulassung ausgesetzt oder eine Nichteignung erklärt wird, werden die einschlägigen Rehabilitationsmaßnahmen angegeben.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die betreffenden Unternehmen und Personen die in Absatz 1 genannten Entscheidungen vor mindestens einer unabhängigen, unparteiischen Stelle oder vor Gericht anfechten können.

KAPITEL IV

VERWALTUNGSVEREINFACHUNG UND -ZUSAMMENARBEIT

Artikel 16

Einzelstaatliche elektronische Register

(1) Zur Durchführung dieser Verordnung, insbesondere der Artikel 11 bis 14 und Artikel 26, führt jeder Mitgliedstaat ein einzelstaatliches elektronisches Register der Kraftverkehrsunternehmen, die von einer von ihm benannten zuständigen Behörde zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen wurden. Die Verarbeitung der in diesem Register enthaltenen Daten erfolgt unter der Aufsicht der zu diesem Zweck benannten Behörde. Die in dem einzelstaatlichen elektronischen Register enthaltenen einschlägigen Daten sind allen zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats zugänglich.

Bis zum 31. Dezember 2009 erlässt die Kommission eine Entscheidung über die Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register vom Zeitpunkt ihrer Einrichtung an einzugeben sind, um den späteren Registerverbund zu erleichtern. Sie kann empfehlen, über die in Absatz 2 genannten Daten hinaus auch die amtlichen Fahrzeugkennzeichen zu erfassen.

(2) Die einzelstaatlichen elektronischen Register enthalten mindestens folgende Daten:

- a) Name und Rechtsform des Unternehmens;
- b) Anschrift der Niederlassung;
- c) Namen der Verkehrsleiter, die anerkanntermaßen die Anforderungen an Zuverlässigkeit und fachliche Eignung nach Artikel 3 erfüllen, oder gegebenenfalls Name eines rechtlichen Vertreters;
- d) Art der Zulassung, Zahl der erfassten Fahrzeuge und gegebenenfalls laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien;
- e) Zahl, Kategorie und Art der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b genannten schwerwiegenden Verstöße, die in den vorangehenden zwei Jahren zu einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt haben;
- f) Namen der Personen, die für ungeeignet erklärt wurden, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten, solange die Zuverlässigkeit der betreffenden Person nicht nach Artikel 6 Absatz 3 wiederhergestellt ist, sowie einschlägige Rehabilitationsmaßnahmen.
- g) amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g verfügt;
- h) die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen, wobei diese bis zum 31. März jedes Jahres in das einzelstaatliche Register aufzunehmen ist;
- i) Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG

Nach Maßgabe der einschlägigen Datenschutzbestimmungen sind die Daten, auf die in Unterabsatz 1 Buchstaben a bis d Bezug genommen wird, öffentlich zugänglich.

Es steht den Mitgliedstaaten frei, die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis i genannten Daten in separate Register aufzunehmen. In solchen Fällen sind die in den Buchstaben e und f genannten Daten allen zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats auf Anfrage oder direkt zugänglich zu machen. Die gewünschten Informationen werden innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage zur Verfügung gestellt.

Spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten des gemäß Absatz 6 erlassenen Durchführungsrechtsakts zur Festlegung der Funktionen, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Datenzugriff ermöglichen, müssen die in Unterabsatz 1 Buchstaben g, h und i genannten Daten den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich sein.

Die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis i genannten Daten sind anderen Behörden als den zuständigen Behörden nur zugänglich, wenn diese Behörden ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten zur Verschwiegenheit verpflichtet sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.

(3) Die Daten zu einem Unternehmen, dessen Zulassung ausgesetzt oder entzogen wurde, bleiben zwei Jahre nach Ablauf der Aussetzung oder des Entzugs der Lizenz im einzelstaatlichen elektronischen Register gespeichert und werden danach unverzüglich gelöscht.

Die Daten zu einer Person, die für ungeeignet erklärt wurde, den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auszuüben, bleiben solange im einzelstaatlichen elektronischen Register gespeichert, wie die Zuverlässigkeit dieser Person nicht gemäß Artikel 6 Absatz 3 wiederhergestellt ist. Nach Durchführung der Rehabilitierungsmaßnahme oder einer anderen Maßnahme gleicher Wirkung werden die Daten unverzüglich gelöscht.

Die in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Daten umfassen die Angabe der Gründe für die Aussetzung oder den Entzug der Zulassung oder der Erklärung der Nichteignung und die jeweilige Dauer.

