

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0087/2008

31.3.2008

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers
(KOM(2007)0263 – C6-0145/2007 – 2007/0098(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatterin: Silvia-Adriana Țicău

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. Bei Änderungsrechtsakten werden unverändert aus einer bisherigen Bestimmung übernommene Textteile, die das Parlament ändern will, obwohl die Kommission sie nicht geändert hat, durch Fettdruck gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden gegebenenfalls wie folgt gekennzeichnet: [...]. 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

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG.....	56
VERFAHREN	60

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers
(KOM(2007)0263 – C6-0145/2007 – 2007/0098(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2007)0263),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0145/2007),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0087/2008),
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 7

(7) Die natürlichen Personen, die die geforderte Zuverlässigkeit und fachliche Eignung besitzen, sollten klar bestimmt und den zuständigen Behörden benannt werden. Diese als Verkehrsleiter bezeichneten Personen sollten diejenigen sein, die die Verkehrstätigkeit der Kraftverkehrsunternehmen dauerhaft und

(7) Die natürlichen Personen, die die geforderte Zuverlässigkeit und fachliche Eignung besitzen, sollten klar bestimmt und den zuständigen Behörden benannt werden. Diese als Verkehrsleiter bezeichneten Personen sollten Personen sein, die **in einem Mitgliedstaat ansässig sind und die die** Verkehrstätigkeit der

tatsächlich leiten. Es sollte klargestellt werden, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Person die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens dauerhaft und tatsächlich leitet.

Kraftverkehrsunternehmen dauerhaft und tatsächlich leiten. Es sollte klargestellt werden, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Person die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens dauerhaft und tatsächlich leitet.

Begründung

Es sollte eine zwingende Voraussetzung sein, dass der Verkehrsleiter in einem Mitgliedstaat ansässig ist.

Änderungsantrag 2 Erwägung 8 a (neu)

(8a) Die Kommission sollte das Ziel anstreben, dass schwere Vergehen in den verschiedenen Mitgliedstaaten gleich streng sanktioniert werden, und dazu entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Begründung

Nach der Kategorisierung der Vergehen sollte auch eine Angleichung der jeweiligen Sanktionen vorgenommen werden.

Änderungsantrag 3 Erwägung 9

(9) Ein Kraftverkehrsunternehmen sollte über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügen, um die ordnungsgemäße Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens gewährleisten zu können. ***Beim derzeitigen Verfahren mit einer Mindestschwelle für Eigenkapital und Reserven bleibt zu viel Unsicherheit in Bezug auf die zu berücksichtigenden finanziellen Mittel und ist nicht gewährleistet, dass das Unternehmen die erforderliche Leistungsfähigkeit besitzt, um seinen kurzfristigen Verpflichtungen nachzukommen.*** Es sollte auf ***andere, genauer definierte und aussagekräftigere***

(9) Ein Kraftverkehrsunternehmen sollte über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügen, um die ordnungsgemäße Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens gewährleisten zu können. Es sollte auf ***genau*** definierte ***aussagekräftige*** Finanzindikatoren zurückgegriffen werden, die anhand des Jahresabschlusses ermittelt werden können. Die Unternehmen sollten die Möglichkeit haben, ihre finanzielle Leistungsfähigkeit mit einer Bankbürgschaft ***oder einem anderen Finanzinstrument, wie etwa einer Versicherung,*** nachzuweisen, was einfacher und kostengünstiger wäre.

Finanzindikatoren zurückgegriffen werden, die anhand des Jahresabschlusses ermittelt werden können. Die Unternehmen sollten die Möglichkeit haben, ihre finanzielle Leistungsfähigkeit mit einer Bankbürgschaft nachzuweisen, was für sie einfacher und kostengünstiger sein könnte.

Begründung

Zur Übereinstimmung mit den Änderungsanträgen 40 und 37.

Änderungsantrag 4 Erwägung 10

(10) Durch eine hohe Berufsqualifikation kann die gesamtwirtschaftliche Effizienz des Kraftverkehrsektors erhöht werden. Daher sollten Personen, die die Funktion eines Verkehrsleiters ausüben wollen, eine qualitativ hochwertige Ausbildung absolvieren. Um eine größere Einheitlichkeit von Ausbildung und Prüfung sowie Transparenz gegenüber den Bewerbern zu gewährleisten, sollte vorgesehen werden, dass die Mitgliedstaaten nach von ihnen festzulegenden Kriterien Prüfungs- und Ausbildungseinrichtungen akkreditieren. ***Aus Gründen der Billigkeit und Transparenz sollten alle Bewerber eine Prüfung ablegen, auch diejenigen, die gegebenenfalls von einer obligatorischen Erstausbildung befreit sind, weil sie bereits über Berufserfahrung oder ein Diplom verfügen.*** Seit der Schaffung des Binnenmarkts sind die einzelstaatlichen Märkte nicht länger voneinander getrennt. Folglich sollten die Verkehrsleiter 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

(10) Durch eine hohe Berufsqualifikation kann die gesamtwirtschaftliche Effizienz des Kraftverkehrsektors erhöht werden. Daher sollten Personen, die die Funktion eines Verkehrsleiters ausüben wollen, eine qualitativ hochwertige Ausbildung absolvieren. Um eine größere Einheitlichkeit von Ausbildung und Prüfung sowie Transparenz gegenüber den Bewerbern zu gewährleisten, sollte vorgesehen werden, dass die Mitgliedstaaten nach von ihnen festzulegenden Kriterien Prüfungs- und Ausbildungseinrichtungen akkreditieren. Seit der Schaffung des Binnenmarkts sind die einzelstaatlichen Märkte nicht länger voneinander getrennt. Folglich sollten die Verkehrsleiter 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.

technischen Fortschritt weiterentwickeln, so dass Vorkehrungen getroffen werden sollten, um sie auf den neuesten Stand zu bringen.

Begründung

Die obligatorische Teilnahme an Unterricht bedeutet nicht unbedingt eine gute Kenntnis der innerstaatlichen wie grenzüberschreitenden Verkehrsleitung. Eine spezifische Ausbildung, wie sie in Tafel II beschrieben ist, ist hilfreich, und es sollte im Interesse der Verkehrsunternehmen liegen, ihre Beschäftigten auszubilden. Allerdings sollte eine Prüfung die richtige Form des Nachweises für die erworbenen Kenntnisse sein.

Änderungsantrag 5 Erwägung 11

(11) Ein lauterer Wettbewerb und ein in vollem Umfang den Regeln entsprechender Kraftverkehr setzen ein einheitliches Niveau der Überwachung und Beaufsichtigung in den Mitgliedstaaten voraus. 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 Zulassungen aussetzen oder entziehen oder Verkehrsleiter, die fahrlässig oder vorsätzlich Fehlhandlungen begehen, für ungeeignet erklären. Vor der Ergreifung solcher Sanktionen sollte das betreffende Unternehmen jedoch verwarnet werden, und es sollte ihm eine angemessene Frist für die Behebung der Beanstandungen eingeräumt werden.

(11) Ein lauterer Wettbewerb und ein in vollem Umfang den Regeln entsprechender Kraftverkehr setzen ein einheitliches Niveau der Überwachung und Beaufsichtigung in den Mitgliedstaaten voraus. Den einzelstaatlichen Behörden, die mit der Überwachung der Unternehmen und der Gültigkeit ihrer Zulassung betraut sind, kommt in dieser Hinsicht eine entscheidende Rolle zu, und es sollte sichergestellt werden, dass sie erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen ergreifen, insbesondere **in den schwerwiegendsten Fällen** Zulassungen aussetzen oder entziehen oder Verkehrsleiter, die fahrlässig oder vorsätzlich Fehlhandlungen begehen, für ungeeignet erklären. **Dem muss eine ordnungsgemäße Prüfung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit vorausgehen.** Vor der Ergreifung solcher Sanktionen sollte das betreffende Unternehmen jedoch verwarnet werden, und es sollte ihm eine angemessene Frist für die Behebung der Beanstandungen eingeräumt werden.

Begründung

Zielt darauf ab zu gewährleisten, dass weiterhin die zwischen den Mitgliedstaaten

bestehenden Unterschiede bezogen auf die Verwaltung und Umsetzung von Maßnahmen betreffend die schwerwiegendsten Fälle berücksichtigt werden. Die Zusammenarbeit in diesem Bereich muss deshalb unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit geschehen, wie sie in dem Mitgliedstaat gegeben ist, der die Zulassung erteilt hat und für die Überwachung zuständig ist.

Änderungsantrag 6
Erwägung 22

(22) Die Kommission sollte insbesondere ermächtigt werden, eine Liste der Verstöße nach Kategorie, Art und Schweregrad aufzustellen, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen; ferner sollte sie ermächtigt werden, den Anhang bezüglich der Kenntnisse, die bei der Anerkennung der fachlichen Eignung durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind, sowie den Anhang mit dem Muster der Bescheinigung der fachlichen Eignung an den technischen Fortschritt anzupassen; sie sollte auch ermächtigt werden, die Liste der **maximalen** Verstöße festzulegen, die **zur Aussetzung oder zum Entzug der Zulassung zum Beruf oder zur Erklärung der Nichteignung führen**. Da es sich hier um Maßnahmen allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen der vorliegenden Verordnung oder eine Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, sollten diese Maßnahmen gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehenen Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden. Aus Gründen der Effizienz sollten die normalerweise auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle anwendbaren Fristen im Falle der Aktualisierung des Musters der Bescheinigung der fachlichen Eignung verkürzt werden.

(22) Die Kommission sollte insbesondere ermächtigt werden, eine Liste **schwerwiegender** Verstöße nach Kategorie, Art und Schweregrad aufzustellen, die **unter bestimmten Umständen** zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen **können**; ferner sollte sie ermächtigt werden, den Anhang bezüglich der Kenntnisse, die bei der Anerkennung der fachlichen Eignung durch die Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind, sowie den Anhang mit dem Muster der Bescheinigung der fachlichen Eignung an den technischen Fortschritt anzupassen; sie sollte auch ermächtigt werden, die Liste der Verstöße festzulegen, die **die Behörden unter bestimmten Bedingungen und verhältnismäßig zur Art des Verstoßes dazu veranlassen können, die Zulassung zum Beruf auszusetzen oder zu entziehen oder die Nichteignung zu erklären**. Da es sich hier um Maßnahmen allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen der vorliegenden Verordnung oder eine Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, sollten diese Maßnahmen gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehenen Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden. Aus Gründen der Effizienz sollten die normalerweise auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle anwendbaren Fristen im Falle der Aktualisierung des Musters der Bescheinigung der fachlichen Eignung

verkürzt werden.

Begründung

Zielt darauf ab zu gewährleisten, dass weiterhin die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede bezogen auf die Verwaltung und Umsetzung von Maßnahmen betreffend die schwerwiegendsten Fälle berücksichtigt werden. Die Zusammenarbeit in diesem Bereich muss deshalb unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit geschehen, wie sie in dem Mitgliedstaat gegeben ist, der die Zulassung erteilt hat und für die Überwachung zuständig ist.

