

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr*

**2007/0099(COD)**

5.11.2007

**\*\*\*I**

## **ENTWURF EINES BERICHTS**

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung)  
(KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Mathieu Grosch

(Neufassung – Artikel 80 der Geschäftsordnung)

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Verfahren der Konsultation  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
Gemeinsamen Standpunkts*  
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung  
des Gemeinsamen Standpunkts*
- \*\*\* Verfahren der Zustimmung  
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in  
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des  
EU-Vertrags genannt sind*
- \*\*\*I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
- \*\*\*II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
Gemeinsamen Standpunkts*  
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung  
des Gemeinsamen Standpunkts*
- \*\*\*III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)  
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des  
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu Legislativtexten***

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** hervorgehoben. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	16



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung)  
(KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung - Neufassung)

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2007)0265),
  - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0146/2007),
  - gestützt auf Artikel 80a und Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Rechtsausschusses (A6-0000/2007),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

---

Abänderungen des Parlaments

---

Änderungsantrag 1  
Erwägung 12 a (neu)

***(12a) Die Beschränkungen der Anzahl und des Zeitraums für die Durchführung von Kabotagebeförderungen stellen eine erforderliche Zwischenstufe dar, die die Mitgliedstaaten anspornen soll, die steuer- und arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen möglichst weit gehend zu vereinheitlichen.***

### *Begründung*

*Diese Verordnung ist als eine Zwischenstufe konzipiert. Die Mitgliedstaaten sollen ermutigt werden, die sozialen Rahmenbedingungen möglichst weit gehend zu vereinheitlichen. Wenn dies erfolgt ist, kann der Markt geöffnet werden. Siehe auch den Änderungsantrag für einen neuen Absatz 6b in Artikel 8.*

Änderungsantrag 2  
Erwägung 12 b (neu)

***(12b) Zwischen benachbarten Mitgliedstaaten bestehen zuweilen seit langem intensive Wirtschaftsbeziehungen. Es ist daher zweckmäßig, dass diese Mitgliedstaaten den Verkehrsunternehmern dieser Nachbarstaaten einen besseren Zugang zur Kabotage gewähren.***

### *Begründung*

*Benachbarte Mitgliedstaaten, die intensive Wirtschaftsbeziehungen unterhalten, sollten die Möglichkeit haben, den Markt unter sich stärker zu öffnen. Siehe auch den Änderungsantrag für einen neuen Absatz 6b in Artikel 8.*

Änderungsantrag 3  
Erwägung 13 a (neu)

***(13a) Es muss vermieden werden, dass der Dreiländerverkehr, d.h. grenzüberschreitende Beförderungen zwischen zwei Ländern, von denen keines der Wohnsitzmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers ist, zu Situationen führt, in denen seine Regelmäßigkeit, Kontinuität und Systematik den Markt beeinträchtigen, indem ihm Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen zugrunde gelegt werden, die ungünstiger sind als diejenigen, die in den beiden Mitgliedstaaten gelten, zwischen denen der Dreiländerverkehr stattfindet.***

### *Begründung*

*Es müssen Probleme vermieden werden können, die durch Verkehrsunternehmer entstehen, die regelmäßig und systematisch Dreiländerverkehr durchführen und dabei von den schlechteren sozialen Rahmenbedingungen und Löhnen ihres Niederlassungsstaates profitieren. Siehe auch den Änderungsantrag zu dem neuen Artikel 7a.*

#### Änderungsantrag 4 Erwägung 14

(14) Die Verwaltungsformalitäten sollten so weit wie möglich verringert werden, ohne dabei auf die Kontrollen und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung dieser Verordnung gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten die bestehenden Vorschriften über den Entzug der Gemeinschaftslizenz präzisiert und verschärft werden. Die aktuellen Vorschriften sollten angepasst werden, damit auch gegen schwerwiegende und wiederholte geringfügige Verstöße, die **außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats** begangen werden, wirksame Sanktionen verhängt werden können. Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen. Es muss die Möglichkeit vorgesehen werden, ein Rechtsmittel einzulegen.

(14) Die Verwaltungsformalitäten sollten so weit wie möglich verringert werden, ohne dabei auf die Kontrollen und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung dieser Verordnung gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten die bestehenden Vorschriften über den Entzug der Gemeinschaftslizenz präzisiert und verschärft werden. Die aktuellen Vorschriften sollten angepasst werden, damit auch gegen schwerwiegende und wiederholte geringfügige Verstöße, die **in anderen Mitgliedstaaten als dem Niederlassungsmitgliedstaat** begangen werden, wirksame Sanktionen verhängt werden können. Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen. Es muss die Möglichkeit vorgesehen werden, ein Rechtsmittel einzulegen.