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

(5) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, damit die einzelstaatlichen elektronischen Register vernetzt werden und gemeinschaftsweit über die in Artikel 18 genannten einzelstaatlichen Kontaktstellen zugänglich sind. Der Zugang über die einzelstaatlichen Kontaktstellen und die Vernetzung sind bis zum 31. Dezember 2012 so zu gestalten, dass eine zuständige Behörde eines jeden Mitgliedstaats das einzelstaatliche elektronische Register aller Mitgliedstaaten abfragen kann.

(6) Die gemeinsamen Regeln für die Umsetzung des Absatzes 5, wie beispielsweise das Format der ausgetauschten Daten, die technischen Verfahren zur elektronischen Abfrage der einzelstaatlichen elektronischen Register der anderen Mitgliedstaaten und die Förderung der Interoperabilität dieser Register mit anderen einschlägigen Datenbanken, werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren und zum ersten Mal vor dem 31. Dezember 2010 angenommen. Diese gemeinsamen Regeln legen fest, welche Behörde für den Zugriff auf die Daten sowie ihre Weiterverwendung und die Aktualisierung der Daten nach einem Zugriff zuständig ist; sie beinhalten zu diesem Zweck Regeln für die Protokollierung und Überwachung der Daten.

Spätestens 14 Monate nach dem Erlass eines Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Funktionen fest, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Zugriff auf die in Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben g, h und i genannten Daten ermöglichen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) gestrichen durch Vo. 1055/2020

Artikel 17

Schutz personenbezogener Daten

Bezüglich der Richtlinie 95/46/EG sorgen die Mitgliedstaaten insbesondere für Folgendes:

- a) jede Person wird davon unterrichtet, wenn sie betreffende Daten gespeichert werden oder deren Übermittlung an Dritte beabsichtigt ist. Dabei werden die für die Verarbeitung der Daten verantwortliche Behörde, die Art der verarbeiteten Daten und die Gründe für eine solche Handlung genau angegeben;
- b) jede Person hat ein Auskunftsrecht zu den sie betreffenden Daten gegenüber der für die Verarbeitung dieser Daten verantwortlichen Behörde. Dieses Recht gilt frei und ungehindert in angemessenen Abständen ohne unzumutbare Verzögerung oder übermäßige Kosten für den Antragsteller;
- c) jede Person, deren Daten unvollständig oder unrichtig sind, hat das Recht auf Berichtigung, Löschung oder Sperrung dieser Daten;
- d) jede Person hat das Recht, aus schutzwürdigen und zwingenden Gründen Widerspruch gegen die Verarbeitung der sie betreffenden Daten einzulegen. Im Fall eines berechtigten Widerspruchs kann sich die Verarbeitung nicht mehr auf diese Daten beziehen;
- e) Unternehmen halten, falls anwendbar, die einschlägigen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten ein.

Artikel 18

Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Verordnung zuständig ist. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Namen und Anschrift dieser einzelstaatlichen Kontaktstelle bis spätestens 4. Dezember 2011. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten eng zusammen, leisten einander zügig Amtshilfe und übermitteln einander alle sonstigen einschlägigen Informationen, um die Durchführung und die Durchsetzung dieser Verordnung zu erleichtern.

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

(4) Die Mitgliedstaaten antworten auf Auskunftersuchen der zuständigen Behörden aus anderen Mitgliedstaaten und führen Kontrollen, Inspektionen und Untersuchungen der Erfüllung der Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen durch. Solche Auskunftersuchen können auch den Zugang zu Dokumenten umfassen, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass die Bedingungen des Artikels 5 erfüllt sind. Auskunftersuchen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind ordnungsgemäß zu rechtfertigen und zu begründen. Zu diesem Zweck enthalten Auskunftersuchen 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 und Dokumenten.

(5) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4 angeforderten Informationen binnen 30 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens. Die Mitgliedstaaten können untereinander eine kürzere Frist vereinbaren.

(6) Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er das dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen 10 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Wenn der ersuchende Mitgliedstaat nicht in der Lage ist, das Ersuchen ausführlicher zu begründen, kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

(7) Ist es schwierig, einem Auskunftersuchen nachzukommen oder Kontrollen, Inspektionen oder Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat das dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen 10 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens unter Angabe der Gründe für die Schwierigkeiten mit. Die beteiligten Mitgliedstaaten erörtern gemeinsam die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden. Bei anhaltenden Verzögerungen bei der Übermittlung von Informationen an den ersuchenden Mitgliedstaat wird die Kommission unterrichtet, die geeignete Maßnahmen ergreift.

(8) Der Informationsaustausch gemäß Absatz 3 erfolgt über das mit der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission (*2) eingerichtete Benachrichtigungssystem, insbesondere das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (European Registers of Road Transport Undertakings, im Folgenden „ERRU“).

