GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 7/2009

vom Rat festgelegt am 9. Januar 2009

im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. …/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom … über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/C 62 E/03)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten ([3]), die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind ([4]), und die Richtlinie 2006/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr ([5]) sind in wesentlichen Punkten zu ändern. Im Interesse der Klarheit und Vereinfachung empfiehlt es sich, eine Neufassung dieser Rechtsakte vorzunehmen und sie in einer einzigen Verordnung zusammenzufassen.

(2) Zur Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik gehört unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den Marktzugang im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im Gebiet der Gemeinschaft sowie die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats ein, in dem sie nicht ansässig sind. Diese Regeln müssen so gestaltet sein, dass sie zu einem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes im Verkehr beitragen.

(3) Um einen einheitlichen Rahmen für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten, sollte diese Verordnung für alle grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft gelten. Beförderungen von Mitgliedstaaten nach Drittländern werden noch weitgehend durch bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und den betreffenden Drittländern geregelt. Diese Verordnung sollte daher nicht für die in dem Mitgliedstaat der Be- oder Entladung zurückgelegte Wegstrecke gelten, solange die erforderlichen Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betreffenden Drittländern nicht geschlossen wurden. Innerhalb der im Transit durchquerten Mitgliedstaaten sollte diese Verordnung jedoch gelten.

(4) Die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert die Beseitigung aller Beschränkungen, die mit der Staatsangehörigkeit des Erbringers der einschlägigen Verkehrsdienstleistungen oder damit zusammenhängen, dass dieser in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist als dem, in dem die Dienstleistungen erbracht werden sollen.

(5) Damit dies reibungslos und flexibel erreicht werden kann, sollte vor der Anwendung der endgültigen Regelung eine Übergangsregelung für die Kabotage vorgesehen werden, solange die Harmonisierung des Kraftverkehrsmarktes noch nicht abgeschlossen ist.

(6) Aufgrund der Richtlinie 2006/94/EG ist eine Reihe von Beförderungen von der Regelung über die Gemeinschaftslizenz und anderen Beförderungsgenehmigungen auszunehmen. Im Rahmen der in dieser Verordnung vorgesehenen Marktorganisation sollten bestimmte Beförderungen aufgrund ihrer besonderen Eigenart auch in Zukunft von der Regelung über die Gemeinschaftslizenz und anderen Beförderungsgenehmigungen auszunehmen.

(7) Gemäß der Richtlinie 2006/94/EG war für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 6 t keine Gemeinschaftslizenz erforderlich. Die Gemeinschaftsvorschriften für den Güter- und den Personenkraftverkehr gelten allerdings in der Regel für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t. Die Bestimmungen dieser Verordnung sollten daher mit dem allgemeinen Geltungsbereich der Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs in Einklang gebracht werden und lediglich Ausnahmen für Fahrzeuge vorsehen, deren zulässiges Gesamtgewicht höchstens 3,5 t beträgt.

([1]) ABl. C 204 vom 9.8.2008, S. 31.
([2]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 21. Mai 2008 (noch nicht im *Amtsblatt* veröffentlicht, Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 9. Januar 2009 und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom … (noch nicht im *Amtsblatt* veröffentlicht). Beschluss des Rates vom …
([3]) ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1.
([4]) ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 1.
([5]) ABl. L 374 vom 27.12.2006, S. 5.

(8) Voraussetzung für die Ausübung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sollte der Besitz einer Gemeinschaftslizenz sein. Die Verkehrsunternehmer sollten zur Mitführung einer beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz in jedem ihrer Fahrzeuge verpflichtet sein, um die wirksame Kontrolle durch Aufsichtsbehörden, insbesondere durch solche außerhalb des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, zu erleichtern. Zu diesem Zweck ist es notwendig, detaillierte Spezifikationen für die Gestaltung und andere Merkmale der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien festzulegen.

(9) Außerdem empfiehlt es sich, die Bedingungen für die Erteilung und den Entzug der Gemeinschaftslizenzen sowie die von ihnen betroffenen Beförderungen, die Geltungsdauer und die Einzelheiten ihrer Verwendung zu bestimmen.

(10) Ferner sollte eine Fahrerbescheinigung eingeführt werden, damit die Mitgliedstaaten wirksam kontrollieren können, ob Fahrer aus Drittländern rechtmäßig beschäftigt bzw. rechtmäßig dem für die Beförderung verantwortlichen Verkehrsunternehmer zur Verfügung gestellt werden.