### *Begründung*

*Geringfügige Straftaten können als „wiederholt“ gelten, wenn sie in mehreren Mitgliedstaaten verübt wurden.*

#### Änderungsantrag 5 Erwägung 15

(15) Die Mitgliedstaaten sollten in ihre einzelstaatlichen Unternehmensregister sämtliche schwerwiegende **und**

(15) Die Mitgliedstaaten sollten in ihre einzelstaatlichen Unternehmensregister sämtliche schwerwiegende Verstöße, die

**wiederholte geringfügige** Verstöße, die Kraftverkehrsunternehmer begehen und die mit einer Sanktion geahndet werden, eintragen.

Kraftverkehrsunternehmer begehen und die mit einer Sanktion geahndet werden, eintragen. **Wenn sich aus der Anzahl und der Wiederholung der geringfügigen Straftaten eine schwerwiegende Straftat ergibt, sollte diese ebenfalls in dem Register genannt werden.**

#### *Begründung*

*Es ist nicht zweckmäßig, alle geringfügigen Straftaten in das Register aufzunehmen. Es ist ausreichend, wenn in dem Register die schwerwiegenden Straftaten verzeichnet sind, auch dann, wenn sie die Folge einer großen Anzahl und einer Wiederholung geringfügiger Straftaten sind.*

#### Änderungsantrag 6 Artikel 1 Absatz 4

4. Die Verordnung gilt außerdem **für den innerstaatlichen Güterkraftverkehr, der gemäß Kapitel III von Verkehrsunternehmen außerhalb des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung zeitweilig durchgeführt wird.**

4. Die Verordnung gilt außerdem **für die Kabotage.**

#### *Begründung*

*Es muss klargestellt werden, dass sich dieser Absatz auf Kabotage nach Artikel 2 Absatz 6 bezieht, um zu vermeiden, dass andere Auslegungen des Ausdrucks „zeitweiliger Verkehr“ verwendet werden.*

#### Änderungsantrag 7 Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe a

a) Die Beförderung von Postsendungen im Rahmen **öffentlicher Versorgungsdienste.**

a) Die Beförderung von Postsendungen im Rahmen **des Universaldienstes.**

#### *Begründung*

*Angesichts der Änderungen, die an der Richtlinie über die Postdienste vorgenommen werden, sollte vom Universaldienst die Rede sein.*

#### Änderungsantrag 8

## Artikel 2 Absatz 6

6) „Kabotage“: gewerblicher innerstaatlicher Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird;

6) „Kabotage“: gewerblicher innerstaatlicher Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird, *d.h. nach Maßgabe der Bestimmungen des Kapitels III;*

### *Begründung*

*Die Definition von Kabotage muss auf die Bedingungen von Kapitel III verweisen, um zu vermeiden, dass andere Auslegungen des Ausdrucks „zeitweiliger Verkehr“ verwendet werden.*

## Änderungsantrag 9 Artikel 2 Absatz 7a (neu)

***7a) "Dreiländerverkehr": von einem Verkehrsunternehmer durchgeführte grenzüberschreitende Beförderungen zwischen zwei Aufnahmemitgliedstaaten, bei denen es sich nicht um den Wohnsitzstaat dieses Verkehrsunternehmers handelt.***

### *Begründung*

*Es müssen Probleme vermieden werden können, die durch Verkehrsunternehmer entstehen, die regelmäßig und systematisch Dreiländerverkehr durchführen und dabei von den schlechteren sozialen Rahmenbedingungen und Löhnen ihres Niederlassungsstaates profitieren. Siehe auch den Änderungsantrag zu dem neuen Artikel 7a.*

## Änderungsantrag 10 Artikel 7 a (neu)

### *Artikel 7a*

#### ***Dreiländerverkehr und Entsendung***

***Wenn Dreiländerverkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten regelmäßig, ständig und/oder systematisch von einem Güterverkehrsunternehmer durchgeführt wird, kann einer der Aufnahmemitgliedstaaten die Anwendung***

**der in Artikel 9 dieser Verordnung  
vorgesehenen Arbeits- und  
Beschäftigungsbedingungen verlangen.**

*Begründung*

*Es müssen Probleme vermieden werden können, die durch Verkehrsunternehmer entstehen, die regelmäßig und systematisch Dreiländerverkehr durchführen und dabei von den schlechteren sozialen Rahmenbedingungen und Löhnen ihres Niederlassungsstaates profitieren.*

Änderungsantrag 11  
Artikel 8 Absatz 2

2. Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen muss die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen.

2. Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchzuführen. **Die Genehmigung, diese Kabotagebeförderungen durchzuführen, setzt nicht voraus, dass das Fahrzeug vollständig entladen ist.** Bei Kabotagebeförderungen muss die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen.

*Begründung*

*Die Kabotage sollte bei der ersten Entladung oder auch Teilentladung während einer grenzüberschreitenden Beförderung genehmigt werden. So wird vermieden, dass Fahrzeuge unterwegs sind, die ihre Kapazität nicht voll auslasten können. Mithin werden Fahrten mit halb leeren Fahrzeugen vermieden.*

Änderungsantrag 12  
Artikel 8 Absatz 2 a (neu)

**2a. Kabotagebeförderungen können auch in einem Mitgliedstaat durchgeführt werden, den das Fahrzeug während einer grenzüberschreitenden Beförderung nach der Entladung in dem Ausstellungsmitgliedstaat durchqueren muss, vorausgesetzt, dass der kürzeste Rückweg durch diesen Mitgliedstaat verläuft und innerhalb von sieben Tagen nach der Entladung im Ausstellungsstaat erfolgt.**

*Begründung*

*Die Kabotage muss in den Ländern erlaubt sein, die auf dem Rückweg durchquert werden, um Leerfahrten zu vermeiden.*

Änderungsantrag 13  
Artikel 8 Absatz 3

3. Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmern durchgeführt werden, sind nur dann mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die grenzüberschreitende Beförderung, die ihn in den Aufnahmemitgliedstaat geführt haben, sowie für jede einzelne der dort durchgeführten Kabotagebeförderungen vorweisen kann. Die Belege müssen für jede Beförderung **mindestens** folgende Angaben enthalten:

3. Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmern durchgeführt werden, sind nur dann mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die grenzüberschreitende Beförderung, die ihn in den Aufnahmemitgliedstaat geführt haben, sowie für jede einzelne der dort durchgeführten Kabotagebeförderungen vorweisen kann. Die Belege müssen für jede Beförderung folgende Angaben enthalten:

*Begründung*

*Es muss vermieden werden, dass die Mitgliedstaaten besondere Belege verlangen, um den unnötigen bürokratischen Aufwand zu senken.*

Änderungsantrag 14  
Artikel 8 Absatz 6 a (neu)

**6a. Die Bestimmungen dieser Verordnung stehen nicht der Möglichkeit eines**

**Mitgliedstaates entgegen, Güterverkehrsunternehmern aus einem oder mehreren benachbarten Mitgliedstaaten zu genehmigen, eine begrenzte Anzahl von Kabotagebeförderungen oder mehr Kabotagebeförderungen, als in Absatz 2 vorgesehen sind, in seinem Hoheitsgebiet innerhalb eines für die letzte Entladung unbegrenzten Zeitraums oder eines Zeitraums, der über den in Absatz 2 festgelegten hinausgeht, durchzuführen. Die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilten Genehmigungen bleiben gültig. Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission über die erteilten Genehmigungen und die Genehmigungen, die sie nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung erteilen.**

*Begründung*

*Die benachbarten Mitgliedstaaten, die intensive Wirtschaftsbeziehungen unterhalten, sollten die Möglichkeit haben, den Markt unter sich stärker zu öffnen.*

Änderungsantrag 15  
Artikel 8 Absatz 6 b (neu)

**6b. Sollte der auf der Grundlage einer eingehenden Untersuchung der unterschiedlichen steuer- und arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen in den Mitgliedstaaten zu erstellende neue Vorschlag der Kommission 2012 nicht vorliegen, werden die in Absatz 2 genannten Beschränkungen der Anzahl der Kabotagebeförderungen und des Zeitraums, in dem die Kabotage durchgeführt werden kann, ab 1. Januar 2014 aufgehoben.**

*Begründung*

*Diese Verordnung ist als eine Zwischenstufe konzipiert. Die Mitgliedstaaten müssen ermutigt werden, die sozialen Rahmenbedingungen möglichst weit gehend zu vereinheitlichen. Wenn dies erfolgt ist, kann der Markt geöffnet werden.*

Änderungsantrag 16  
Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe e a (neu)

*ea) Umsetzung der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen<sup>1</sup>.*

<sup>1</sup> ABL L 18 vom 21.1.1997, S. 1.