Die Verwaltungszusammenarbeit und die gegenseitige Amtshilfe zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß den Absätzen 4 bis 7 erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (*3) 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.

(9) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Informationen, die ihnen gemäß dieses Artikels übermittelt werden, nur im Zusammenhang mit der/den Angelegenheit(en) verwendet werden, für die sie angefordert wurden. Die personenbezogenen Daten werden lediglich zum Zwecke der Einhaltung der vorliegenden Verordnung und gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (*4) verarbeitet.

(10) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich.

(11) Ein Auskunftersuchen hindert die zuständigen Behörden nicht daran, nach Maßgabe des einschlägigen nationalen Rechts und des Unionsrechts Maßnahmen zu ergreifen, um mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung zu ermitteln und ihnen vorzubeugen.

(*2) 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).

(*3) 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 („IMI-Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

(*4) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

KAPITEL V

GEGENSEITIGE ANERKENNUNG VON BESCHEINIGUNGEN UND ANDEREN DOKUMENTEN

Artikel 19

Bescheinigungen und gleichwertige Dokumente über die Zuverlässigkeit

(1) Unbeschadet des Artikels 11 Absatz 4 erkennt der Niederlassungsmitgliedstaat hinsichtlich des Zugangs zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers als ausreichenden Nachweis für die Zuverlässigkeit einen Strafregisterauszug oder, in Ermangelung dessen, ein gleichwertiges Dokument, das von einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsleiter oder eine andere relevante Person zuvor seinen bzw. ihren Wohnsitz hatte, ausgestellt wurde.

(2) Bestehen in einem Mitgliedstaat für die eigenen Staatsangehörigen bestimmte Voraussetzungen in Bezug auf die Zuverlässigkeit, deren Nachweis aus den in Absatz 1 genannten Dokumenten nicht hervorgeht, so erkennt dieser Mitgliedstaat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsleiter oder eine andere relevante Person zuvor seinen bzw. ihren Wohnsitz hatte, an, mit der die Erfüllung dieser Voraussetzungen bestätigt wird. Diese Bescheinigung bezieht sich auf die konkreten Angaben, die im Niederlassungsmitgliedstaat für die Zulassung erheblich sind.

(3) Wird das in Absatz 1 genannte Dokument oder die in Absatz 2 genannte Bescheinigung in dem oder den Mitgliedstaaten, in dem oder denen der Verkehrsleiter oder eine andere relevante Person zuvor seinen bzw. ihren Wohnsitz hatte, nicht erteilt, so kann das Dokument oder die Bescheinigung durch eine eidesstattliche Erklärung oder durch eine förmliche Erklärung ersetzt werden, die der Verkehrsleiter oder eine andere relevante Person vor einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde, oder gegebenenfalls bei einem Notar des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsleiter oder eine andere relevante Person zuvor seinen bzw. ihren Wohnsitz hatte, abgegeben hat.

Die betreffende Behörde bzw. der betreffende Notar stellt eine beglaubigte Bescheinigung dieser eidesstattlichen oder förmlichen Erklärung aus.

(4) Ein in Absatz 1 genanntes Dokument oder eine in Absatz 2 genannte Bescheinigung dürfen bei ihrer Vorlage nicht älter als drei Monate sein. Dies gilt auch für eine gemäß Absatz 3 abgegebene Erklärung.

Artikel 20

Bescheinigungen bezüglich der finanziellen Leistungsfähigkeit

Bestehen in einem Mitgliedstaat für die eigenen Staatsangehörigen bestimmte Voraussetzungen in Bezug auf die finanzielle Leistungsfähigkeit, die über die Voraussetzungen nach Artikel 7 hinausgehen, so erkennt dieser Mitgliedstaat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Behörde des oder der Mitgliedstaaten, in denen der Verkehrsleiter oder eine andere relevante Person zuvor seinen bzw. ihren Wohnsitz hatte, an, mit der die Erfüllung dieser Voraussetzungen bestätigt wird. Diese Bescheinigung bezieht sich auf die konkreten Angaben, die im Niederlassungsmitgliedstaat für die Zulassung erheblich sind.

Artikel 21

Bescheinigung der fachlichen Eignung

(1) Die Mitgliedstaaten erkennen als ausreichenden Nachweis der fachlichen Eignung eine Bescheinigung an, die dem Muster der Bescheinigung in Anhang III entspricht und von hierfür ermächtigten Behörden oder Stellen erteilt wird.