Änderungsantrag 7
Erwägung 22 a (neu)

(22 a) Zur Förderung von Busreisen für Touristen gerade mit geringem Einkommen und zur Förderung des Fremdenverkehrs in den Regionen ist es erforderlich, die Zwölf-Tage-Regelung insbesondere für Busrundreisen wieder einzuführen 78 der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 29. November 2007. Daher ist die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr entsprechend zu ergänzen.

Änderungsantrag 8
Artikel 1 Titel

Gegenstand und ***Begriffsbestimmungen***

Gegenstand und ***Anwendungsbereich***

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 9
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e

e) „Verkehrsleiter“ ist eine von einem Unternehmen beschäftigte natürliche Person oder, falls es sich bei diesem

e) „Verkehrsleiter“ ist 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 ihr vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeit dieses Unternehmens leitet;

Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst oder, **falls dies vorgesehen ist**, eine von ihr vertraglich beauftragte andere natürliche Person, die tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeit dieses Unternehmens leitet;

(Wird zu Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe e.)

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 10 Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g

g) „für die Zulassung zum Beruf zuständige Behörde“ ist eine einzelstaatliche, regionale oder kommunale Behörde in einem Mitgliedstaat, die prüft, ob ein Unternehmen die in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen erfüllt, und die befugt ist, die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu erteilen, auszusetzen oder zu entziehen;

g) „zuständige Behörde“ ist eine einzelstaatliche, regionale oder kommunale Behörde in einem Mitgliedstaat, die für die Zulassung zum Beruf prüft, ob ein Unternehmen die in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen erfüllt, und die befugt ist, die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu erteilen, auszusetzen oder zu entziehen;

(Wird zu Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe g.)

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 11 Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe h

h) „Niederlassungsmitgliedstaat“ ist der Mitgliedstaat, in dem **sich** ein Unternehmen **niederlassen möchte**, dessen Verkehrsleiter aus einem anderen Mitgliedstaat stammen kann;

h) „Niederlassungsmitgliedstaat“ ist der Mitgliedstaat, in dem ein Unternehmen **seinen Sitz hat**, dessen Verkehrsleiter aus einem anderen Mitgliedstaat stammen kann;

(Wird zu Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe h.)

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 12
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe i

**i) „Herkunftsmitgliedstaat“ den *entfällt*
Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsleiter
eines Unternehmens, das sich in einem
anderen Mitgliedstaat niederlassen
möchte, zuvor seinen Wohnsitz hatte oder
tätig war.**

(Wird zu Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe i.)

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 13
Artikel 2 Absatz 1

**1. Diese Verordnung gilt für alle in der
Gemeinschaft niedergelassenen
Unternehmen, die den Beruf des
Kraftverkehrsunternehmers ausüben.-Sie
gilt ferner für Unternehmen, die den Beruf
des Kraftverkehrsunternehmers *ausüben*
möchten.**

**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*.
*Immer wenn von Unternehmen, die den
Beruf des Kraftverkehrsunternehmers
ausüben, die Rede ist, wird gegebenenfalls
davon ausgegangen, dass dies auch
Unternehmen umfasst, die beabsichtigen,
diesen Beruf auszuüben.***

(Wird zu Artikel 1 Absatz 2.)

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 14

Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a

a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren *zulässige Gesamtmasse* 3,5 t nicht überschreitet. Die Mitgliedstaaten können diese Schwelle jedoch für alle oder einen Teil der Beförderungskategorien herabsetzen.

a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren *zulässiges Gesamtgewicht* 3,5 t nicht überschreitet. Die Mitgliedstaaten können diese Schwelle jedoch für alle oder einen Teil der Beförderungskategorien herabsetzen.

(Wird zu Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a.)

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 15
Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b a (neu)

ba) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen, die nicht schneller als 40 km/h fahren können, ausüben;

(Wird zu Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe ba (neu).)

Begründung

Hierdurch sollen in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzte Kraftfahrzeuge vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

Änderungsantrag 16
Artikel 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a

a) sie müssen tatsächlich und dauerhaft in einem Mitgliedstaat niedergelassen sein,

a) tatsächlich und dauerhaft ***gemäß Artikel 5*** in einem Mitgliedstaat niedergelassen sein,

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 17
Artikel 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b

b) zuverlässig sein,

b) zuverlässig **gemäß Artikel 6** sein,

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 18
Artikel 3 Unterabsatz 1 Buchstabe c

c) die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen, und

c) die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit **gemäß Artikel 7** besitzen,

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 19
Artikel 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d

d) die geforderte fachliche Eignung besitzen.

d) die geforderte fachliche Eignung **gemäß Artikel 8** besitzen.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 20
Artikel 4 Absatz 1

1. Ein Unternehmen, das den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers **ausüben möchte**, benennt **der in Artikel 9 genannten zuständigen Behörde** mindestens eine natürliche Person, die die Anforderungen nach Artikel 3 Buchstaben

1. Ein Unternehmen, das den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers **ausübt**, benennt mindestens eine natürliche Person (**den Verkehrsleiter**), die die Anforderungen nach Artikel 3 Buchstaben b und d **sowie die nachstehenden**

b und d erfüllt. **Diese als Verkehrsleiter bezeichnete Person muss folgende Bedingungen erfüllen:**

Voraussetzungen erfüllt:

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 21
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b

b) sie muss **bei** dem Unternehmen **angestellt sein und von diesem ein Entgelt erhalten** oder, falls es sich bei dem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst sein.

b) **es muss eine echte Verbindung zwischen der benannten Person und dem Unternehmen bestehen, das heißt, sie muss ein Angestellter, Partner, Direktor oder Anteilseigner sein oder eine ähnliche Vertragsbeziehung zu dem Unternehmen haben oder es leiten** oder, falls es sich bei dem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, diese Person selbst sein, **oder, falls es sich bei dem Unternehmen um eine Gesellschaft handelt, die Gesellschaft rechtmäßig vertreten und verbindliche Entscheidungen im Namen der Gesellschaft treffen können.**

Begründung

Laut Vorschlag der Kommission kann der Verkehrsleiter nur ein gegen Entgelt angestellter Mitarbeiter des Unternehmens oder Eigentümer des Unternehmers sein. In Wirklichkeit handelt es sich auch oft um die Person, die im Vorstand der Gesellschaft tätig ist, mit anderen Worten um den Geschäftsführer oder den stellvertretenden Geschäftsführer, der nachweislich über die erforderliche fachliche Eignung verfügt.

Änderungsantrag 22
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b a (neu)

ba) sie muss ihren ständigen Aufenthalt in einem Mitgliedstaat haben.

Begründung

Es sollte eine zwingende Voraussetzung sein, dass der Verkehrsleiter in einem Mitgliedstaat ansässig ist.

Änderungsantrag 23
Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 (neu)

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

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 24
Artikel 4 Absatz 2

2. Abweichend von Absatz 1 können die zuständigen Behörden, falls es sich bei dem Unternehmen um eine natürliche Person handelt, die die Anforderung der fachlichen Eignung nach Artikel 3 Buchstabe d nicht erfüllt, dieser die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers unter folgenden Bedingungen erteilen:

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

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 25
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a

a) ***sie*** benennt ***diesen Behörden*** eine andere Person, die die Anforderungen nach Artikel 3 Buchstaben b und d erfüllt und vertraglich beauftragt ist, Aufgaben als Verkehrsleiter für das Unternehmen auszuführen;

a) ***Das Unternehmen*** benennt eine andere ***natürliche Person mit ständigem Aufenthalt in der Gemeinschaft***, die die Anforderungen nach Artikel 3 Buchstaben b und d erfüllt und vertraglich beauftragt ist, Aufgaben als Verkehrsleiter für das Unternehmen auszuführen, ***und meldet diese Person der zuständigen Behörde.***

Begründung

Es ist wichtig zu fordern, dass der Verkehrsleiter in einem Mitgliedstaat ansässig ist.

Änderungsantrag 26
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b

b) im Vertrag zwischen dem Unternehmen und dem Verkehrsleiter sind die von diesem dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie seine Verantwortlichkeiten als Verkehrsleiter genau zu regeln; zu den zu regelnden Aufgaben zählen insbesondere die **Wartung der** Fahrzeuge, die Prüfung der Beförderungsverträge und -dokumente, die Rechnungsführung, die Zuweisung der Ladung an die Fahrer und Fahrzeuge sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren;

b) Im Vertrag zwischen dem Unternehmen und dem Verkehrsleiter sind die von diesem dauerhaft durchzuführenden Aufgaben sowie seine 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 Rechnungsführung, die Zuweisung der Ladung **oder der Fahrdienste** an die Fahrer und Fahrzeuge sowie die Prüfung der Sicherheitsverfahren.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 27
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c

c) **dass** die benannte Person in ihrer Eigenschaft als Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeit von höchstens vier Unternehmen **mit einer Flotte von insgesamt höchstens zwölf Fahrzeugen leitet,**

c) Die benannte Person **leitet** in ihrer Eigenschaft als Verkehrsleiter die Verkehrstätigkeit von höchstens vier **verschiedenen** Unternehmen. **Die zuständige Behörde kann die Höchstzahl der Fahrzeuge festlegen, für die der Verkehrsleiter zuständig sein darf.**

Begründung

Es gibt große Unterschiede bei den betrieblichen Entwicklungen von Verkehrsunternehmen, weswegen es nicht möglich ist, die Höchstzahl der Fahrzeuge, die vom Verkehrsleiter geleitet werden dürfen, auf EU-Ebene festzulegen. Wenn die Mitgliedstaaten es für notwendig halten, eine bestimmte Höchstzahl festzulegen, sollte ihnen das gestattet werden.

Änderungsantrag 28
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d

d) **dass** die benannte Person unabhängig *ist* von den anderen Unternehmen, für die **sie** Beförderungen durchführt oder die gewerbliche Beförderungen für **diese Person** durchführen.

d) Die benannte Person *ist* unabhängig von den anderen Unternehmen, für die **das Unternehmen** Beförderungen durchführt oder die gewerbliche Beförderungen für **das Unternehmen** durchführen.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 29
Artikel 4 Absatz 3

3. Der Verkehrsleiter verliert seine Zuverlässigkeit im Sinne dieser Verordnung, wenn im Rahmen der von ihm geleiteten Verkehrstätigkeit schwerwiegende Verstöße oder wiederholte, ein bestimmtes Maß überschreitende Verstöße im Sinne von Artikel 6 Absatz 1 begangen werden. **entfällt**

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 30
Artikel 5, einleitender Teil

Um die in Artikel 3 Buchstabe a geregelte Anforderung zu erfüllen, muss **ein Unternehmen tatsächlich und dauerhaft in dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats niedergelassen sein, der ihm durch eine zuständige Behörde die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt. Hierzu muss** das Unternehmen

Um die in Artikel 3 Buchstabe a geregelte Anforderung zu erfüllen, muss das Unternehmen

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 31

Artikel 5 Buchstabe a

a) über eine Niederlassung in diesem Mitgliedstaat verfügen, mit Räumlichkeiten, in denen die Unternehmensunterlagen, vor allem die Buchführungsunterlagen, die Personalverwaltungsunterlagen und alle sonstigen Unterlagen aufbewahrt werden, zu denen die zuständige Behörde zur Prüfung der Erfüllung der in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen Zugang haben muss,

a) über eine Niederlassung in diesem Mitgliedstaat verfügen, mit Räumlichkeiten, in denen die Unternehmensunterlagen, vor allem die Buchführungsunterlagen, die Personalverwaltungsunterlagen und alle sonstigen Unterlagen **auf geschützten Datenträgern solange, wie dies gesetzlich vorgeschrieben ist**, aufbewahrt werden, zu denen die zuständige Behörde zur Prüfung der Erfüllung der in dieser Verordnung geregelten Voraussetzungen Zugang haben muss, **wobei alle einschlägigen Normen zum Schutz personenbezogener Daten einzuhalten sind**,

Begründung

Sicherheit erhobener Daten und Schutz personenbezogener Daten sowie von Einzelpersonen.