*Begründung*

*In Erwägung 13 wird dargelegt, dass die Richtlinie über die Entsendung für Kabotagebeförderungen gilt. Dies sollte sich auch in den Artikeln widerspiegeln.*

Änderungsantrag 17  
Artikel 11 Absatz 3

3. **In** den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Fällen entscheiden die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, **ob** gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer **eine Sanktion** verhängt wird. Sie teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, unverzüglich, spätestens jedoch drei Monate nach Kenntnisnahme des Verstoßes, mit, welche der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sanktionen verhängt wurden. War eine Verhängung dieser Sanktionen nicht möglich, so werden die Gründe hierfür angegeben.

3. **Wenn in** den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Fällen **eine schwerwiegende Straftat festgestellt wurde**, entscheiden die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, **welche Sanktion** gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängt wird. Sie teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, unverzüglich, spätestens jedoch drei Monate nach Kenntnisnahme des Verstoßes, mit, welche der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sanktionen verhängt wurden. War eine Verhängung dieser Sanktionen nicht möglich, so werden die Gründe hierfür angegeben.

*Begründung*

*Handelt es sich um schwerwiegende Straftaten, muss eine Sanktion verhängt werden.*

Änderungsantrag 18

Artikel 11 Absatz 3 a (neu)

**3a. Wenn in den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Fällen eine geringfügige Straftat festgestellt wurde, entscheiden die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer eine Sanktion verhängt wird.**

*Begründung*

*Handelt es sich um geringfügige Straftaten, entscheidet der Niederlassungsmitgliedstaat, ob eine Sanktion verhängt wird, und eine Rückmeldung an den Mitgliedstaat, in dem die Straftat verübt wurde, ist nicht erforderlich.*

Änderungsantrag 19

Artikel 12 Absatz 1

1. Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein Verkehrsunternehmer eines anderen Mitgliedstaats einen schwerwiegenden Verstoß **oder wiederholte geringfügige Verstöße** gegen diese Verordnung oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, so übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt worden ist, den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat nach Kenntnisnahme des Verstoßes, die folgenden Informationen:

1. Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein Verkehrsunternehmer eines anderen Mitgliedstaats einen schwerwiegenden **oder geringfügigen** Verstoß gegen diese Verordnung oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, so übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt worden ist, den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat nach Kenntnisnahme des Verstoßes, die folgenden Informationen:

*Begründung*

*Die Niederlassungsmitgliedstaaten müssen nicht nur von schwerwiegenden Straftaten, sondern auch von geringfügigen Straftaten, die in anderen Mitgliedstaaten verübt werden, unterrichtet werden, um zu prüfen, ob sich aus ihrer Anzahl und ihre Wiederholung eine schwerwiegende Straftat ergibt. Da es sich um geringfügige Straftaten handelt, ist eine Rückmeldung an den Mitgliedstaat, in dem die Straftat festgestellt wurde, nicht erforderlich.*

Änderungsantrag 20

Artikel 13

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass schwerwiegende **oder wiederholte geringfügige** Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs durch Verkehrsunternehmer in ihrem Hoheitsgebiet, die zur Auferlegung von Sanktionen geführt haben, sowie die auferlegten Sanktionen in das einzelstaatliche Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden, das gemäß der Verordnung (EG) Nr. xx/xxxx [Zulassung zum Beruf] eingerichtet wurde. Einträge im Register, die einen befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz betreffen, bleiben mindestens zwei Jahre in der Datenbank gespeichert.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass schwerwiegende Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs durch Verkehrsunternehmer in ihrem Hoheitsgebiet, die zur Auferlegung von Sanktionen geführt haben, sowie die auferlegten Sanktionen in das einzelstaatliche Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden, das gemäß der Verordnung (EG) Nr. xx/xxxx [Zulassung zum Beruf] eingerichtet wurde. **Wenn sich aus der Anzahl und der Wiederholung der geringfügigen Straftaten eine schwerwiegende Straftat ergibt, wird diese ebenfalls im Register genannt.** Einträge im Register, die einen befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz betreffen, bleiben mindestens zwei Jahre in der Datenbank gespeichert.

#### *Begründung*

*Es ist nicht zweckmäßig, alle geringfügigen Straftaten in das Register aufzunehmen. Es ist ausreichend, wenn in dem Register die schwerwiegenden Straftaten verzeichnet sind, auch dann, wenn sie die Folge einer großen Anzahl und einer Wiederholung geringfügiger Straftaten sind.*

#### Änderungsantrag 21 Artikel 18

Sie gilt ab *[Datum der Anwendung]*.

Sie gilt ab **1. Januar 2009**.