(2) Eine vor dem 4. Dezember 2011 zum Nachweis der fachlichen Eignung auf der Grundlage der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Bestimmungen erteilte Bescheinigung wird einer Bescheinigung gleichgestellt, die dem in Anhang III wiedergegebenen Muster entspricht, und werden als Nachweis der fachlichen Eignung in allen Mitgliedstaaten anerkannt. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass Inhaber von Bescheinigungen über die fachliche Eignung, die nur für innerstaatliche Beförderungen gültig sind, die gesamte Prüfung oder eine Teilprüfung gemäß Artikel 8 Absatz 1 ablegen.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 22

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen die Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen für deren Anwendung. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften spätestens 4. Dezember 2011 mit und unterrichten sie unverzüglich über alle sie betreffenden späteren Änderungen. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass alle diese Maßnahmen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Unternehmens angewandt werden.

(2) Die in Absatz 1 genannten Sanktionen umfassen insbesondere die Aussetzung der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, den Entzug dieser Zulassung und eine Erklärung der Nichteignung des Verkehrsleiters.

Artikel 23

Übergangsbestimmungen

Unternehmen, die vor dem 4. Dezember 2009 bereits die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erhalten haben, müssen den Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 4. Dezember 2011 genügen.

Abweichend von Artikel 1 Absatz 2 sind Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, bis 21. Mai 2022 von den Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen, sofern in den Rechtsvorschriften des Niederlassungsmitgliedstaats nichts anderes vorgesehen ist.

Abweichend von Artikel 16 Absatz 2 gilt die Anforderung der Einbeziehung der Risikoeinstufung der Unternehmen in die einzelstaatlichen elektronischen Register nach Ablauf von 14 Monaten nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG.

Artikel 24

Gestrichen durch Vo. 1055/2020.

Artikel 24 a

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 20. August 2020 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 vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (*5) 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 sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat 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.

(*5) [ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1](#)

Artikel 25

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr [11] eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*6).

(*6) 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).

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

Artikel 26

Berichterstattung und Überprüfung

(1) Die Mitgliedstaaten erstellen alle zwei Jahre einen Bericht über die Tätigkeit der zuständigen Behörden und übermitteln diesen der Kommission. Dieser Bericht umfasst:

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

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 welche diese Entscheidungen gestützt wurden. In den Berichten über den Zeitraum nach dem 21. Mai 2022 sind diese Punkte auch nach

i) Personenkraftverkehrsunternehmern,

ii) Güterkraftverkehrsunternehmern, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzen, und

iii) allen anderen Güterkraftverkehrsunternehmern aufzuschlüsseln;

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.

(2) Auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Berichte übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre einen Bericht über die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers. Dieser Bericht enthält insbesondere eine Bewertung des Funktionierens des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten und eine Beurteilung des Funktionierens der einzelstaatlichen elektronischen Register und darin enthaltenen Daten.

Der Bericht wird gleichzeitig mit dem Bericht gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [12] veröffentlicht.

(3) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alle zwei Jahre Bericht über die Ersuchen, die sie nach Artikel 18 Absätze 4 bis 9 gestellt haben, die von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Antworten und die Maßnahmen, die sie auf der Grundlage der übermittelten Informationen ergriffen haben.

(4) Auf der Grundlage der von der Kommission nach Absatz 3 gesammelten Informationen und weiterer Nachweise legt die Kommission bis spätestens 21. August 2023 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen ausführlichen Bericht über das Ausmaß der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, über etwaige Mängel in diesem Bereich und über Möglichkeiten zur Verbesserung der Zusammenarbeit vor. Auf der Grundlage dieses Berichts prüft sie, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.

(5) Die Kommission überprüft die Umsetzung dieser Verordnung bis zum 21. August 2023 und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung dieser Verordnung.

(6) Nach Vorlage des Berichts nach Absatz 5 überprüft die Kommission diese Verordnung regelmäßig und legt die Ergebnisse ihrer Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.

(7) Den in den Absätzen 5 und 6 genannten Berichten werden gegebenenfalls geeignete Gesetzgebungsvorschläge beigefügt.

Artikel 27

Liste der zuständigen Behörden

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission bis 4. Dezember 2011 die Liste der zuständigen Behörden, die er für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers benannt hat, sowie die Liste der zur Abnahme der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfungen und Ausstellung der Bescheinigungen ermächtigten Behörden oder Stellen. Die konsolidierte Liste dieser Behörden oder Stellen der gesamten Gemeinschaft wird von der Kommission im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Artikel 28

Mitteilung der innerstaatlichen Vorschriften

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen, und zwar spätestens 30 Tage nach dem Tag ihrer Annahme und erstmals bis 4. Dezember 2011.