Änderungsantrag 32
Artikel 5 Buchstabe b

b) über Fahrzeuge verfügen, die sein Eigentum oder aufgrund eines sonstiges Rechts, insbesondere aufgrund eines Ratenkauf-, Miet-, Leasing- oder Kaufvertrags, in seinem Besitz sind sowie in diesem Mitgliedstaat zugelassen sind **und benutzt werden**,

b) über **ein oder mehrere** Fahrzeuge verfügen, die sein Eigentum oder aufgrund eines sonstiges Rechts, insbesondere aufgrund eines Ratenkauf-, Miet-, Leasing- oder Kaufvertrags, in seinem Besitz sind sowie in diesem Mitgliedstaat zugelassen sind,

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 33
Artikel 5 Buchstabe c

c) über eine in diesem Mitgliedstaat gelegene Betriebsstätte mit der erforderlichen Ausstattung, **insbesondere einer ausreichenden Zahl von Abstellplätzen zur regelmäßigen Nutzung**

c) über eine in diesem Mitgliedstaat gelegene Betriebsstätte mit der erforderlichen Ausstattung **verfügen und auf Anfrage nachweisen können**, wo die Fahrzeuge **im Niederlassungsmitgliedstaat**

durch die *eigenen* Fahrzeuge, *verfügen*.

abgestellt sind, wenn sie nicht im Einsatz sind.

Begründung

Unternehmen müssen nicht unbedingt selber über Abstellplätze verfügen; in der Praxis werden zum Beispiel Fahrzeuge auch bei Auftragsgebern abgestellt, bei den Fahrern, usw. Die Unternehmen müssen aber bei einer Kontrolle nachweisen können, wo sich die Fahrzeuge im Niederlassungsstaat des Unternehmens befinden, wenn sie nicht im Einsatz sind, um so Briefkastenfirmen zu verhindern.

Änderungsantrag 34 Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 1

1. Für die Zwecke des Artikels 3 Buchstabe b *ist* die Anforderung der Zuverlässigkeit *des Unternehmens gegeben, wenn die Unternehmensleitung nicht wegen schwerer Straftaten oder Zuwiderhandlungen gegen handelsrechtliche oder insolvenzrechtliche Vorschriften verurteilt worden ist und wenn sie ihre Tätigkeit nach Treu und Glauben unter Beachtung der für den Kraftverkehr geltenden Vorschriften und nach der Verkehrssitte ausübt.*

1. Für die Zwecke des Artikels 3 Buchstabe b *und vorbehaltlich des Absatzes 2 legen die Mitgliedstaaten fest, welche Voraussetzungen ein Unternehmen und ein Verkehrsleiter erfüllen müssen, damit für beide die Anforderung der Zuverlässigkeit im Sinne dieser Verordnung erfüllt ist.*

Diese Voraussetzungen umfassen mindestens Folgendes:

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 35 Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a

a) *seine* Zuverlässigkeit nicht *ernsthaft* in Frage gestellt *ist*;

a) *Die* Zuverlässigkeit *des Verkehrsunternehmens, seiner Verkehrsleiter oder einer anderen maßgeblichen Person darf nicht zwingend in Frage gestellt sein, etwa durch eine Verurteilung oder ein Bußgeld aufgrund eines schwerwiegenden Verstößes gegen*

geltende einzelstaatliche Vorschriften in folgenden Bereichen:

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

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer und steht im Zusammenhang mit einer kurzen Beschreibung schwerwiegender Verstöße.

Änderungsantrag 36
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b

b) gegen *die von ihm gemäß Artikel 4 als Verkehrsleiter benannten natürlichen Personen kein Urteil ergangen ist* oder *Sanktionen* verhängt *wurden* wegen schwerwiegender Verstöße *oder wiederholter geringfügiger Verstöße* gegen Gemeinschaftsvorschriften *zu*

b) Gegen *den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen darf in keinem Mitgliedstaat ein Urteil oder Bußgeld* verhängt *worden sein* wegen schwerwiegender Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften *insbesondere in folgenden Bereichen:*

Begründung

Geringere Verstöße werden in dieser Verordnung nicht auftauchen. In der Verordnung werden nur schwerwiegende Verstöße und schwerste Verstöße erwähnt.

Änderungsantrag 37
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i

i) Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte,

i) Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte; *die Überprüfung sollte auch die Frage umfassen, ob sie stets eingehalten werden, sowie die Speicherung von Daten und den Schutz erhobener personenbezogener Daten,*

Begründung

Schutz gegen die Fälschung elektronischer Fahrtenschreiberkarten und Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit.

Änderungsantrag 38
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iv

iv) **technische Unterwegskontrolle** der Nutzfahrzeuge **und die jährlich vorgeschriebene technische** Überwachung der Kraftfahrzeuge,

iv) **Verkehrstüchtigkeit** der Nutzfahrzeuge **einschließlich der vorgeschriebenen technischen** Überwachung der Kraftfahrzeuge,

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 39
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c

c) **es nicht wegen schwerwiegender Verstöße gegen die geltenden einzelstaatlichen Vorschriften zu den Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen, zu den Verkehrsregeln und zur Straßenverkehrssicherheit sowie die Berufspflichten verurteilt worden ist.**

entfällt

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 40
Artikel 6 Absatz 2

2. Für die Zwecke von Absatz 1 **Unterabsatz 2 Buchstabe b erlässt die Kommission die Liste der Kategorien, Arten und Schwere sowie die Zahl der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte geringfügige Verstöße den Verlust der geforderten Zuverlässigkeit bedeuten. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher**

2. Für die Zwecke von Absatz 1 Buchstabe b **gilt Folgendes:**

Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Die Kommission wendet dabei folgende Grundsätze an:

a) die Kategorien und Arten von Verstößen sind die am häufigsten festgestellten;

a) Eine Verurteilung eines Verkehrsleiters oder eines Verkehrsunternehmens in einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder gegen sie verhängte Sanktionen aufgrund äußerst schwerwiegender Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften gemäß Anhang III führt zur Aberkennung der Zuverlässigkeit nach einem ordnungsgemäß abgeschlossenen Verwaltungsverfahren und gegebenenfalls nach einer Prüfung in den Räumlichkeiten des Unternehmens, es sei denn, die zuständige Behörde stellt in außerordentlichen und hinreichend begründeten Fällen fest, dass dies eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Die außerordentlichen und hinreichend begründeten Fälle werden dann in das einzelstaatliche Register aufgenommen und in dem in Artikel 26 Absatz 1 genannten Bericht aufgeführt. Die Maßnahmen mit dem Zweck, nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung zu ändern und den Anhang III zur Berücksichtigung der Weiterentwicklung des gemeinschaftlichen Besitzstandes im Bereich des Straßenverkehrs anzupassen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 25 Absatz 3 beschlossen.

b) schwerste Verstöße sind jene, bei denen die Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen besteht;

b) Die Kommission legt bis zum 1. Januar 2010 eine Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der Verstöße fest, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Die Mitgliedstaaten tragen den Informationen über solche Verstöße, auch von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen, Rechnung, wenn sie die

c) die Zahl der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte geringfügige Verstöße als schwerwiegende Verstöße eingestuft werden, steigt mit der Zahl der Fahrer, die von der die Verkehrstätigkeit leitenden natürlichen Person eingesetzt werden.

Prioritäten für die Kontrollen nach Artikel 11 Absatz 2 festlegen.

Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch deren Ergänzung in Bezug auf diese Liste werden gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 25 Absatz 3 erlassen.

Zu diesem Zweck und spätestens am 1. Januar 2010 handelt die Kommission wie folgt:

i) Sie legt die Kategorien und Arten von Verstößen fest, die am häufigsten festgestellt werden;

ii) sie definiert die Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen; und

iii) sie setzt die Zahl der Verstöße fest, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegendere Verstöße eingestuft werden, und zwar unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrer, die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt werden.

Begründung

Um den Mitgliedstaaten genug Zeit zu geben, ihre eigenen nationalen elektronischen Register einzurichten, ist es wichtig, dass die Kommission die Liste spätestens am 1. Januar 2010 annimmt.

Änderungsantrag 41 Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1

2. Für die Zwecke von Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe b erlässt die Kommission die Liste der Kategorien, Arten und Schwere sowie die Zahl der Verstöße, bei deren Überschreiten **wiederholte geringfügige** Verstöße den Verlust der geforderten Zuverlässigkeit bedeuten. Diese Maßnahmen zur Änderung

2. Für die Zwecke von Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe b erlässt die Kommission die Liste der Kategorien, Arten und Schwere sowie die Zahl der **schwerwiegenden** Verstöße, bei deren Überschreiten Verstöße den Verlust der geforderten Zuverlässigkeit bedeuten. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht

nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und geahndet werden, dürfen wiederholte geringe Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 42 Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe c

c) die Zahl der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte geringfügige Verstöße als schwerwiegende Verstöße eingestuft werden, steigt mit der Zahl der Fahrer, die von der die Verkehrstätigkeit leitenden natürlichen Person eingesetzt werden. ***entfällt***

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und geahndet werden, dürfen wiederholte geringe Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 43 Artikel 7 Absätze 1 und 2

1. Für die Zwecke von Artikel 3 Buchstabe c ***ist die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit gegeben, wenn die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind.***

1. Für die Zwecke des Artikels 3 Buchstabe c ***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 nachweisen, dass es jedes Jahr verfügt über

2. Die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit ist erfüllt, wenn ein Unternehmen seinen tatsächlichen und potenziellen Verpflichtungen im Verlauf des Geschäftsjahrs jederzeit nachkommen kann. Zu diesem Zweck muss das

Unternehmen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nachweisen, dass es jedes Jahr verfügt über

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 44
Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a

a) **ein Umlaufvermögen** in Höhe von mindestens 9 000 EUR für ein einziges genutztes Fahrzeug und 5 000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug,

a) **Eigenkapital und Reserven** in Höhe von mindestens 9 000 EUR für ein einziges genutztes Fahrzeug und 5 000 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug

Eigenkapital ist anhand einer testierten Handelsbilanz oder einer Steuerbilanz nachzuweisen. Wer zum ersten Mal den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers beantragt, muss eine testierte Eröffnungsbilanz vorlegen.

Begründung

Es ist wichtig, Eigenkapital und Reserven beizubehalten, wie dies derzeit in der Richtlinie der Fall ist, und den Unternehmen mehr Flexibilität bei ihrer Finanzverwaltung einzuräumen.

Änderungsantrag 45
Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b

b) Forderungen, Wertpapiere, Bank-, Postscheck-, Scheckguthaben und Kassenbestände mit einem Gesamtwert von über 80 % der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr („Quick ratio“ ≥ 80 %).

entfällt

Begründung

Der „quick ratio“ ist kein Indikator der finanziellen Stabilität eines Unternehmens und sollte daher nicht als alternatives Kriterium zu Eigenkapital und Reserven eingeführt werden. Dafür sollten aber die Werte in Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a über Eigenkapital und Reserven

erhöht werden.

