

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 Rates – Annahme des Gemeinsamen Standpunktes vom 9. Januar 2009

Hinweis: Der Vergleich der Position des Rates in dieser CEP-Zusammenfassung erfolgt gegenüber dem von der EU-Kommission vorgelegten Vorschlag.

► **Allgemeine Stellungnahmen zum Vorschlag**

Anwendungsbereich

- Die Verordnung soll nicht für Kraftverkehrsunternehmer gelten, die sich ausschließlich Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h bedienen (Art. 1 Abs. 4).
- Die Mitgliedstaaten können Kraftverkehrsunternehmer ausnehmen, die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen durchführen, die sich nur geringfügig auf den Kraftverkehrsmarkt auswirken (Art. 1 Abs. 5).

► **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**

– **Anforderungen an das Kraftverkehrsunternehmen**

- Niederlassung (Art. 5):
Der Rat streicht das Erfordernis der „regelmäßig ausreichenden Zahl von Abstellplätzen“ für Fahrzeuge.
- Zuverlässigkeit (Art. 6 i.V.m. Anhang IV):
 - Der Rat führt ein, dass sanktionierte schwerwiegende Verstöße des Kraftverkehrsunternehmers gegen bestimmte EU-Vorschriften die Zuverlässigkeit gefährden können, z. B. zu Lenk- und Ruhezeiten und zur Sicherheit von Gefahrguttransporten. Vorschriften zu Tiertransporten fügt der Rat der Liste hinzu.
 - Bei „schwerwiegenden Straftaten“ und „schwersten Verstößen“ gegen bestimmte EU-Vorschriften prüfen nationale Behörden im Einzelfall, ob die Aberkennung der Zuverlässigkeit unverhältnismäßig wäre.
- Finanzielle Leistungsfähigkeit (Art. 7):
 - 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.
 - Der Rat streicht das Erfordernis des „Quick-ratio“-Nachweises.
 - Der Rat erlaubt als Nachweis auch eine Berufshaftpflichtversicherung von Finanzinstituten und Versicherungsunternehmen.
- Von jedem Kraftverkehrsunternehmer zu benennender Verkehrsleiter (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.
 - Der Rat fordert, dass ein externer Verkehrsleiter eine natürliche Person mit ständigem Aufenthalt in der EU (KOM: „andere Person“) ist und für nicht mehr als vier Unternehmen mit zusammen höchstens 50 (KOM: 12) Fahrzeugen tätig ist. Der Rat erlaubt den Mitgliedstaaten weitere Beschränkungen.

– **Anforderungen an den Verkehrsleiter**

- Zuverlässigkeit (Art. 6 i.V.m. Anhang IV):
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,
 - schwerster Verstöße gegen bestimmte EU-Vorschriften (z. B. zu Fahrtschreiber, Verkehrssicherheit).
- Fachliche Eignung (Art. 8 und 9 i.V.m. Anhängen I und II):
 - Der Rat verzichtet auf die Ausbildung in mindestens 140 Unterrichtsstunden vor der Prüfung.
 - Der Rat schreibt bestimmte Sicherheitsmerkmale für die Bescheinigung der fachlichen Eignung vor.
 - Der Rat lässt die Befreiung von der Prüfung zu für Personen, die nachweisen, dass sie 15 Jahre lang ein Kraftverkehrsunternehmen in einem EU-Mitgliedstaat geleitet haben.
 - 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**

- Die Mitgliedstaaten dürfen die Gültigkeitsdauer der Zulassung regeln (Art. 11).
- Der Rat lässt die aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen gegen Ablehnung, Aussetzung oder Entzug der Zulassung oder Erklärung der Nichteignung zu (KOM: keine aufschiebende Wirkung) (Art. 15).

– **Gegenseitige Anerkennung und Schlussbestimmungen**

- Der Rat nimmt die Beschlagnahme der Fahrzeuge des Unternehmens aus den von den Mitgliedstaaten zu verhängenden Sanktionen bei Verstößen gegen die Verordnung heraus (Art. 22).
- Auch Unternehmen mit einer älteren Zulassung müssen den Nachweis der fachlichen Eignung erbringen (KOM: erst ab 2012 (alter Art. 22, vom Rat gestrichen)).

► **Politischer Kontext**

Das Europäische Parlament wird sich im April 2009 in zweiter Lesung mit dem Vorhaben befassen.