Artikel 29

Aufhebung

Die Richtlinie 96/26/EG wird aufgehoben.

Artikel 30

Inkrafttreten

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

Sie gilt mit Wirkung vom 4. Dezember 2011.

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

Geschehen zu Straßburg am 21. Oktober 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

J. Buzek

Im Namen des Rates

Der Präsident

C. Malmström

[1] ABl. C 151 vom 17.6.2008, S. 16.

[2] ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 1.

[3] Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 21. Mai 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 9. Januar 2009 (ABl. C 62 E vom 17.3.2009, S. 1), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 24. September 2009.

[4] ABl. L 124 vom 23.5.1996, S. 1.

[5] Siehe Seite 72 dieses Amtsblatts.

[6] Siehe Seite 88 dieses Amtsblatts.

[7] ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

[8] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

[9] ABl. L 222 vom 14.8.1978, S. 11.

[10] ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

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

[12] ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

ANHANG I

I. LISTE DER IN ARTIKEL 8 GENANNTEN SACHGEBIETE

Die Kenntnisse, die für die amtliche Feststellung der fachlichen Eignung durch Mitgliedstaaten für den Güter- bzw. Personenkraftverkehr zu berücksichtigen sind, müssen sich zumindest auf die nachstehend angeführten Sachgebiete erstrecken. Bewerber für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers müssen das zur Leitung eines Verkehrsunternehmens erforderliche Niveau an Kenntnissen und praktischen Fähigkeiten auf diesen Sachgebieten erreichen.

Das Mindestniveau an Kenntnissen im Sinne der folgenden Aufstellung darf nicht unter Stufe 3 der Struktur der Ausbildungsstufen im Anhang der Entscheidung 85/368/EWG des Rates [1] liegen, d. h. dem Niveau, das durch eine Ausbildung erreicht wird, die nach der Pflichtschule entweder durch eine Berufsausbildung und zusätzliche Fachausbildung oder durch eine Sekundarschule oder ähnliche Fachausbildung erworben wird.

A. Bürgerliches Recht

Der Bewerber muss insbesondere im Hinblick auf den Güter- und Personenkraftverkehr

1. die wichtigsten Verträge, die im Kraftverkehrsgewerbe üblich sind, sowie die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten kennen;
2. in der Lage sein, einen rechtsgültigen Beförderungsvertrag, insbesondere betreffend die Beförderungsbedingungen, auszuhandeln;

im Hinblick auf den Güterkraftverkehr

3. eine Reklamation des Auftraggebers über Schäden, die aus Verlusten oder Beschädigungen der Güter während der Beförderung oder durch verspätete Ablieferung entstehen, sowie die Auswirkungen dieser Reklamation auf seine vertragliche Haftung analysieren können;

4. die Regeln des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen kennen;

im Hinblick auf den Personenkraftverkehr

5. eine Reklamation seines Auftraggebers über Schäden, die den Fahrgästen oder deren Gepäck bei einem Unfall während der Beförderung zugefügt werden, oder über Schäden

aufgrund von Verspätungen sowie die Auswirkungen dieser Reklamation auf seine vertragliche Haftung analysieren können.

B. Handelsrecht

Der Bewerber muss insbesondere im Hinblick auf den Güter- und Personenkraftverkehr

1. die Bedingungen und Formalitäten für die Ausübung des Berufs und die allgemeinen Kaufmannspflichten (Eintragung, Geschäftsbücher usw.) sowie die Konkursfolgen kennen;
2. ausreichende Kenntnisse der Rechtsformen von Handelsgesellschaften sowie der Vorschriften für die Gründung und Führung dieser Gesellschaften besitzen.

C. Sozialrecht

Der Bewerber muss insbesondere im Hinblick auf den Güter- und Personenkraftverkehr

1. die Aufgabe und die Arbeitsweise der verschiedenen Stellen kennen, die im Kraftverkehrsgewerbe zur Wahrung der Arbeitnehmerinteressen tätig sind (Gewerkschaften, Betriebsräte, Personalvertreter, Arbeitsinspektoren usw.);
2. die Verpflichtungen der Arbeitgeber im Bereich der sozialen Sicherheit kennen;
3. die Regeln für Arbeitsverträge der einzelnen Arbeitnehmergruppen von Kraftverkehrsunternehmen kennen (Form der Verträge, Verpflichtungen der Vertragsparteien, Arbeitsbedingungen und -zeiten, bezahlter Jahresurlaub, Arbeitsentgelt, Auflösung des Arbeitsverhältnisses usw.);
4. die Regeln für die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten, insbesondere die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [2] und der Richtlinie 2006/22/EG sowie die Maßnahmen zur praktischen Durchführung dieser Verordnungen und Richtlinien kennen und
5. die Regeln für die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer kennen, insbesondere jene, die sich aus der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [3] ergeben.

