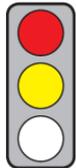


Stand: 17.12.07

KERNPUNKTE

Ziel der Verordnung: Mit der Verordnung sollen der Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers verbessert, lautere Wettbewerbsbedingungen und mehr Transparenz für Kunden geschaffen werden.

Betroffene: Logistikunternehmen, Unternehmen mit angestellten Berufskraftfahrern und selbständige Kraftverkehrsunternehmer im nationalen und EU-weiten Güterkraftverkehr sowie freiberufliche Verkehrsleiter.



Pro: Die vorgeschlagenen Maßnahmen erhöhen die Straßenverkehrssicherheit und gleichen die Wettbewerbsbedingungen teilweise an.

Contra: Kraftverkehrsunternehmen müssen im Zulassungsstaat Stellplätze für ihre LKW bereithalten. Es werden hohe finanzielle Anforderungen an die Unternehmen gestellt. Der Verkehrsleiter muss seine Fähigkeit zur „kaufmännischen und finanziellen Verwaltung des Betriebes“ nachweisen.

Änderungsbedarf: Die „Quick ratio“, die Übergangsbestimmungen zum Nachweis der fachlichen Eignung und die Anforderungen an die Anzahl der Stellplätze sollten gestrichen werden.

INHALT

Titel-

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**

Kurzdarstellung

► Allgemein

- Die Verordnung gilt für Kraftverkehrsunternehmen der EU mit Fahrzeugen ab 3,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts und ersetzt die Richtlinie 96/26/EG (Art. 2).
- Die Zulassung zum Beruf erhält nur, wer die Anforderungen an die Niederlassung, Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrsunternehmers erfüllt sowie einen „Verkehrsleiter“ benennt (Art. 3 und 4).
- Der Verkehrsleiter muss seinerseits Anforderungen an die Zuverlässigkeit und fachliche Eignung erfüllen (Art. 4).
- Eine Zulassung kann (nach einer Verwarnung) von der zuständigen nationalen Behörde entzogen werden, wenn die Anforderungen nicht mehr erfüllt werden (Art. 9 und 12 ff.).

► Anforderungen an das Kraftverkehrsunternehmen

– Niederlassung

- Das Kraftverkehrsunternehmen muss in demjenigen Mitgliedstaat tatsächlich und dauerhaft niedergelassen sein, von dem es seine Zulassung erhält (Art. 5 S. 1).
- Das Unternehmen muss am Ort seiner Niederlassung über Räumlichkeiten, im Niederlassungsstaat zugelassene Fahrzeuge und „eine regelmäßig ausreichende Zahl von Abstellplätzen für die Fahrzeuge“ verfügen (Art. 5 lit. a - c).

– Zuverlässigkeit

- Ein Kraftverkehrsunternehmen gilt als zuverlässig, wenn
- es nicht wegen „ernster Verstöße“ gegen Vorschriften zu Entlohnung, Arbeitsbedingungen, Verkehrsregeln, Straßenverkehrssicherheit oder Berufspflichten verurteilt wurde (Art. 6 Abs. 1 lit. c) und
 - die Unternehmensleitung nicht wegen schwerer Straftaten oder Verstoßes gegen handelsrechtliche oder insolvenzrechtliche Vorschriften verurteilt wurde (Art. 6 Abs. 1).

– Finanzielle Leistungsfähigkeit

- Das Unternehmen muss für jedes Jahr anhand des geprüften Jahresabschlusses nachweisen, dass es
- über ein Umlaufvermögen von mindestens 9000 Euro für das erste genutzte Fahrzeug und 5000 Euro für jedes weitere genutzte Fahrzeug (Art. 7 Abs. 2 lit. a) und
 - über liquide Mittel (inkl. Forderungen) im Wert von mindestens 80% der Verbindlichkeiten („Quick ratio > 80%“) verfügt (Art. 7 Abs. 2 lit. b).

Die zuständige nationale Behörde kann als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit statt der Berechnung liquider Mittel anhand der „Quick ratio“ auch eine Bankbürgschaft in Höhe des geforderten Umlaufvermögens akzeptieren (Art. 7 Abs. 3).