## BEGRÜNDUNG

### Allgemeiner Rahmen

Der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und der Kabotage unterliegt derzeit den Verordnungen (EG) Nr. 881/92 und (EG) Nr. 3118/93 und der Richtlinie 2006/94/EG, die ursprünglich aus dem Jahr 1962 stammt. Im Binnenmarkt ist der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten vollständig liberalisiert, für die Kabotage bestehen jedoch weiterhin gewisse Beschränkungen.

Die Kommission schlägt vor, die Verordnungen und die Richtlinie zusammenzufassen und einige Elemente hinzuzufügen, um die derzeitige Verfahrensweise zu verbessern. Sie schlägt insbesondere vor:

- die Voraussetzungen für die Durchführung der Kabotage zu spezifizieren; die Kabotage, definiert als zeitweilige innerstaatliche gewerbliche Beförderungen in einem Aufnahmemitgliedstaat, sollte auf höchstens drei aufeinander folgende Beförderungen innerhalb von höchstens sieben Tagen beschränkt sein;
- vereinfachte und standardisierte Muster für die Gemeinschaftslizenz, ihre Abschriften und die Fahrerbescheinigung zu benutzen, um die Kontrollverfahren zu erleichtern;
- den Sanktionsrahmen für Straftaten zu stärken, die in anderen Mitgliedstaaten als dem Niederlassungsmitgliedstaat verübt werden.

### Standpunkt des Berichterstatters

Der Berichterstatter begrüßt den Vorschlag der Kommission, der darauf abzielt, die für den Güterkraftverkehr geltenden Regelungen einfacher und klarer zu gestalten. Eine Definition von Kabotage führt zu einer einheitlicheren Anwendung dieses Grundsatzes. Ihr Berichterstatter schlägt jedoch vor, den Kommissionsvorschlag in einigen Punkten zu ändern.

1. Die vorgeschlagene Regelung für die **Kabotage** sollte befristeter Natur sein. In einem Markt mit einheitlicheren steuer- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen, wären Beschränkungen für die Kabotage nicht mehr erforderlich. In diesem Sinne sollten Abkommen zwischen benachbarten Mitgliedstaaten zur weiteren Öffnung ihrer Märkte für die Kabotage möglich bleiben. Im Übrigen sollte die Kabotage auch in einem Mitgliedstaat erlaubt sein, das auf dem Rückweg von einer Entladung in einem Drittland und nach einer Teilentladung der Gesamtladung durchquert wird.

Es muss vermieden werden, dass die einzelnen Mitgliedstaaten die Definition von Kabotage und die Spezifikationen für die Belege, die von den Verkehrsunternehmern, die die Kabotage durchführen, vorgelegt werden müssen, verschieden auslegen.

2. Es ist wichtig, die Voraussetzungen für den **Dreiländerverkehr**, das heißt den Verkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten, die nicht mit dem Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers identisch sind, zu spezifizieren. Wenn dieser Dreiländerverkehr regelmäßig, ständig und/oder systematisch erfolgt, besteht die Gefahr, dass der innerstaatliche Markt eines Aufnahmemitgliedstaates beeinträchtigt wird. Diese Aufnahmemitgliedstaaten

müssen daher die Möglichkeit haben, die Anwendung der für ihre innerstaatlichen Verkehrsunternehmer geltenden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu fordern.

3. In Bezug auf die **in anderen Mitgliedstaaten verübten Straftaten** muss zwischen schwerwiegenden und geringfügigen Straftaten unterschieden werden. Bei geringfügigen Straftaten würde es ausreichen, wenn der Mitgliedstaat, in dem die Straftat festgestellt wurde, den Niederlassungsmitgliedstaat unterrichtet, der entscheidet, *ob* eine Sanktion verhängt wird. Bei schwerwiegenden Straftaten muss der Niederlassungsstaat entscheiden, *welche* Sanktion er verhängt und seine Entscheidung dem Mitgliedstaat, in dem die Straftat festgestellt wurde, mitteilen. Im Übrigen muss angegeben werden, dass gemäß der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Kraftfahrzeugunternehmers eine Reihe geringfügiger Straftaten eine schwerwiegende Straftat darstellen kann. Aus diesem Grund müssen die Mitgliedstaaten, in denen geringfügige Straftaten festgestellt werden, diese auch dem Niederlassungsstaat des Verkehrsunternehmers mitteilen. Schwerwiegende Straftaten müssen in ein nationales Register eingetragen werden; geringfügige Straftaten hingegen müssen nur in das nationale Register aufgenommen werden, sobald sie durch ihre Anzahl und ihre Wiederholung eine schwerwiegende Straftat darstellen.