D. Steuerrecht

Der Bewerber muss im Hinblick auf den Güter- und Personenkraftverkehr insbesondere die Vorschriften kennen für

1. die Mehrwertsteuer auf Verkehrsleistungen;
2. die Kraftfahrzeugsteuern;
3. die Steuern auf bestimmte Fahrzeuge, die im Güterkraftverkehr verwendet werden, sowie die Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege;
4. die Einkommensteuern.

E. Kaufmännische und finanzielle Leitung des Unternehmens Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muss insbesondere im Hinblick auf den Güter- und Personenkraftverkehr

1. die rechtlichen und praktischen Bestimmungen für die Verwendung von Schecks, Wechseln, Eigenwechseln, Kreditkarten und anderen Zahlungsmitteln und -verfahren kennen;
2. die verschiedenen Kreditformen (Bankkredite, Dokumentenkredite, Kautionen, Hypotheken, Leasing, Miete, Factoring usw.) sowie die damit verbundenen Kosten und Verpflichtungen kennen;
3. wissen, was eine Bilanz ist und wie sie aufgebaut ist, und sie verstehen können;

4. eine Gewinn- und Verlustrechnung lesen und verstehen können;
 5. die Finanz- und Rentabilitätslage des Unternehmens insbesondere aufgrund von Finanzkennziffern analysieren können;
 6. ein Budget ausarbeiten können;
 7. die Kostenbestandteile seines Unternehmens (fixe Kosten, variable Kosten, Betriebskosten, Abschreibungen usw.) kennen und die Kosten je Fahrzeug, Kilometer, Fahrt oder Tonne berechnen können;
 8. einen Stellenplan für das gesamte Personal des Unternehmens und Arbeitspläne usw. aufstellen können;
 9. die Grundlagen des Marketings, der Werbung und Öffentlichkeitsarbeit, einschließlich Verkaufsförderung für Verkehrsleistungen, der Erstellung von Kundenkarteien usw. kennen;
 10. die im Kraftverkehr üblichen Versicherungen (Haftpflichtversicherung für Personen, Sachen und Gepäck) mit ihrem Versicherungsschutz und ihren Verpflichtungen kennen;
 11. die Telematikanwendungen im Straßenverkehr kennen;
- im Hinblick auf den Güterkraftverkehr
12. die Regeln für die Ausstellung von Frachtrechnungen für Güterkraftverkehrsleistungen anwenden können sowie die Bedeutung und die Wirkungen der Incoterms kennen;
 13. die Rolle, die Aufgaben und gegebenenfalls die rechtliche Stellung der verschiedenen Hilfsgewerbetreibenden des Verkehrs kennen;
- im Hinblick auf den Personenkraftverkehr
14. die Regeln für die Tarife und die Preisbildung im öffentlichen und privaten Personenverkehr anwenden können;
 15. die Regeln für die Ausstellung von Rechnungen für Personenkraftverkehrsleistungen anwenden können.

F. Marktzugang

Der Bewerber muss insbesondere im Hinblick auf den Güter- und Personenkraftverkehr

1. die Regelungen für den gewerblichen Straßenverkehr, den Einsatz von Mietfahrzeugen, die Vergabe von Aufträgen an Subunternehmer, insbesondere die Vorschriften für die Ordnung des Gewerbes, den Zugang zum Beruf, die Genehmigungen zum inner- und außergemeinschaftlichen Straßenverkehr sowie über Kontrollen und die Ahndung von Zuwiderhandlungen kennen;
 2. die Regelungen für die Gründung eines Kraftverkehrsunternehmens kennen;
 3. die erforderlichen Schriftstücke für die Erbringung von Kraftverkehrsleistungen kennen und Kontrollverfahren schaffen können, um sicherzustellen, dass zu jeder Beförderung ordnungsmäßige Schriftstücke insbesondere über das Fahrzeug, den Fahrer, das Beförderungsgut oder das Gepäck sowohl im Fahrzeug mitgeführt als auch im Unternehmen aufbewahrt werden;
- im Hinblick auf den Güterkraftverkehr
4. die Regeln für die Ordnung der Güterkraftverkehrsmärkte sowie die Regeln für die Frachtabfertigung und die Logistik kennen;
 5. die Formalitäten beim Grenzübergang, die Rolle und die Bedeutung der T-Papiere und der Carnets TIR sowie die sich aus ihrer Benutzung ergebenden Pflichten und Verantwortlichkeiten kennen;

im Hinblick auf den Personenkraftverkehr

6. die Regeln für die Ordnung der Personenkraftverkehrsmärkte kennen;
7. die Regeln für die Einrichtung von Personenkraftverkehrsdiensten kennen und Verkehrspläne aufstellen können.

