

# ZULASSUNG ZUM BERUF DES KRAFTVERKEHRSUNTERNEHMERS

## Vorschlag der Europäischen Kommission

**Vorschlag KOM(2007) 263** endgültig/2 vom 6. Juli 2007 für eine **Verordnung** des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die **Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers** [s. [CEP-Analyse](#)]

## Position des Europäischen Parlaments – 2. Lesung vom 23. April 2009

### ► Grundaussagen zum Vorschlag

Der Gestaltungsspielraum der Mitgliedstaaten wird ausgeweitet.

### ► Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags

#### – Anwendungsbereich

- Die Verordnung soll nicht für Kraftverkehrsunternehmer gelten, die ausschließlich Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h nutzen (Art. 1 Abs. 4 lit. c).
- Die EU-Staaten können Kraftverkehrsunternehmer ausnehmen, die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen mit geringfügigen Auswirkungen auf den Kraftverkehrsmarkt durchführen (Art. 1 Abs. 5).

#### – Anforderungen an das Kraftverkehrsunternehmen

- Niederlassung: Das EP fordert zwar nicht ausdrücklich, dass das Unternehmen im Niederlassungsstaat über „eine regelmäßig ausreichende Zahl von Abstellplätzen für die Fahrzeuge“ (so KOM) verfügen muss, verlangt aber die „erforderliche verwaltungstechnische Ausstattung“ und eine „angemessene technische Ausstattung und Einrichtung“ (Art. 5 lit. c).
- Zuverlässigkeit (Art. 6 i.V.m. Anhang IV):
  - Die Zuverlässigkeit des Kraftverkehrsunternehmens darf „nicht zwingend“ (KOM: „nicht ernsthaft“) „in Frage gestellt“ sein, etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen wegen schwerwiegenden Verstoßes gegen nationales Recht im Bereich Menschen- und Drogenhandel (KOM: –).
  - Sanktionierte schwerwiegende Verstöße des Kraftverkehrsunternehmens gegen im Einzelnen benannte EU-Vorschriften, z. B. zu Lenk- und Ruhezeiten und zur Sicherheit von Gefahrguttransporten, können die Zuverlässigkeit gefährden (KOM: –).
  - Bei „schwerwiegenden Straftaten“ und „schwersten Verstößen“ gegen bestimmte EU-Vorschriften prüfen nationale Behörden im Einzelfall, ob die Aberkennung der Zuverlässigkeit unverhältnismäßig wäre (KOM: –).
- Finanzielle Leistungsfähigkeit: Das Unternehmen muss jährlich nachweisen, dass es über „Eigenkapital und Reserven“ (KOM: „Umlaufvermögen“) von € 9000 für das erste genutzte Fahrzeug und € 5000 pro weiterem verfügt. Das Erfordernis des „Quick-ratio“-Nachweises (so KOM) streicht das EP. (Art. 7)
- Verkehrsleiter, den jeder Kraftverkehrsunternehmer benennen muss (Art. 4):
  - Der Verkehrsleiter muss „in einer echten Beziehung zu dem Unternehmen stehen“ (auch Eigentümer und Anteilseigner) oder dessen Verwaltungsgeschäfte führen (KOM: „bei dem Unternehmen angestellt und von diesem vergütet werden“) und seinen ständigen Aufenthalt in der EU haben.
  - Das EP fordert, dass ein externer Verkehrsleiter eine natürliche Person (KOM: „andere Person“) mit ständigem Aufenthalt in der EU (KOM: –) ist und für nicht mehr als vier Unternehmen mit zusammen höchstens 50 (KOM: 12) Fahrzeugen tätig ist. Das EP erlaubt den Mitgliedstaaten weitere Beschränkungen (KOM: –).

#### – Anforderungen an den Verkehrsleiter

- Der Verkehrsleiter kann seine Zuverlässigkeit verlieren durch Verurteilungen oder Sanktionen wegen:
  - schwerwiegender Verstöße (KOM: „schwerwiegender Verstöße oder wiederholt geringfügiger Verstöße“) gegen bestimmte EU-Vorschriften, z. B. zu Lenk- und Ruhezeiten und Tiertransporten, sowie
  - schwerster Verstöße gegen bestimmte EU-Vorschriften, z. B. zu Fahrtenschreiber und Verkehrssicherheit (KOM: –) (Art. 6 i.V.m. Anhang IV).
- Fachliche Eignung (Art. 8 und 9 i.V.m. Anhängen I und II):
  - Das EP schreibt zwar die Prüfung selbst vor (so auch KOM), verzichtet aber auf die im KOM-Vorschlag vorgesehene verbindliche Ausbildung in mindestens 140 Unterrichtsstunden vor der Prüfung.
  - Die Mitgliedstaaten sollen verlangen können, dass Personen, die zwar ihre fachliche Eignung nachweisen können, aber in den letzten fünf Jahren kein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen geleitet haben, „ihre Kenntnisse auffrischen“ (KOM: –).
  - Das EP will bestimmte Sicherheitsmerkmale für die Bescheinigung der fachlichen Eignung vorschreiben (KOM: –).
  - Die Mitgliedstaaten können Personen von der Prüfung befreien, die nachweisen, dass sie 10 Jahre lang ein Kraftverkehrsunternehmen in einem oder mehreren EU-Mitgliedstaaten geleitet haben (KOM: –).
  - Der Verkehrsleiter gilt als ungeeignet, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, wenn ihm die Zuverlässigkeit wegen der Verstöße nach Artikel 6 aberkannt wird (KOM: „wenn er systematisch und vorsätzlich gegen seine Pflichten verstößt und das zu verbergen versucht“) (Art. 14).

– **Kontrolle und Rechtsschutz**

Rechtsbehelfe gegen Ablehnung, Aussetzung oder Entzug der Zulassung oder Erklärung der Nichteignung haben aufschiebende Wirkung (KOM: keine aufschiebende Wirkung) (Art. 15).

– **Gegenseitige Anerkennung und Schlussbestimmungen**

- Das EP streicht die Möglichkeit zur Beschlagnahme der Fahrzeuge als von den Mitgliedstaaten zu verhängende Sanktion bei Verstößen gegen die Verordnung (so aber KOM) (Art. 22).

- Einen Bestandsschutz für Unternehmen mit älterer Zulassung lehnt das EP ab (KOM: Unternehmen mit älterer Zulassung müssen erst ab 2012 den Nachweis der fachlichen Eignung erbringen; alter Art. 22).

► **Politischer Kontext**

Die vom EP in seiner 2. Lesung angenommene Fassung des Politikvorhabens, das dem Mitentscheidungsverfahren unterliegt, beruht auf einer politischen Einigung mit dem Rat. Der Rat muss das Vorhaben noch mit qualifizierter Mehrheit in 2. Lesung annehmen. Ein Termin dafür ist noch nicht bekannt.