Änderungsantrag 46
Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1

Für die Zwecke dieser Verordnung wird der Wert des Euro in den nicht an der dritten Stufe der Währungsunion teilnehmenden Landeswährungen **alle fünf Jahre** 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 Zwecke dieser Verordnung wird der Wert des Euro in den nicht an der dritten Stufe der Währungsunion teilnehmenden Landeswährungen **alljährlich** 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.

Begründung

Der Wechselkurs sollte alljährlich festgesetzt werden.

Änderungsantrag 47
Artikel 7 Absatz 3

3. Abweichend von Absatz 2 **kann** die zuständige Behörde als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung **der selbstschuldnerischen Bürgschaft** einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute **in Form einer Bankbürgschaft oder in gleichartiger Form** über die in Absatz 2 Buchstabe a genannten Beträge gelten lassen. Die **Bankbürgschaft** kann von der zuständigen Behörde, die die Zulassung zum Beruf erteilt, in Anspruch genommen und nur mit ihrer Zustimmung freigegeben werden.

2. Abweichend von Absatz 1 **sollte** die zuständige Behörde als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute, **einschließlich von Versicherungsunternehmen, die eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen** über die in Absatz 1 Buchstabe a genannten Beträge **darstellen**, gelten lassen. Die **Bürgschaft oder Versicherung** kann von der zuständigen Behörde, die die Zulassung zum Beruf erteilt, in Anspruch genommen und nur mit ihrer Zustimmung freigegeben werden. **Die zuständige Behörde legt darüber hinaus fest, unter welchen Bedingungen die Bankbürgschaft in Anspruch genommen oder für andere Gläubiger freigegeben werden kann.**

Begründung

Auch Versicherungen sollten als Nachweis für die Finanzlage zulässig sein. Um die Bedingungen, unter denen die Bankgarantie oder die Versicherung benutzt werden können, besser zu definieren, ist es wichtig, dass bis zum 1. Januar 2010 ein allgemein anerkanntes Format erstellt wird.

Änderungsantrag 48 Artikel 7 Absatz 4

4. Bei den in Absatz 2 genannten Jahresabschlüssen bzw. der in Absatz 3 genannten Bürgschaft handelt es sich um jene der wirtschaftlichen Einheit, die in dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der die beantragte Zulassung erteilt, niedergelassen ist, und nicht um jene eventueller anderer, in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassener Einheiten.

3. Bei den in Absatz 1 genannten Jahresabschlüssen bzw. der in Absatz 2 genannten Bürgschaft handelt es sich um jene der wirtschaftlichen Einheit, die in dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der die beantragte Zulassung erteilt, niedergelassen ist, und nicht um jene eventueller anderer, in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassener Einheiten.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 49 Artikel 8 Absatz 1

1. Für die Zwecke von Artikel 3 Buchstabe d **ist die Anforderung der fachlichen Eignung erfüllt, wenn die Personen, die diese Anforderung gemäß Artikel 4 erfüllen müssen**, in den in Anhang I Abschnitt I aufgeführten Sachgebieten Kenntnisse nachweisen können, die dem dort vorgesehenen Ausbildungsniveau entsprechen. Dieser Nachweis wird durch **die obligatorische Teilnahme an mindestens 140 Unterrichtsstunden sowie** eine obligatorische schriftliche Prüfung und gegebenenfalls eine ergänzende mündliche Prüfung erbracht. Diese Prüfungen werden gemäß Anhang I Abschnitt II abgenommen.

1. Für die Zwecke von Artikel 3 Buchstabe d **muss/müssen die betreffende(n) Person(en)** in den in Anhang I Abschnitt I aufgeführten Sachgebieten Kenntnisse nachweisen können, die dem dort vorgesehenen Ausbildungsniveau entsprechen. Dieser Nachweis wird durch eine obligatorische schriftliche Prüfung und - falls ein Mitgliedstaat dies verfügt - gegebenenfalls eine ergänzende mündliche Prüfung erbracht. Diese Prüfungen werden gemäß Anhang I Abschnitt II abgenommen.

Begründung

Für Verkehrsleiter ist es wichtig, ihre Kenntnisse nachzuweisen und eine Prüfung ablegen zu können. Interessierte Personen könnten die in Anhang II beschriebene Ausbildung durchlaufen. Die obligatorische Teilnahme am Unterricht ist nicht unbedingt ein Nachweis der Fähigkeit.

Änderungsantrag 50
Artikel 8 Absatz 1 a (neu)

1a. Die in Absatz 1 genannten Prüfungen legen die Personen in ihrem Wohnsitzstaat ab.

Begründung

Es gilt, Missbrauch - zum Beispiel in Form von „Prüfungstourismus“ - zu unterbinden.

Änderungsantrag 51
Artikel 8 Absatz 3

3. Die Mitgliedstaaten akkreditieren nach von ihnen festgelegten Kriterien die Einrichtungen, 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. Die Mitgliedstaaten prüfen regelmäßig, ob diese Einrichtungen noch die Kriterien erfüllen, aufgrund deren sie akkreditiert wurden.

3. Die Mitgliedstaaten akkreditieren nach von ihnen festgelegten Kriterien, ***die sich nicht gegenseitig ausschließen***, die Einrichtungen, 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. Die Mitgliedstaaten prüfen regelmäßig, ob diese Einrichtungen noch die Kriterien erfüllen, aufgrund deren sie akkreditiert wurden.

Begründung

Genauere Formulierung.

Änderungsantrag 52
Artikel 8 Absatz 4

4. Die Mitgliedstaaten können ***die***

4. Die Mitgliedstaaten können ***Personen***

Bewerber von der **obligatorischen Ausbildung** befreien, wenn diese eine praktische Erfahrung von mindestens **fünf** Jahren in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen nachweisen.

von der **Prüfung** befreien, wenn diese eine praktische **ununterbrochene** Erfahrung von mindestens **10** Jahren **vor der Veröffentlichung dieser Verordnung** in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen nachweisen.

Begründung

Gestandene Unternehmer mit langjähriger Erfahrung müssen nicht noch einmal in einer Prüfung nachweisen, dass sie fachlich geeignet sind. Allerdings sollte diese Möglichkeit in Zukunft auslaufen; deshalb muss verhindert werden, dass auch nach Annahme der vorliegenden Verordnung Personen allein über das Kriterium der Berufserfahrung den Nachweis für fachliche Eignung erbringen können.

Änderungsantrag 53 Artikel 8 Absatz 4 b (neu)

4b. Die Mitgliedstaaten können eine Ausbildung nach Anhang I und eine Prüfung nach Artikel 8 Absatz 1 für Verkehrsleiter in zehnjährigen Abständen vorschreiben um sicherzustellen, dass leitende Angestellte über die Entwicklungen im Sektor auf dem Laufenden sind.

Begründung

Die Mitgliedstaaten könnten die Ausbildung nach Anhang II alle 10 Jahre fördern, um die Kenntnisse von Verkehrsleitern auf den neuesten Stand zu bringen.

Änderungsantrag 54 Artikel 8 Absatz 5

5. Die Mitgliedstaaten können die Inhaber **bestimmter Hochschul- oder Fachschuldiplome**, die von dem jeweiligen Mitgliedstaat vergeben wurden und die die Teilnahme an einer Unterrichtung in den in der Liste im Anhang I aufgeführten Sachgebieten gewährleisten, von der Teilnahme am Unterricht und der Prüfung in den von den Diplomen abgedeckten

5. Die Mitgliedstaaten können die Inhaber **von Hochschul- oder Fachschuldiplomen**, die von dem jeweiligen Mitgliedstaat vergeben wurden und die die Teilnahme an einer Unterrichtung in den in der Liste im Anhang I aufgeführten Sachgebieten gewährleisten, von der Teilnahme am Unterricht und der Prüfung in den von den Diplomen abgedeckten Sachgebieten

Sachgebieten ausnehmen; diese Diplome werden von den Mitgliedstaaten eigens bezeichnet.

ausnehmen; diese Diplome werden von den Mitgliedstaaten eigens bezeichnet.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

(Der Rest der Begründung betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 55 Artikel 8 Absatz 6

6. Als Nachweis der fachlichen Eignung muss eine Bescheinigung vorgelegt werden, die von der in Absatz 2 genannten Behörde oder Stelle ausgestellt worden ist. Diese Bescheinigung **ist nicht** übertragbar. Die Bescheinigung wird nach dem Muster des Anhangs II erstellt und trägt den **Stempel** oder das Siegel der akkreditierten Behörde oder Stelle, die sie ausgestellt hat.

6. Als Nachweis der fachlichen Eignung muss eine Bescheinigung vorgelegt werden, die von der in Absatz 2 genannten Behörde oder Stelle ausgestellt worden ist. Diese Bescheinigung **darf auf keine andere natürliche oder juristische Person** übertragbar **sein**. Die Bescheinigung wird nach dem Muster des Anhangs II erstellt und trägt den **Prügestempel** oder das Siegel der akkreditierten Behörde oder Stelle, die sie ausgestellt hat.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 56 Artikel 10 Absatz 1

1. **Die zuständige Behörde erteilt dem Unternehmen**, das die in Artikel 3 geregelten Anforderungen erfüllt, auf Antrag die Zulassung **zum Beruf** des Kraftverkehrsunternehmers.

1. **Ein Verkehrsunternehmen**, das die Anforderungen nach Artikel 3 erfüllt, **erhält** auf Antrag die Zulassung **zur Aufnahme des Berufs** des Kraftverkehrsunternehmers. **Die zuständige Behörde vergewissert sich, dass das Unternehmen, das einen Antrag einreicht, die Anforderungen nach jenem Artikel erfüllt.**

Begründung

Es ist wichtig, eindeutig die Rolle der zuständigen Behörde im Zusammenhang mit der

Erteilung der Zulassung klarzustellen.

Änderungsantrag 57

Artikel 10 Absatz 2

2. Die zuständige Behörde trägt den Namen des **vom Unternehmen** benannten Verkehrsleiters, die Anschrift der Niederlassung, die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge und, falls die Zulassung für grenzüberschreitende Beförderungen gilt, die laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Abschriften in das in Artikel 15 genannte elektronische Register ein.

2. Die zuständige Behörde ist für die Aktualisierung und die Führung des in Artikel 15 genannten elektronischen Registers zuständig.

Die zuständige Behörde trägt den **offiziellen Namen des Unternehmens, den Namen des von ihm** benannten Verkehrsleiters **und Angaben darüber, ob er zur Verkehrsleitung geeignet ist**, die Anschrift der Niederlassung, die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge und, falls die Zulassung für grenzüberschreitende Beförderungen gilt, die laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Abschriften in das in Artikel 15 genannte elektronische Register ein.

Begründung

Es ist wichtig, die Zuständigkeit für die Aktualisierung und Führung von Registern klarzustellen.