- **Ernennung eines Verkehrsleiters**
 - Jedes Kraftverkehrsunternehmen muss einen Verkehrsleiter benennen, der die Verkehrstätigkeit des Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet. Bei juristischen Personen muss der Verkehrsleiter im Unternehmen angestellt sein und von diesem vergütet werden. (Art. 4 Abs. 1)
 - Ist das Unternehmen eine natürliche Person, muss sie grundsätzlich selbst der Verkehrsleiter sein (Art. 4 Abs. 1). Fehlt ihr die fachliche Eignung, kann sie einen externen Verkehrsleiter benennen (Art. 4 Abs. 2 lit. a). Dieser Verkehrsleiter darf:
 - für nicht mehr als vier Unternehmen mit zusammen höchstens zwölf Fahrzeugen tätig sein (Art. 4 Abs. 2 lit. c) und
 - nicht von einem der Unternehmen „abhängig“ sein, für das er Beförderungen durchführt oder das für ihn Beförderungen durchführt Art. 4 Abs. 2 lit. d).
- ▶ **Anforderungen an den Verkehrsleiter**
 - **Zuverlässigkeit**
 - Der Verkehrsleiter ist zuverlässig, so lange er nicht verurteilt oder mit Sanktionen belegt wurde wegen „schwerwiegender oder wiederholter geringfügiger“ Verstöße gegen bestimmte Gemeinschaftsvorschriften (Art. 6 Abs. 1 lit. b).
 - Die Kommission bestimmt, wie viele geringfügige Verstöße welcher Art zum Verlust der Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern führen (Art. 6 Abs. 2).
 - **Fachliche Eignung**
 - Der Verkehrsleiter muss die fachliche Eignung besitzen; die Anforderungen dazu werden mit minimalen Änderungen aus der Richtlinie 96/26/EG übernommen. Diese gelten auch dann, wenn keine grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wird. Der Nachweis erfolgt durch die Teilnahme an mindestens 140 Unterrichtsstunden sowie einer obligatorischen Prüfung, von der auch bereits als Verkehrsleiter tätige Personen nicht befreit sind (Art. 8 iVm Anhang I).
 - Dem Verkehrsleiter wird die fachliche Eignung aberkannt, wenn er systematisch und vorsätzlich gegen seine Pflichten verstößt und versucht, dies zu verbergen (Art. 13 Abs. 1).
 - Die Kommission erstellt im Ausschussverfahren (Komitologie) eine Liste der Verstöße, die zur teilweisen Aussetzung oder zur Aberkennung der Zulassung zum Beruf des Verkehrsleiters führen (Art. 21 Abs. 3).
- ▶ **Kontrolle und Rechtsschutz**
 - Auf Antrag der Kommission sind die Mitgliedstaaten zu außerordentlichen Kontrollen konkreter Unternehmen verpflichtet (Art. 11 Abs. 3).
 - Rechtsbehelfe des Unternehmens gegen den Entzug der Zulassung oder die Aberkennung der Eignung haben keine aufschiebende Wirkung (Art. 14 Abs. 2).
- ▶ **Gegenseitige Anerkennung und Schlussbestimmungen**
 - Die Mitgliedstaaten erkennen die Bestätigung anderer Mitgliedstaaten über die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung der dortigen Unternehmen an (Art. 18).
 - Die Mitgliedstaaten müssen Verstöße gegen die Verordnung mit Sanktionen ahnden. Diese müssen auch die Aussetzung und den Entzug der Berufszulassung, die Erklärung der Nichteignung des schuldhaften Verkehrsleiters und die Beschlagnahme der Fahrzeuge des Unternehmens umfassen (Art. 21).
 - Unternehmen mit einer älteren Zulassung (für Deutschland: vor dem 1. Januar 1975) müssen erst ab 2012 den Nachweis der fachlichen Eignung erbringen (Art. 22).

Änderung zum Status quo

- ▶ **Wesentliche Neubestimmungen**
 - Unternehmen müssen dauerhaft und tatsächlich im Zulassungsmitgliedstaat niedergelassen sein.
 - Die Kommission bestimmt, wann mehrmalige geringfügige Verstöße gegen die Bestimmungen zu einem Verlust der Zuverlässigkeit und damit zum Verlust der Zulassung des Unternehmens führen.
 - Die Kommission bestimmt, welche Verstöße mindestens zur teilweisen Aussetzung der Zulassung zum Beruf des Verkehrsleiters oder zur Aberkennung der Eignung führen.
 - Die „Quick ratio > 80%“ wird als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eingeführt.
- ▶ **Wesentliche Änderungen**
 - Ein Verkehrsleiter muss auch dann die Anforderungen an die fachliche Eignung erfüllen, wenn er nur inländische Transporte abwickelt. Bisher konnten die Mitgliedstaaten diesen Bereich ausnehmen.
 - Personengesellschaften können sich den Verkehrsleiter künftig mit höchstens drei weiteren Unternehmen teilen. In Deutschland gibt es bislang keine Beschränkung.

Subsidiaritätsbegründung

Die EU hat von ihrer Kompetenz in diesem Bereich bereits mit der Richtlinie 96/26/EG Gebrauch gemacht. Die vorgeschlagene Verordnung soll nur die bestehende Richtlinie ersetzen.