G. Normen und technische Vorschriften

Der Bewerber muss insbesondere im Hinblick auf den Güter- und Personenkraftverkehr

1. die Regeln für Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten sowie die Verfahren für davon abweichende Beförderungen im Schwer- und Großraumverkehr kennen;
2. je nach Bedarf des Unternehmens die Fahrzeuge und ihre Bauteile (Fahrgestell, Motor, Getriebe, Bremsanlagen usw.) auswählen können;
3. die Formalitäten für die Erteilung der Typgenehmigung bzw. der Betriebserlaubnis, die Zulassung und die technische Überwachung dieser Fahrzeuge kennen;
4. wissen, welche Maßnahmen gegen Lärmbelastung und gegen Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeugabgase getroffen werden müssen;
5. Pläne für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge und ihrer Ausrüstung aufstellen können;

im Hinblick auf den Güterkraftverkehr

6. die einzelnen Lademittel und -geräte (Ladebordwand, Container, Paletten usw.) kennen und Anweisungen für das Be- und Entladen (Lastverteilung, Stapelung, Verstauen, Ladungssicherung usw.) geben und entsprechende Verfahren einführen können;
7. die Verfahren des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und des "Ro-Ro"-Verkehrs kennen;
8. Verfahren zur Einhaltung der Regeln für Gefahrgut- und Abfalltransporte durchführen können, die sich insbesondere aus der Richtlinie 2008/68/EG [4] und der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 [5] ergeben;
9. Verfahren zur Einhaltung der Regeln für die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel durchführen können, die sich insbesondere aus dem Übereinkommen über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP), ergeben;
10. Verfahren zur Einhaltung der Regeln für die Beförderung lebender Tiere durchführen können.

H. Straßenverkehrssicherheit

Der Bewerber muss insbesondere im Hinblick auf den Güter- und Personenkraftverkehr

1. wissen, welche Qualifikationen für das Fahrpersonal erforderlich sind (Führerscheine/Fahrerlaubnisse/Lenkberechtigungen, ärztliche Bescheinigungen, Befähigungszeugnisse usw.);
2. durch Maßnahmen sicherstellen können, dass die Fahrer die Regeln, Verbote und Verkehrsbeschränkungen in den einzelnen Mitgliedstaaten (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Vorfahrtsrechte, Halte- und Parkverbote, Benutzung von Scheinwerfern und Leuchten, Straßenverkehrszeichen usw.) einhalten;
3. Anweisungen an die Fahrer zwecks Überprüfung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften für den Zustand der Fahrzeuge, der Ausrüstung und der Ladung sowie für sicherheitsbewusstes Fahren ausarbeiten können;

4. in der Lage sein, Anweisungen für das Verhalten bei Unfällen auszuarbeiten und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um wiederholte Unfälle oder wiederholte schwerere Verkehrsverstöße zu vermeiden;

5. Verfahren für ordnungsgemäße Ladungssicherung durchführen können und die entsprechenden Techniken kennen;

im Hinblick auf den Personenkraftverkehr

6. Grundkenntnisse der Straßengeografie der Mitgliedstaaten haben.

II. ABLAUF DER PRÜFUNG

1. Die Mitgliedstaaten sehen eine obligatorische schriftliche Prüfung und gegebenenfalls eine ergänzende mündliche Prüfung vor, um nachzuprüfen, ob die Bewerber für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausreichende Kenntnisse auf den in Teil I genannten Sachgebieten besitzen und insbesondere die entsprechenden Instrumente und Techniken beherrschen und zur Erfüllung der vorgesehenen administrativen und organisatorischen Aufgaben in der Lage sind.

a) Die obligatorische schriftliche Prüfung besteht aus zwei Teilen, und zwar

i) schriftlichen Fragen, die entweder Multiple-Choice-Fragen (vier Antworten zur Auswahl) oder Fragen mit direkter Antwort oder eine Kombination der beiden Systeme umfassen;

ii) schriftlichen Übungen/Fallstudien.

Die Mindestdauer beträgt für jede der beiden Teilprüfungen zwei Stunden.

b) Wird eine mündliche Prüfung vorgesehen, so können die Mitgliedstaaten die Teilnahme an dieser Prüfung vom Bestehen der schriftlichen Prüfung abhängig machen.