Änderungsantrag 58

Artikel 10 Absatz 4

4. Ab dem **Zeitpunkt der in Artikel 15 Absatz 4 genannten Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register** prüft die zuständige Behörde im Hinblick auf die Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Unternehmens, ob die benannten Verkehrsleiter **in den vorangegangenen zwei Jahren** nicht nach Artikel 13 in einem

4. Bei Zweifeln und ab dem 1. Januar 2012 prüft die zuständige Behörde im Hinblick auf die Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Unternehmens, ob **der bzw. die** benannten Verkehrsleiter **zum Zeitpunkt der Antragstellung** nicht nach Artikel 13 in einem Mitgliedstaat für ungeeignet erklärt **wurde(n)**, die

Mitgliedstaat für ungeeignet erklärt **wurden**, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten.

Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten.

Begründung

Zeitpunkt der Geltung wird der 1. Januar 2012 sein.

Änderungsantrag 59
Artikel 11 Absatz 1

1. Die zuständigen Behörden wachen darüber, dass die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf erteilt haben, die Anforderungen nach Artikel 3 dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck prüfen sie alle fünf Jahre, ob die Unternehmen jede dieser Anforderungen weiterhin erfüllen.

1. Die zuständigen Behörden wachen darüber, dass die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf **des Kraftverkehrsunternehmers** erteilt haben, die Anforderungen nach Artikel 3 dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck prüfen sie alle fünf Jahre, ob die Unternehmen jede dieser Anforderungen weiterhin erfüllen.

Die Kommission kann die Häufigkeit der regelmäßigen Prüfungen an den technischen Fortschritt, insbesondere die nationalen elektronischen Register nach Artikel 15, anpassen. Da es sich hier um Maßnahmen handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung bewirken, werden sie nach dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Begründung

Die Kommission kann den Zeitraum von fünf Jahren für regelmäßige Prüfungen nach dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle ändern.

Änderungsantrag 60
Artikel 11 Absatz 2

2. In Ergänzung der Prüfungen nach Absatz 1 nehmen die zuständigen Behörden gezielte Kontrollen von Unternehmen **vor, die im Rahmen des** von den Mitgliedstaaten in Anwendung von

2. In Ergänzung der Prüfungen nach Absatz 1 nehmen die zuständigen Behörden gezielte Kontrollen von Unternehmen **mit einer hohen Risikoeinstufung nach dem** von den

Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichteten Systems **als risikobehaftet eingestuft sind**. Die Mitgliedstaaten weiten dieses Risikoeinstufungssystem auf die Gesamtheit der in Artikel 6 genannten Verstöße aus.

Mitgliedstaaten in Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichteten Systems *vor*. Die Mitgliedstaaten weiten dieses Risikoeinstufungssystem auf die Gesamtheit der in Artikel 6 genannten Verstöße aus.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 61 Artikel 12 Absatz 1

1. **Die** zuständige Behörde **entzieht die einem Unternehmen erteilte Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers oder setzt diese teilweise aus, falls sie** feststellt, dass das Unternehmen die Anforderungen nach Artikel 3 nicht mehr erfüllt, **nachdem** sie eine **entsprechende Verwarnung ausgesprochen hat**.

1. **Wenn die** zuständige Behörde feststellt, dass das Unternehmen **möglicherweise** die Anforderungen nach Artikel 3 nicht mehr erfüllt, **teilt sie dies dem Unternehmen mit. Stellt die 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:**

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 62 Artikel 12 Absatz 2

2. **Eine Verwarnung wird gegenüber einem Unternehmen ausgesprochen, wenn die** zuständige Behörde **feststellt**, dass **das Unternehmen möglicherweise eine der Anforderungen des Artikels 3 nicht mehr erfüllt. Wird festgestellt, dass eine dieser Anforderungen nicht mehr erfüllt ist, wird dem Unternehmen mit der Verwarnung eine Frist folgender Dauer zur Behebung des vorschriftswidrigen Zustands eingeräumt:**

2. **Die** zuständige Behörde **kann Unternehmen, deren Zulassung ausgesetzt oder entzogen wurde, auferlegen, dass ihre Verkehrsleiter die in Artikel 8 genannte Prüfung ablegen müssen, bevor eine Rehabilitierungsmaßnahme erfolgt.**

Begründung

Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten, die Ausbildung und Prüfung der Verkehrsleiter von Unternehmen vorzuschreiben, deren Zulassung ausgesetzt oder entzogen wurde.

Änderungsantrag 63 Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe a

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

a) höchstens **drei** Monate für die Einstellung eines Nachfolgers des Verkehrsleiters, falls dieser 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;

Begründung

Sechs Monate ist zu lang.

Änderungsantrag 64 Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe b

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

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

Begründung

Sechs Monate ist zu lang.

Änderungsantrag 65 Artikel 12 Absatz 3

3. **Die** zuständige Behörde **kann Unternehmen, deren Zulassung teilweise oder vorläufig ausgesetzt oder entzogen wurde, auferlegen**, dass ihre Verkehrsleiter den Lehrgang absolvieren und die Prüfung ablegen, die in Artikel 8 genannt sind, bevor eine

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.

Rehabilitierungsmaßnahme erfolgt.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 66
Artikel 13 Absatz 1

1. Bei Verstößen, deren Schwere sich daraus ergibt, dass sie systematisch und vorsätzlich begangen wurden **und** versucht wurde, die Tatsachen zu verbergen, erklärt die zuständige Behörde den Verkehrsleiter des Unternehmens, dessen Zulassung entzogen wurde, für ungeeignet, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten.

1. Bei **schwerwiegenden** Verstößen **nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b, für die der Verkehrsleiter verantwortlich ist und** deren Schwere sich daraus ergibt, dass sie systematisch und vorsätzlich begangen wurden **oder** versucht wurde, die Tatsachen zu verbergen, erklärt die zuständige Behörde den Verkehrsleiter des Unternehmens, dessen Zulassung entzogen wurde, für ungeeignet, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten.

Begründung

Es ist wichtig, die Sanktionen gegen den Verkehrsleiter nur dann zu verhängen, wenn er für die entsprechenden Verstöße verantwortlich ist.

Änderungsantrag 67
Artikel 13 Absatz 2

2. Sofern und solange keine Rehabilitierungsmaßnahme **zur Anwendung gekommen** ist, ist die in Artikel 8 Absatz 6 genannte Bescheinigung der fachlichen Eignung der Person, die für ungeeignet erklärt wurde, die Verkehrstätigkeit zu leiten, in keinem Mitgliedstaat mehr gültig.

2. Sofern und solange keine Rehabilitierungsmaßnahme **nach Maßgabe der einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften erfolgt** ist, ist die in Artikel 8 Absatz 6 genannte Bescheinigung der fachlichen Eignung der Person, die für ungeeignet erklärt wurde, die Verkehrstätigkeit zu leiten, in keinem Mitgliedstaat mehr gültig.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 68
Artikel 14 Absatz 1

1. Nach dieser Verordnung getroffene Entscheidungen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, **durch die ein Antrag auf Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers abgelehnt, eine Zulassung ausgesetzt oder entzogen oder die Nichteignung erklärt wird**, sind zu begründen.

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 des Verkehrsleiters** sind zu begründen.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 69
Artikel 14 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die **von dieser Verordnung erfassten Unternehmen die Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Rechtsbehelfen vor unabhängigen Einrichtungen oder Stellen haben** und die in Absatz 1 genannten Entscheidungen **gerichtlich** anfechten können. **Die Inanspruchnahme eines Rechtsbehelfs einschließlich der gerichtlichen Klage hat keine aufschiebende Wirkung.**

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die **betreffenden** Unternehmen und **Personen** die in Absatz 1 genannten Entscheidungen - **auch vor Gericht** - anfechten können.

Begründung

Um eine unnötige Belastung zu vermeiden und um sicherzustellen, dass die nationalen elektronischen Register nur stabile Daten enthalten, werden in diesen Registern nur Verstöße und Sanktionen eingetragen, die nach der rechtskräftigen Entscheidung des Gerichts wirksam werden.

Änderungsantrag 70
Artikel 15 Absatz 1

1. Zur Durchführung dieser Verordnung, insbesondere der Artikel 10, 11, 12, 13 und 26 führt jeder Mitgliedstaat ein einzelstaatliches elektronisches Register

1. Zur Durchführung dieser Verordnung, insbesondere der Artikel 10, 11, 12, 13 und 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. Das elektronische Register ist den in Artikel 9 genannten zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats zugänglich. *Es* ist anderen Behörden nur zugänglich, wenn diese ordnungsgemäß zu Kontrollen und Verhängung von Sanktionen im *Kraftverkehr* bevollmächtigt und ihre Beamten vereidigt sind.

Das einzelstaatliche elektronische Register eines Mitgliedstaats enthält folgende Daten:

- a) Name und Rechtsform des Unternehmens;
- b) Anschrift der Niederlassung;
- c) Namen der Verkehrsleiter, die zur Erfüllung der Voraussetzung der Zuverlässigkeit und beruflichen Eignung benannt wurden, sowie – falls abweichend – Name des rechtlichen Vertreters;
- d) Art der Zulassung, Zahl der erfassten Fahrzeuge und gegebenenfalls laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der

der Kraftverkehrsunternehmen ***und Verkehrsleiter***, 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 auch für die Benutzung und Aktualisierungen dieser Daten verantwortlich ist. Die einzelstaatlichen elektronischen Register enthalten eine öffentliche Abteilung und eine vertrauliche Abteilung.*** Das elektronische Register ist den in Artikel 9 genannten zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats zugänglich. ***Die vertrauliche Abteilung des elektronischen Registers ist anderen Behörden als den zuständigen Behörden*** nur zugänglich, wenn diese ordnungsgemäß zu Kontrollen und Verhängung von Sanktionen im *Straßenverkehr* bevollmächtigt und ihre Beamten vereidigt sind.

Bis zum 1. Januar 2010 legt die Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten die Mindeststruktur der Daten fest, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register einzutragen sind.

Die Abteilung für Kraftverkehrsunternehmen der einzelstaatlichen elektronischen Register eines Mitgliedstaats enthält folgende Daten:

- a) Name und Rechtsform des Unternehmens;
- b) Anschrift der Niederlassung;
- c) Namen der Verkehrsleiter, die zur Erfüllung der Voraussetzung der Zuverlässigkeit und beruflichen Eignung benannt wurden, sowie – falls abweichend – Name des rechtlichen Vertreters;
- d) Art der Zulassung, Zahl der erfassten Fahrzeuge und gegebenenfalls laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der

beglaubigten Abschriften;

e) Zahl, Kategorie und Art der *in Artikel 6 Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten schweren Verstöße und wiederholten geringfügigen Verstöße*, die in den vorangehenden zwei Jahren zu Sanktionen Anlass gegeben haben;

f) Namen der Personen, die in den vorangehenden zwei Jahren für ungeeignet erklärt wurden, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, sowie einschlägige Rehabilitationsmaßnahmen.

beglaubigten Abschriften;

e) Zahl, Kategorie und Art der schweren Verstöße, die in den vorangehenden zwei Jahren zu Sanktionen Anlass gegeben haben;

f) Namen der Personen, die in den vorangehenden zwei Jahren für ungeeignet erklärt wurden, die Verkehrstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, sowie einschlägige Rehabilitationsmaßnahmen.