Positionen der EU-Organe

Europäische Kommission

Nach Ansicht der Kommission hat die uneinheitliche Anwendung der Richtlinie 96/26/EG zu einem EU-weit unterschiedlich hohen Kontrollniveau und damit zu Wettbewerbsverzerrungen geführt. Die resultierende Beeinträchtigung der Niederlassungsfreiheit will die Kommission mit dieser Verordnung beseitigen.

Ausschuss der Regionen

Offen.

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Offen.

Europäisches Parlament

Offen.

Rat

Offen

Stand der Gesetzgebung

23.05.07 Annahme durch Kommission

Offen Annahme, Veröffentlichung im Amtsblatt und Inkrafttreten

Politische Einflussmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:

GD Energie und Verkehr

Ausschüsse des Europäischen Parlaments:

Verkehr und Fremdenverkehr (federführend), Berichterstatterin Silvia-Adriana Țicău (SPE-Fraktion, RO); Beschäftigung

Ausschüsse des Deutschen Bundestags:

Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (federführend)

Entscheidungsmodus im Rat:

Qualifizierte Mehrheit (Annahme mit Mehrheit der Mitgliedstaaten und 255 von 345 Stimmen; Deutschland: 29 Stimmen)

Formalien

Kompetenznorm:

Artikel 71 EGV (Verkehrspolitik)

Art der Gesetzgebungskompetenz:

Konkurrierende Gesetzgebungskompetenz

Verfahrensart:

Artikel 251 EGV (Mitentscheidungsverfahren)

BEWERTUNG

Ökonomische Folgenabschätzung

Ordnungspolitische Beurteilung

Die **Einschränkung der unternehmerischen Freiheit** durch hoheitlichen Anforderungen – sowohl an das Kraftverkehrsunternehmen als an den Verkehrsleiter – ist **mit** ordnungspolitischen Grundsätzen vereinbar, solange diese Anforderungen der **Sicherheit** Dritter (in diesem Fall **anderer Verkehrsteilnehmer**) dienen. Insoweit sind die verkehrsfachlichen Anforderungen der Verordnung ordnungspolitisch **rechtfertigbar**.

Abzulehnen sind die aufwendige **Prüfung der Kenntnisse der „kaufmännischen und finanziellen Verwaltung des Betriebes“** sowie die **Anforderungen an die finanzielle Zuverlässigkeit** des Unternehmens.

Diese schränken die unternehmerische Freiheit unnötig ein, **da kein erkennbares schützenswertes Interesse Dritter** vorliegt. Denn Kunden eines Verkehrsunternehmens können die Auftragsvergabe auf eigenen Wunsch davon abhängig machen, dass das Unternehmen verlässliche und überzeugende Informationen zur finanziellen Zuverlässigkeit zur Verfügung stellt.

Anforderungen an die Niederlassung zur Vermeidung von Briefkastenfirmen dienen vor allem der Sicherstellung einer effektiven Überwachung der Unternehmen und sind daher **im Grundsatz akzeptabel**.

Um eine solche effektive Überwachung zu garantieren, ist aber lediglich die Verfügbarkeit von Unterlagen sicherzustellen. Kostspielige detaillierte **Vorschriften**, z.B. **über Stellplätze** und Räumlichkeiten, sind **überflüssig**, da sie nicht berücksichtigen, ob diese Stellplätze auch tatsächlich benötigt werden.

Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit verringern die Effizienz. Vor allem die vorgeschriebene „**Quick ratio**“, die dauernd bei mindestens 80% liegen soll, ist **entschieden abzulehnen**. Sie kann dazu führen, dass bei Forderungsausfällen liquide Mittel in fünffacher Höhe notwendig sind, was die Unternehmen zu einer ineffizienten und betriebswirtschaftlich sinnlosen Kreditaufnahme zwingen kann.

Die Verordnung führt nicht zu einer entscheidenden Effizienzverbesserung im Kraftverkehr. Sie führt zu einer Vereinheitlichung und Verschärfung bestehender Vorschriften: Vor allem **durch die „Quick ratio“** und die Pflicht, Stellplätze für LKW vorzuweisen **entstehen** den Unternehmen **erhebliche Kosten**. Trotz der Beseitigung einiger Wettbewerbsverzerrungen kann die Verordnung jedoch **keine entscheidende Stärkung des Wettbewerbs auf dem europäischen Gütertransportmarkt** herbeiführen, da sie keine Lockerung der bestehenden „Kabotage-Regeln“ über das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Mitgliedstaates durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen enthält.

Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Die Kommission will mit der **Verordnung** auch die Scheinselbständigkeit bekämpfen. Dazu werden hohe Anforderungen an die „Unabhängigkeit“ des Verkehrsleiters von Personengesellschaften gestellt. Selbständige Fahrer müssen über einen Verkehrsleiter verfügen und dürfen nicht länger auf den Verkehrsleiter ihres Auftraggebers zurückgreifen. Soweit dies bislang noch nicht praktiziert wurde, wird der Einsatz solcher selbständigen Fahrer in Zukunft teurer und weniger attraktiv.