2. Falls die Mitgliedstaaten auch eine mündliche Prüfung vorsehen, müssen sie für jede der drei Teilprüfungen eine Gewichtung der Punkte vornehmen, die nicht unter 25 % und nicht über 40 % der möglichen Gesamtpunktzahl betragen darf.

Falls die Mitgliedstaaten nur eine schriftliche Prüfung vorsehen, müssen sie für jede Teilprüfung eine Gewichtung der Punkte vornehmen, die nicht weniger als 40 % und nicht mehr als 60 % der möglichen Gesamtpunktzahl betragen darf.

3. Für alle Prüfungen zusammen müssen die Bewerber mindestens 60 % der möglichen Gesamtpunktzahl erreichen, wobei der in jeder Teilprüfung erreichte Punkteanteil nicht unter 50 % der möglichen Punktzahl liegen darf. Die Mitgliedstaaten können für lediglich eine Teilprüfung den erforderlichen Punkteanteil von 50 % auf 40 % senken.

[1] Entscheidung 85/368/EWG des Rates vom 16. Juli 1985 über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 199 vom 31.7.1985, S. 56).

[2] Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

[3] Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

[4] Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

[5] Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen (ABl. L 190 vom 12.7.2006, S. 1).

ANHANG II

Sicherheitsmerkmale der Bescheinigung der fachlichen Eignung

Die Bescheinigung muss mindestens zwei der folgenden Sicherheitsmerkmale aufweisen:

- ein Hologramm;
- Spezialfasern im Papier, die unter UV-Licht sichtbar werden;
- mindestens eine Mikrodruckzeile (Aufdruck nur unter einem Vergrößerungsglas sichtbar und von Fotokopiergeräten nicht reproduzierbar);
- fühlbare Zeichen, Symbole oder Muster;
- doppelte Nummerierung: Seriennummer und Ausgabennummer;
- Sicherheitsuntergrund mit feinen Guillochenmustern und Irisdruck.

ANHANG III

Muster für die Bescheinigung der fachlichen Eignung

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(Farbe: Pantone kräftig beigefarben ("stout fawn") — Format DIN A4, Zellulosepapier 100 g/m² oder mehr)

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

Nationalitätskennzeichen des Mitgliedstaats [1] | Bezeichnung der ermächtigten Behörde oder Stelle [2] |

BESCHEINIGUNG DER FACHLICHEN EIGNUNG FÜR DEN
GÜTERKRAFTVERKEHR/PERSONENKRAFTVERKEHR [3]

Nr. ...

Hiermit wird durch ...

bescheinigt, dass [4] ...

geboren am ... in ...

mit Erfolg die erforderliche Prüfung (Jahr: ...; Prüfungstermin: ...) [5] zur Erlangung der Bescheinigung der fachlichen Eignung für den Güterkraftverkehr/Personenkraftverkehr [3] gemäß 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 [6] bestanden hat.

Durch diese Bescheinigung wird der ausreichende Nachweis der fachlichen Eignung gemäß Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erbracht.

Ort: ... Datum: ... [7]

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

[2] Behörde oder Stelle, die vom jeweiligen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft zur Ausstellung dieser Bescheinigung vorab benannt wurde.

[3] Nichtzutreffendes streichen.

[4] Name, Vorname; Geburtsdatum und -ort.

[5] Genaue Bezeichnung der Prüfung.

[6] ABI. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

[7] Dienstsiegel und Unterschrift der zugelassenen Behörde oder Stelle, die die Bescheinigung ausstellt.

ANHANG IV

Liste der schwersten Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2

1. a) Überschreitung der 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um 25 % oder mehr.
b) Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr während der täglichen Arbeitszeit.
2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer, oder Vorhandensein im Fahrzeug 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.
3. Fahren ohne gültigen Nachweis der technischen Überwachung, falls ein solches Dokument nach dem Gemeinschaftsrecht vorgeschrieben ist, und/oder sehr schwer wiegende Mängel u. a. an Bremssystem, Lenkanlage, Rädern/Reifen, Federung oder Fahrgestell, die eine solche unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen würden, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
4. Beförderung gefährlicher Güter, deren Beförderung verboten ist oder die mit verbotenen oder nicht zugelassenen Mitteln zur Verwahrung oder ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug befördert werden, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
5. Beförderung von Personen oder Waren ohne gültigen Führerschein oder durch ein Unternehmen, das nicht im Besitz einer gültigen Gemeinschaftslizenz ist.
6. Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte, einer Karte eines anderen Fahrers oder einer Karte, die auf der Grundlage falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt worden ist.
7. Güterbeförderung unter Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um 20 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen und um 25 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 Tonnen.