Die Abteilung für Verkehrsleiter der einzelstaatlichen elektronischen Register eines Mitgliedstaats enthält folgende Daten:

a) den Namen des Verkehrsleiters, der für geeignet erklärt wurde, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten;

b) Name, Rechtsform und Anschrift des/der geleiteten Unternehmen(s).

Begründung

Für die Zwecke dieser Verordnung ist es unbedingt notwendig, dass die nationalen elektronischen Register eine öffentliche und eine vertrauliche Abteilung haben. Angesichts der Rolle des Verkehrsleiters ist es wichtig, auch über eine Liste derjenigen Verkehrsleiter zu verfügen, die für die Anforderungen eines solchen Berufs geeignet erklärt wurden.

Änderungsantrag 71 Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe d

d) Art der Zulassung, Zahl der erfassten Fahrzeuge und gegebenenfalls laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten *Abschriften*;

d) Art der Zulassung, Zahl der erfassten Fahrzeuge und gegebenenfalls laufende Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten *Kopien sowie amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, die im Rahmen der Zulassung außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats des Unternehmens eingesetzt werden*;

Begründung

Dies würde es den Strafverfolgungsbehörden ermöglichen, eine Bilanz für jeden einzelnen internationalen Betrieb bei der Einhaltung von Vorschriften aufzubauen, was dazu beitragen würde, Fahrzeuge gezielt überprüfen zu können und somit die Belastung zu vermindern und die Ressourcen für die Strafvollstreckung besser zu nutzen.

Änderungsantrag 72
Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe e

e) Zahl, Kategorie und Art der **in Artikel 6 Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten** schweren Verstöße **und wiederholten geringfügigen Verstöße**, die in den vorangehenden zwei Jahren zu Sanktionen Anlass gegeben haben;

e) Zahl, Kategorie und Art der schweren Verstöße, die in den vorangehenden zwei Jahren zu Sanktionen Anlass gegeben haben;

Begründung

So lange Verstöße in den Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und geahndet werden, dürfen wiederholte geringe Verstöße nicht Bestandteil dieser Verordnung sein.

Änderungsantrag 73
Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 2 b (neu)

Es steht den Mitgliedstaaten frei, die in den Buchstaben e und f genannten Informationen in separate Register aufzunehmen. In einem solchen Fall sind die einschlägigen Daten allen zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats auf Anfrage oder direkt zugänglich. Die gewünschten Informationen werden innerhalb von zehn Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage zur Verfügung gestellt.

Begründung

Wegen der Sensibilität dieser Informationen ist es notwendig, den Mitgliedstaaten zu gestatten, die Struktur und die Rolle der für solche Daten zuständigen Einrichtungen zu achten und die notwendige Vertraulichkeit und den erforderlichen Schutz dieser Daten zu gewährleisten.

Änderungsantrag 74
Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 2 c (neu)

Auf jeden Fall sind die in den Buchstaben e und f genannten Informationen anderen Behörden als den zuständigen Behörden nur zugänglich, wenn diese ordnungsgemäß zu Kontrollen und Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten vereidigt sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.

Begründung

Es ist von wesentlicher Bedeutung, die Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Schutz personenbezogener Daten zu achten.

Änderungsantrag 75
Artikel 15 Absatz 2

2. Die Daten zu einem Unternehmen, dessen Zulassung ***teilweise oder vorübergehend*** ausgesetzt oder entzogen wurde, ***oder zu einer Person, die für ungeeignet erklärt wurde, den Beruf auszuüben***, bleiben zwei Jahre im Register gespeichert. ***Die Daten umfassen die Angabe der Gründe für die Aussetzung oder den Entzug der Zulassung oder der Erklärung der Nichteignung.***

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

Begründung

Es ist wichtig, nicht zu viele unnötige Daten zu speichern.

Änderungsantrag 76
Artikel 15 Absatz 2 Unterabsatz 1 a (neu)

Die Daten zu einer Person, die für ungeeignet erklärt wurde, den Beruf auszuüben, bleiben solange im Register gespeichert, wie die Zuverlässigkeit dieser Person nicht gemäß Artikel 6 Absatz 3

wiederhergestellt ist. Nach einer solchen Rehabilitationsmaßnahme oder einer gleichwertigen Maßnahme werden die Daten unverzüglich gelöscht.

Begründung

Es ist wichtig, nicht zu viele unnötige Daten zu speichern aber über sie so lange verfügen zu können, als der Verkehrsleiter für ungeeignet erklärt ist, das Kraftverkehrsunternehmen zu leiten.

Änderungsantrag 77
Artikel 15 Absatz 2 Unterabsatz 1 b (neu)

Die Daten umfassen die Angabe der Gründe für die Aussetzung oder den Entzug der Zulassung oder der Erklärung der Nichteignung und die jeweilige Dauer.

Begründung

Es ist wichtig zu erläutern, warum eine Aussetzung oder ein Entzug erfolgte.

Änderungsantrag 78
Artikel 15 Absatz 6

6. Die Kommission kann jede sachdienliche Initiative ergreifen, um die Durchführung von Absatz 4 zu erleichtern. **Sie kann das in Absatz 4 genannte Datum verschieben. Die Entscheidung zur Verschiebung des Datums, mit der nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung geändert werden, wird nach dem in Artikel 25 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.**

6. Die Kommission kann jede sachdienliche Initiative ergreifen, um die Durchführung von Absatz 4 zu erleichtern.

Begründung

Die Fristen für die Einführung des Registers sind ausreichend. Eine Verzögerung lässt sich sachlich nicht begründen.

Änderungsantrag 79
Artikel 16 Buchstabe b

b) jede Person gegenüber der für die Datenverarbeitung zuständigen Behörde ein Auskunftsrecht über die sie betreffenden Daten hat. Dieses Recht gilt frei und ungehindert in angemessenen Abständen ohne unzumutbare Verzögerung oder übermäßige Kosten, **weder für die Behörde, die für die Datenverarbeitung verantwortlich ist, noch für** den Antragsteller;

b) jede Person gegenüber der für die Datenverarbeitung zuständigen Behörde ein Auskunftsrecht über die sie betreffenden Daten hat. Dieses Recht gilt frei und ungehindert in angemessenen Abständen ohne unzumutbare Verzögerung oder übermäßige Kosten für den Antragsteller;

Begründung

Der Behörde entstehen Kosten, die sie in zumutbarer Weise an den Auskunftsbegehrenden weiterberechnen kann. Der Schutz vor nicht effizient arbeitenden staatlichen Strukturen oder die Erhebung von „Abwehrgebühren“ muss verhindert werden.

Änderungsantrag 80
Artikel 17 Absatz 4

4. Die Mitgliedstaaten, die Informationen über die in Artikel 6 Absatz 2 genannten Verstöße oder über Verkehrsleiter austauschen, die für ungeeignet erklärt wurden, halten das Verfahren und die Fristen des Artikels 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. .../... beziehungsweise des Artikels 23 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. .../... ein. Ein Mitgliedstaat, der von einem anderen Mitgliedstaat über einen Verstoß informiert wird, speichert den mitgeteilten Verstoß in seinem einzelstaatlichen elektronischen Register.

4. Die Mitgliedstaaten, die Informationen über die in Artikel 6 Absatz 2 genannten Verstöße oder über Verkehrsleiter austauschen, die für ungeeignet erklärt wurden, halten das Verfahren und die Fristen des Artikels 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. .../... beziehungsweise des Artikels 23 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. .../... ein. Ein Mitgliedstaat, der von einem anderen Mitgliedstaat über einen **schweren** Verstoß informiert wird, **der zu einer Verurteilung geführt hat**, speichert den mitgeteilten Verstoß in seinem einzelstaatlichen elektronischen Register.

Begründung

Es ist wichtig, dass nur Informationen über einen schwerwiegenden Verstoß, der zu einer Verurteilung oder einem Bußgeld geführt hat, registriert und übermittelt werden.

Änderungsantrag 81

Artikel 18 Absatz 1

1. Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 4 erkennt der **neue** Niederlassungsmitgliedstaat hinsichtlich des Zugangs zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers als ausreichenden Nachweis für die Zuverlässigkeit einen Strafregisterauszug oder, in Ermangelung dessen, eine von einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des oder der **Herkunftsländer des Kraftverkehrsunternehmers** ausgestellte gleichwertige Bescheinigung an, **aus der hervorgeht, dass diese Anforderung erfüllt ist.**

1. Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 4 erkennt der Niederlassungsmitgliedstaat hinsichtlich des Zugangs zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers als ausreichenden Nachweis für die Zuverlässigkeit einen Strafregisterauszug oder, in Ermangelung dessen, eine von einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des oder der **Mitgliedstaat(en), in dem/denen der Verkehrsleiter ansässig war**, ausgestellte gleichwertige Bescheinigung an.

Begründung

Für die Zwecke dieser Verordnung ist der Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsleiter ansässig war, geeigneter.

Änderungsantrag 82 Artikel 18 Absatz 2

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 Staat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des oder der **Herkunftsländer** an, mit der die Erfüllung dieser Voraussetzungen bestätigt wird. Diese Bescheinigung bezieht sich auf die Tatsachen, die im **neuen** Niederlassungsmitgliedstaat für die Zulassung erheblich sind.

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 Staat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde des oder der **Mitgliedstaat(en), in dem/denen der Verkehrsleiter ansässig war**, an, mit der die Erfüllung dieser Voraussetzungen bestätigt wird. Diese Bescheinigung bezieht sich auf die Tatsachen, die im Niederlassungsmitgliedstaat für die Zulassung erheblich sind.

Begründung

Für die Zwecke dieser Verordnung ist der Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsleiter ansässig war, geeigneter.

Änderungsantrag 83 Artikel 18 Absatz 3

3. Wird eine gemäß den Absätzen 1 und 2 geforderte Bescheinigung in dem oder den **Herkunftsländern** nicht erteilt, so kann sie durch eine eidesstattliche Erklärung oder durch eine förmliche Erklärung ersetzt werden, die der Betreffende vor einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde, oder gegebenenfalls bei einem Notar des **Herkunftslandes** abgegeben hat; die betreffende Behörde bzw. der betreffende Notar stellt eine beglaubigte Bescheinigung dieser eidesstattlichen oder förmlichen Erklärung aus.

3. Wird eine gemäß den Absätzen 1 und 2 geforderte Bescheinigung in dem oder den **Mitgliedstaat(en), in dem/denen der Verkehrsleiter ansässig war**, nicht erteilt, so kann sie durch eine eidesstattliche Erklärung oder durch eine förmliche Erklärung ersetzt werden, die der Betreffende vor einer hierfür zuständigen Justiz- oder Verwaltungsbehörde, oder gegebenenfalls bei einem Notar des **Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsleiter ansässig war**, abgegeben hat; die betreffende Behörde bzw. der betreffende Notar stellt eine beglaubigte Bescheinigung dieser eidesstattlichen oder förmlichen Erklärung aus.

Begründung

Für die Zwecke dieser Verordnung ist der Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsleiter ansässig war, geeigneter.