Für deutsche Personengesellschaften beinhaltet auch die Vorschrift, dass ein externer Verkehrsleiter höchstens 12 Fahrzeuge betreuen darf, eine Verschärfung der bestehenden Rechtslage, die bisher keine Einschränkungen vorsah. Spätestens ab dem 13. Fahrzeug müssen diese Unternehmen künftig einen Verkehrsleiter fest einstellen. Dies führt zu einer sprunghaften Erhöhung der Kosten und **hemmt das Wachstum und die Beschäftigung kleinerer Kraftverkehrsunternehmen.**

Folgen für die Standortqualität Europas

Die „Quick Ratio“-Anforderung führt zu massiven Kostensteigerungen im Kraftverkehr. Die Standortqualität Europas wird daher für solche Unternehmen, die in hohem Maße Logistikleistungen nachfragen, geschwächt.

Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit

Berechtigung hoheitlichen Handelns

Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und zur Schaffung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen ist hoheitliches Handeln sachgerecht.

Zulässigkeit und Adäquanz EU-Handelns

Die Verordnung setzt einheitliche Zulassungsvoraussetzungen auch für Unternehmen, die nur inländische Transporte durchführen, insoweit fehlt also der grenzüberschreitende Bezug. Um Ungleichbehandlungen und damit Wettbewerbsverzerrungen innerhalb eines Mitgliedstaates zwischen auch grenzüberschreitend und nur inländisch tätigen Unternehmen zu vermeiden, ist **EU-Handeln ausnahmsweise auch für rein national tätige Unternehmen sachgerecht.**

Verhältnismäßigkeit

Die Verordnung ist nur bedingt geeignet, ihre Ziele zu erreichen. Indem sie teilweise nur Mindeststandards vorgibt, werden auch weiterhin nicht alle Wettbewerbsverzerrungen beseitigt, die durch uneinheitliche nationale Regelungen entstanden sind. Die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, die „Quick ratio“ durch Vorlage einer Bankbürgschaft zu ersetzen, kann sogar neue Wettbewerbsverzerrungen hervorrufen.

Die Anforderung an den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit anhand einer „**Quick ratio**“ ist **unverhältnismäßig.** Die „Quick ratio > 80%“ führt dazu, dass die Unternehmen viel Kapital vorhalten und Forderungsausfälle durch Darlehen in fünffacher Höhe ausgleichen müssen, um die Anforderung zu erfüllen. Die Übergangsfristen für den Nachweis der fachlichen Eignung sind unverhältnismäßig. Sie führen dazu, dass Unternehmer, die in den letzten drei Jahren vor Inkrafttreten der Verordnung die fachliche Eignung durch eine Fachkundeprüfung mit weniger als 140 Unterrichtsstunden erlangten, die gleiche Prüfung erneut ablegen und zuvor 140 Unterrichtsstunden absolvieren müssen.

Juristische Bewertung

Rechtmäßigkeit der Verordnung, Kompatibilität mit EU-Recht

Die Anforderung, über „eine regelmäßig ausreichende Zahl von Abstellplätzen für die Fahrzeuge“ an der Niederlassung zu verfügen, ist **zu unbestimmt.** Zudem wird dem Umstand, dass die Lastkraftwagen EU-weit tätiger Unternehmen regelmäßig nicht am Standort sind, nicht Rechnung getragen.

Kompatibilität mit deutscher Rechtsordnung

Vor allem das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) und die Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV) sind zu ändern.

Alternatives Vorgehen

Im Interesse der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit hätte die Kommission die gemeinsamen Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers als eigenes Kapitel in den Vorschlag über die Neufassung der Marktzugangsvorschriften (KOM(2007) 265) übernehmen sollen.

Mögliche zukünftige Folgemaßnahmen der EU

Nicht absehbar.

Zusammenfassung der Bewertung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen erhöhen zwar die Straßenverkehrssicherheit, gleichen die Wettbewerbsbedingungen aber nur teilweise an. Die Anforderungen an die Niederlassung sind zu unbestimmt, was dem Ziel der Vereinheitlichung zuwiderläuft. Die Wahlmöglichkeit der Mitgliedstaaten zwischen der „Quick ratio“ und einer Bankbürgschaft kann zu Wettbewerbsverzerrungen führen, wenn die Mitgliedstaaten unterschiedlichen Gebrauch von dieser Möglichkeit machen.

Die „Quick ratio“, die Übergangsfristen zum Nachweis der fachlichen Eignung und die Anforderung an die Anzahl der Stellplätze führen zu einer unverhältnismäßigen und ökonomisch nicht zu begründenden Belastung der Unternehmen. Sie sollten gestrichen werden.