Änderungsantrag 84 Artikel 19 Titel

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 85 Artikel 19 Absatz 1

Bestehen in einem Mitgliedstaat für die eigenen Staatsangehörigen bestimmte Voraussetzungen in Bezug auf die finanzielle Leistungsfähigkeit, die über die in Artikel 7 geregelten Voraussetzungen

Bestehen in einem Mitgliedstaat für die eigenen Staatsangehörigen bestimmte Voraussetzungen in Bezug auf die finanzielle Leistungsfähigkeit, die über die in Artikel 7 geregelten Voraussetzungen

hinausgehen, so erkennt dieser Staat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Verwaltungsbehörde des oder der **Herkunftsmitgliedstaaten** an, mit der die Erfüllung dieser Voraussetzungen bestätigt wird. Diese Bescheinigung bezieht sich auf die **Tatsachen**, die im neuen Niederlassungsmitgliedstaat für die Zulassung erheblich sind.

hinausgehen, so erkennt dieser Staat als ausreichenden Nachweis für die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten die Bescheinigung einer zuständigen Verwaltungsbehörde des oder der **Mitgliedstaat(en), in dem/denen der Verkehrsleiter ansässig war**, an, mit der die Erfüllung dieser Voraussetzungen bestätigt wird. Diese Bescheinigung bezieht sich auf die **Informationen**, die im neuen Niederlassungsmitgliedstaat für die Zulassung erheblich sind.

Begründung

Für die Zwecke dieser Verordnung ist der Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsleiter ansässig war, geeigneter.

Änderungsantrag 86 Artikel 20 Absatz 2

Vor dem ... zum Nachweis der fachlichen Eignung auf der Grundlage der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Bestimmungen erteilte Bescheinigungen werden der Bescheinigung gleichgestellt, deren Muster in Anhang II wiedergegeben ist, und werden als Nachweis der beruflichen Eignung in allen Mitgliedstaaten anerkannt. **Die Mitgliedstaaten können jedoch ergänzend die Vorlage eines Belegs dafür verlangen, dass die betreffende Tätigkeit in einem Mitgliedstaat während eines Zeitraums von drei Jahren tatsächlich ausgeübt wurde. Die Ausübung dieser Tätigkeit darf nicht mehr als fünf Jahre vor dem Zeitpunkt der Vorlage der Bescheinigung beendet worden sein.**

2. Vor dem ... zum Nachweis der fachlichen Eignung auf der Grundlage der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Bestimmungen erteilte Bescheinigungen werden der Bescheinigung gleichgestellt, deren Muster in Anhang II wiedergegeben ist, und werden als Nachweis der beruflichen Eignung in allen Mitgliedstaaten anerkannt. **Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diejenigen Bescheinigungen mit, die sie als Nachweis für die fachliche Eignung für die Zwecke dieses Artikels anerkennen.**

Begründung

Es ist Sache des Mitgliedstaats zu entscheiden, welche Diplome als Nachweis für die fachliche Eignung anerkannt werden.

Änderungsantrag 87
Artikel 21 Titel

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 88
Artikel 21 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen spätestens am [...] mit und alle sie betreffenden Änderung unverzüglich.

1. Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen spätestens am **1. Januar 2012** mit und alle sie betreffenden Änderung unverzüglich.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 89
Artikel 21 Absatz 2

2. Die in Absatz 1 genannten Sanktionen umfassen insbesondere die **vorübergehende oder teilweise** Aussetzung der Zulassung zum Beruf, den Entzug dieser Zulassung und die Erklärung der Nichteignung der tatbestandmäßig handelnden Verkehrsleiter. Sie umfassen ferner die Beschlagnahme von Fahrzeugen, die von einem Unternehmen, das Beförderungen ohne die gemäß dieser Verordnung erforderliche Zulassung durchführt, genutzt werden.

2. Die in Absatz 1 genannten Sanktionen umfassen insbesondere die Aussetzung der Zulassung zum Beruf, den Entzug dieser Zulassung und die Erklärung der Nichteignung der tatbestandmäßig handelnden Verkehrsleiter. Sie umfassen ferner die Beschlagnahme von Fahrzeugen, die von einem Unternehmen, das Beförderungen ohne die gemäß dieser Verordnung erforderliche Zulassung durchführt, genutzt werden.

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 90
Artikel 21 Absatz 3

3. Die Kommission erstellt eine Liste maximaler Verstöße gegen diese Verordnung, die mindestens zur vorübergehenden oder teilweisen Aussetzung der Zulassung zum Beruf, zu ihrem Entzug oder zur Erklärung der Nichteignung der tatbestandmäßig handelnden Verkehrsleiter führen. Diese Maßnahme zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung wird nach dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. **entfällt**

Begründung

Die Liste der schwersten Verstöße findet sich in Anhang III. Die Kommission wird bis zum 1. Januar 2010 die Liste schwer wiegender Verstöße annehmen, die nach dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle angenommen werden sollte.

Änderungsantrag 91
Artikel 21 Absatz 4

4. Die in Artikel 6 Absatz 2 genannten Verstöße werden bei der Anwendung der in Absatz 2 genannten Sanktionen gegenseitig anerkannt. **entfällt**

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 92
Artikel 22

Unternehmen, die nachweisen können, dass sie den Beruf des Güterkraftverkehrs- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen oder im grenzüberschreitenden Verkehr vor **entfällt**

bestimmten Stichdaten in einem Mitgliedstaat ausüben durften, sind bis zum 1. Januar 2012 von dem Nachweis befreit, dass sie die in Artikel 3 Buchstabe d genannte fachliche Eignung besitzen. Die Stichdaten sind:

a) 1. Januar 1975 für Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, die Niederlande und das Vereinigte Königreich,

b) 1. Januar 1981 für Griechenland,

c) 1. Januar 1983 für Spanien und Portugal,

d) 3. Oktober 1989 für das Gebiet der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik,

e) 1. Januar 1995 für Österreich, Finnland und Schweden.

Begründung

Durch den von der Kommission vorgeschlagenen Text werden einige Mitgliedstaaten unfair behandelt. Siehe auch Artikel 8 Absatz 4, in dem der Bestandsschutz behandelt wird.

Änderungsantrag 93 Artikel 24 Absatz 1

*1. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten arbeiten eng zusammen und leisten einander bei der Durchführung dieser Verordnung gegenseitig Amtshilfe. Sie **stellen** die **Vertraulichkeit** der **ausgetauschten Informationen sicher**.*

*1. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten arbeiten eng zusammen und leisten einander bei der Durchführung dieser Verordnung gegenseitig Amtshilfe. Sie **tauschen Informationen über Verurteilungen für schwere Verstöße oder andere konkrete Tatbestände**, die **Auswirkungen auf die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers haben könnten**, unter **Beachtung** der **geltenden Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten aus**.*

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 94
Artikel 24 Absatz 2

2. Die zuständigen Behörden tauschen Informationen über erhebliche strafrechtliche Verurteilungen und die begangenen schwerwiegenden Verstöße und über schwerwiegende Tatbestände, die Auswirkungen auf die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers haben könnten, unter Beachtung der geltenden Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten aus. *entfällt*

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 95
Artikel 25 Absatz 3

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 96
Artikel 25 Absatz 1 Unterabsatz 1

Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Absatz 5 Buchstabe b sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und 5 Buchstabe b sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8. ***Die in Artikel 5a Absatz 3 Buchstabe c und Absatz 4 Buchstaben b und e des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.***

Begründung

Rechtlich und sprachlich klarer.

Änderungsantrag 97
Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe b

b) die nach Jahr und Art aufgeschlüsselte Zahl der erteilten, ausgesetzten und entzogenen Zulassungen, **die Zahl der Verwarnungen**, die Zahl der Erklärungen der Nichteignung sowie die jeweiligen Gründe,

b) die nach Jahr und Art aufgeschlüsselte Zahl der erteilten, ausgesetzten und entzogenen Zulassungen, die Zahl der Erklärungen der Nichteignung sowie die jeweiligen Gründe,

Begründung

Es ist wichtig, nur die Aussetzungen und die Enzüge von Zulassungen vorzulegen und nicht alle Benachrichtigungen durch die zuständige Behörde.

Änderungsantrag 98
Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe d

d) die **Statistiken** über die **Aktualisierung der** einzelstaatlichen elektronischen Register und

d) die **Kernstatistiken** über die einzelstaatlichen elektronischen Register und **deren Nutzung durch die zuständigen Behörden und**

Begründung

Um einen unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, genügt es, die wichtigsten Statistiken über die einzelstaatlichen elektronischen Register vorzulegen.

Änderungsantrag 99
Artikel 26 Absatz 2 a (neu)

2a. Bis zum 1. Juni 2009 legt die Kommission einen Bericht über die wahrscheinlichen Auswirkungen einer Ausweitung des Anwendungsbereiches dieser Verordnung auf den gewerblichen Verkehr mit Fahrzeugen vor, die nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, einschließlich des Fahrers bis zu neun Personen zu befördern. Gegebenenfalls ergreift die Kommission die entsprechenden Initiativen.

Begründung

Es stellt sich die Frage, ob eine Ausweitung des Anwendungsbereiches der Verordnung auf gewerblichen Verkehr mit Fahrzeugen bis zu 9 Personen (insbesondere Taxis) sinnvoll wäre,

um die Qualität der Dienstleistungen und die gegenseitige Anerkennung der fachlichen Kompetenzen zwischen den Mitgliedstaaten zu verbessern.

Änderungsantrag 100
Artikel 27

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission die Liste der zuständigen Behörden, die er für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers benannt hat, sowie die Liste der für die Abnahme der Prüfungen akkreditierten Behörden oder Stellen. Die konsolidierte Liste dieser Behörden oder Stellen der gesamten Gemeinschaft wird von der Kommission im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission **spätestens am Tag des Beginns der Anwendung dieser Verordnung** die Liste der zuständigen Behörden, die er für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers benannt hat, sowie die Liste der für die Abnahme der Prüfungen **und Ausstellung der Bescheinigungen** akkreditierten Behörden oder Stellen. Die konsolidierte Liste dieser Behörden oder Stellen der gesamten Gemeinschaft wird von der Kommission im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Begründung

Die zuständigen Behörden sind der Angelpunkt dieser Verordnung. Deshalb ist es unbedingt notwendig, dass eine Liste dieser Behörden der Kommission so rechtzeitig zugeht, dass sie überprüfen kann, ob alle notwendigen Maßnahmen umgesetzt wurden.

Änderungsantrag 101
Artikel 28

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission **so rasch wie möglich** den Wortlaut der innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen.

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 sechs Tage nach dem Tag ihrer Annahme und erstmals spätestens am Tag des Beginns der Anwendung dieser Verordnung.**

Begründung

Unter Berücksichtigung des Zeitpunkts der Geltung ist es notwendig, dass die innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen werden, der Kommission mitgeteilt werden. Spätere Änderungen sollten der Kommission innerhalb von 60 Tagen nach ihrer Annahme mitgeteilt werden.

Änderungsantrag 102
Artikel 29 a (neu)

Artikel 29a

In Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird folgender Absatz eingefügt:

(6a) Davon abweichend ist es bei dem internationalen Gelegenheitsverkehr zulässig, die wöchentliche Ruhezeit spätestens am Ende von zwölf 24-Stunden-Zeiträumen nach Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit beginnen zu lassen. Dabei sind dann zwei regelmäßige oder eine regelmäßige und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zusammenhängend zu gewähren. Die gesamte akkumulierte Lenkzeit während dieser zwölf 24-Stunden-Zeiträume darf 90 Stunden nicht überschreiten.

Begründung

Sachlich erforderliche und gerechtfertigte Ausnahmebestimmung für den grenzüberschreitenden touristischen Personenverkehr.

Änderungsantrag 103
Artikel 30

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

Sie gilt ab dem [...].

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

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

Sie gilt ab dem **1. Juni 2009**.

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

Begründung

Es ist wichtig, den Mitgliedstaaten und den Unternehmen genügend Zeit zu geben, um alle

notwendigen Vorbereitungen zu treffen, um diese Verordnung anzuwenden. Der Zeitpunkt der Geltung macht Artikel 23 überflüssig.

Änderungsantrag 104
ANHANG II a (neu)

**Liste der Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz
2 Buchstabe a:**

**1. a) Überschreitung der 6-tägigen oder
14-tägigen Höchstlenkzeiten um 25 %
oder mehr.**

**b) Während der täglichen Arbeitszeit
Überschreitung der maximalen
Tageslenkzeit um 50 % ohne Pause oder
ununterbrochene Ruhezeit von
mindestens 4,5 Stunden.**

**2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder
fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer
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 gültige Bescheinigung
der technischen Überwachung oder
Fahren mit einem Fahrzeug, das sehr
schwere Mängel aufweist, u.a. an
Bremssystem, Lenkanlage,
Rädern/Reifen, Federung oder
Fahrgestell, die eine unmittelbare Gefahr
für die Verkehrssicherheit darstellen und
zu der Entscheidung führen würden, das
Fahrzeug aus dem Verkehr zu ziehen.**

**4. Beförderung gefährlicher Güter, deren
Beförderung verboten ist, oder
Beförderung gefährlicher Güter ohne die
vorgeschriebene Aufschrift oder
Kennzeichnung des Fahrzeugs.**

**5. Beförderung von Personen oder Waren
ohne gültigen Führerschein oder durch
ein Unternehmen, das nicht im Besitz**

einer gültigen Gemeinschaftslizenz ist.

6. Ein Fahrer verwendet eine Fahrerkarte, die gefälscht ist, oder eine Fahrerkarte eines anderen Fahrers oder eine Fahrerkarte, die aufgrund falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erlangt wurde.

7. Beförderung von Gütern, wenn das zulässige Gesamtgewicht um mehr als 20% überschritten wird

Begründung

Es ist wichtig, die schwersten Verstöße aufzuführen.

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Mit dem Entwurf dieser Verordnung soll eine geltende Richtlinie ersetzt werden, wobei die Kommission zwei Absichten verfolgt: Erstens sollen die Erfahrungen genutzt werden, die gesammelt wurden, seitdem die Richtlinie im Jahr 1996 in Kraft getreten ist; zweitens soll für eine einheitlichere und striktere Anwendung der Rechtsvorschriften gesorgt werden, indem eine Verordnung statt einer Richtlinie erlassen wird.

Es sollte darauf hingewiesen werden, dass der Verordnungsentwurf das Ergebnis umfangreicher Konsultationen der Beteiligten durch die Kommission ist. Ausgehend von ihren eigenen Recherchen kann die Berichterstatterin bestätigen, dass der Grundsatz einer Verordnung in diesem Bereich des Kraftverkehrssektors weithin begrüßt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Verordnungsentwurf nicht der genauen Prüfung und möglicherweise der Änderung bedarf.

Gegenstand

Der Zweck der Verordnung ist Folgender:

- Festlegung der Voraussetzungen (Niederlassung, Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung), die eine natürliche oder juristische Person erfüllen muss, um für den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen zu werden oder weiterhin zugelassen zu bleiben;
- Festlegung der Voraussetzungen, unter denen ein Unternehmen einen Verkehrsleiter beschäftigen kann (tatsächliche, dauerhafte Beschäftigung, vertragliche Bindung, Pflichten und Aufgaben, Parallelbeschäftigung, Unabhängigkeit);
- Untermauerung der Zulassung und Verschärfung der Überwachung mittels eines Systems zuständiger Behörden sowie der Einreichung und Registrierung der Anträge;
- Festlegung von Regeln für die elektronischen Register und den Schutz der elektronischen Daten;
- Einrichtung eines Systems zur gegenseitigen Anerkennung von Bescheinigungen sowie Festlegung von Sanktionen und Regelung des Bestandsschutzes.

Fragen zu den einzelnen Bereichen – Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers

Obwohl der Vorschlag im Großen und Ganzen zu begrüßen ist, hat die Berichterstatterin eine Reihe von Vorbehalten bezüglich verschiedener Aspekte des Vorschlags.

Zur Zulassung zum Beruf

In Artikel 4, in dem geregelt ist, wer als Verkehrsleiter tätig sein darf, wird offenbar der Fall eines kleinen Unternehmens mit einem Mehrheitseigner nicht berücksichtigt. Sofern andere Voraussetzungen erfüllt sind, soll diese Person als Verkehrsleiter tätig sein dürfen.

Zu den Voraussetzungen für die Niederlassung

Eine entscheidende Erwägung hierbei ist, dass mit dem Artikel der Benutzung von Briefkastenfirmen durch Betreiber, die in schlechtem Ruf stehen, vorgebeugt wird oder dass sie zumindest erschwert wird. Allerdings ist die Berichterstatterin nicht davon überzeugt, dass die Bereitstellung von Abstellplätzen für Fahrzeuge als Hinweis dafür gelten kann, dass das Unternehmen unter der Anschrift tatsächlich niedergelassen ist.

Zur Zuverlässigkeit

In ihrem Vorschlag führt die Kommission nicht die übergeordneten Kategorien von Urteilen auf, die Anlass geben, die Zuverlässigkeit ernsthaft in Frage zu stellen. Dies ist daher Gegenstand eines Änderungsantrags der Berichterstatterin.

Zusätzlich zu den übergeordneten Kategorien soll die Kommission eine Liste der Kategorien und Arten von Verstößen annehmen, die zum Verlust der geforderten Zuverlässigkeit führen können. Einträge in diese Liste werden Verfahren im Rahmen der Komitologie mit Kontrolle unterliegen. Dasselbe Verfahren wird angewandt werden, um die Zahl der Verstöße zu ermitteln, bei deren Überschreiten wiederholte geringfügige Verstöße als schwerwiegende Verstöße eingestuft werden.

Zur finanziellen Leistungsfähigkeit

Auch hier ist der allgemeine Zweck klar. Jedoch ist der zeitliche Abstand von jeweils fünf Jahren zur Festsetzung des Werts des Euro in den Landeswährungen offenbar zu lang. Die Berichterstatterin ist nicht davon überzeugt, dass das Verhältnis („quick-ratio“) von Aktiva zu Passiva mit 80 % richtig festgesetzt ist, und schlägt stattdessen 50 % vor.

Zur fachlichen Eignung

Hier besteht die Schwierigkeit darin zu erkennen, warum es die Anforderung der obligatorischen Teilnahme an mindestens 140 Unterrichtsstunden und einer obligatorischen schriftlichen Prüfung geben sollte. Dürfte nicht ein erfahrender Bewerber mit weniger als fünf Jahren Erfahrung in der Lage sein, die Prüfung ohne die obligatorische Teilnahme an 140 Unterrichtsstunden zu bestehen? Umgekehrt kann man in Bezug auf etablierte Kraftverkehrsunternehmer fragen, ob diese nicht regelmäßig an Weiterbildungslehrgängen teilnehmen müssten, in denen neue Entwicklungen behandelt werden.

Zulassung und Überwachung

Zur Einreichung und Registrierung der Anträge

Nach Ansicht der Berichterstatterin sollte den zuständigen Behörden zusätzlich zu der Verantwortung für die Erfassung der eingereichten Anträge ausdrücklich auch die Verantwortung für die einzelstaatlichen elektronischen Register übertragen werden. Mit regelmäßigen, mindestens fünfjährlich erfolgenden Kontrollen sollte dafür gesorgt werden, dass die Unternehmen weiterhin die drei erforderlichen Voraussetzungen, nämlich Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung, erfüllen.

Elektronische Register und Datenschutz

Die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register ist für die ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung wesentlich. Nach Ansicht der Berichterstatterin sollten diese Register in allen Mitgliedstaaten gleichzeitig in Betrieb genommen werden, da eine nur teilweise Durchführung gar keine Durchführung darstellt. In den allgemeinen Vorschriften nach Artikel 15 sollte auch niedergelegt werden, welche Behörde für die Verwendung und Aktualisierung der Daten verantwortlich ist.

Des Weiteren befürchtet die Berichterstatterin, dass Artikel 16, in dem es um den Schutz personenbezogener Daten geht, zur Verwirrung führen könnte. Im Anbetracht der umfassenderen Vorschriften der Richtlinie 95/46/EG zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ist ein zusätzlicher Nutzen hier nicht gegeben; der Artikel könnte sogar so ausgelegt werden, dass er diese Rechte einschränkt, bzw. es könnte der Eindruck erweckt werden, dass zumindest Artikel 16 Buchstabe b diese Wirkung hat.

Gegenseitige Anerkennung, Sanktionen und Bestandsschutz

Die Berichterstatterin ist nicht davon überzeugt, dass sich die Vorschrift über den Bestandsschutz nach Artikel 22 auch auf diejenigen Staaten erstreckt, die der Europäischen Union vor dem 1. Januar 1995 beitraten. Es handelt sich hierbei offenbar um eine an dieser Stelle überflüssige Vorschrift, insbesondere da für Staaten, die der Europäischen Union nach dem 1. Januar 1995 beitraten, eine entsprechende Regelung nicht vorgeschlagen wird.

Fazit

Wie sich aus den Ausführungen erkennen lässt, bedarf der Verordnungsentwurf der Änderung. Das allgemeine Bestreben, das diesem zugrunde liegt, und das Ziel, die Voraussetzungen für die Zulassung zu dem Beruf zu klären und gleichzeitig für eine stärker harmonisierte Anwendung dieser Voraussetzungen zu sorgen, sind völlig annehmbar. Die Berichterstatterin empfiehlt, den Verordnungsentwurf grundsätzlich zu befürworten, jedoch sollten die Mitglieder sorgfältig erwägen, wie sich der Entwurf im Wege der Änderung verbessern lässt.

Weitere Änderungsanträge

Nach gründlicher Erörterung mit der Kommission und dem Rat wird eine Reihe weiterer Änderungsanträge vorgeschlagen, um den Vorschlag inhaltlich zu verbessern und seinen Aufbau zu straffen. Hierdurch dürfte es möglich sein, sich im Laufe des Mitentscheidungsverfahrens auf die Aussprache und die Änderungsanträge zu konzentrieren.

VERFAHREN

Titel	Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers			
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2007)0263 – C6-0145/2007 – 2007/0098(COD)			
Datum der Konsultation des EP	23.5.2007			
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 12.7.2007			
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 12.7.2007			
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	EMPL 5.6.2007			
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Silvia-Adriana Țicău 3.7.2007			
Prüfung im Ausschuss	9.10.2007	22.10.2007	21.1.2008	26.2.2008
	25.3.2008			
Datum der Annahme	26.3.2008			
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 30	-: 5	0: 0	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Maria Eleni Koppa			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Donato Tommaso Veraldi			
Datum der Einreichung	31.3.2008			