(11) Verkehrsunternehmer, die Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß dieser Verordnung sind, sowie Verkehrsunternehmer, die zur Durchführung bestimmter Kategorien grenzüberschreitender Beförderungen berechtigt sind, sollten zeitweilig zur innerstaatlichen Beförderung in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen werden, ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen zu müssen. Werden solche Kabotagebeförderungen durchgeführt, sollten sie den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft wie der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ([1]) und dem in bestimmten Bereichen geltenden einzelstaatlichen Recht des Aufnahmemitgliedstaats unterliegen.

(12) Es sollten Bestimmungen erlassen werden, damit bei einer ernsten Störung auf dem betreffenden Verkehrsmarkt eingegriffen werden kann. Zu diesem Zweck müssen ein geeignetes Beschlussfassungsverfahren eingeführt und die erforderlichen statistischen Daten gesammelt werden.

(13) Unbeschadet der Bestimmungen des Vertrags über die Niederlassungsfreiheit ist die Kabotagebeförderung die Erbringung von Dienstleistungen durch einen Verkehrsunternehmer in einem Mitgliedstaat, in dem er nicht niedergelassen ist; sie sollte nicht untersagt werden, sofern sie nicht dergestalt durchgeführt wird, dass dadurch eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in diesem Mitgliedstaat entsteht. Im Hinblick auf die Durchsetzung dieser Forderung sollten die Häufigkeit der Kabotagebeförderungen und der Zeitraum, in dem sie durchgeführt werden können, beschränkt werden. In der Vergangenheit wurden solche innerstaatlichen Beförderungen zeitweilig erlaubt. Praktisch war es aber schwierig festzustellen, welche Dienste erlaubt sind. Daher bedarf es klarer und einfach durchzusetzender Vorschriften.

([1]) ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

(14) Die Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen ([2]) gilt für Verkehrsunternehmen, die Kabotagebeförderungen durchführen.

(15) Um wirksame Kontrollen von Kabotagebeförderungen durchführen zu können, sollten die Vollzugsbehörden des Aufnahmemitgliedstaats zumindest Zugang zu den in den Frachtbriefen enthaltenen Daten und zu den mit dem Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ([3]) erfassten Daten haben.

(16) Die Mitgliedstaaten sollten sich im Hinblick auf die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung gegenseitig Amtshilfe leisten.

(17) Die Verwaltungsformalitäten sollten so weit wie möglich verringert werden, ohne dabei auf die Kontrollen und Sanktionen zu verzichten, die die ordnungsgemäße Anwendung und wirksame Durchsetzung dieser Verordnung gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten die bestehenden Vorschriften über den Entzug der Gemeinschaftslizenz präzisiert und gestärkt werden. Die aktuellen Vorschriften sollten angepasst werden, damit gegen schwerwiegende Verstöße, die in dem Aufnahmemitgliedstaat begangen werden, wirksame Sanktionen verhängt werden können. Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen verhältnismäßig zur Schwere des Verstoßes sein. Es sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, einen Rechtsbehelf gegen verhängte Sanktionen einzulegen.

(18) Die Mitgliedstaaten sollten in ihr einzelstaatliches elektronisches Register der Verkehrsunternehmen sämtliche schwerwiegenden Verstöße eintragen, die von Verkehrsunternehmen begangen wurden und zur Verhängung einer Sanktion geführt haben.

(19) Um den Informationsaustausch zwischen den einzelstaatlichen Behörden zu erleichtern und zu verstärken, sollten die Mitgliedstaaten die sachdienlichen Informationen über die einzelstaatlichen Kontaktstellen austauschen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. …/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom … zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ([4]) eingerichtet werden.

(20) Die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([5]) erlassen werden.

(21) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Anhänge I, II und III dieser Verordnung an den technischen Fortschritt anzupassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

([2]) ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1.
([3]) ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.
([4]) ABl. L …
([5]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(22) Die Mitgliedstaaten sollten die zur Anwendung dieser Verordnung notwendigen Maßnahmen ergreifen, insbesondere in Bezug auf wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen.

(23) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich einen einheitlichen Rahmen für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die vorliegende Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den im Gebiet der Gemeinschaft zurückgelegten Wegstrecken.

(2) Bei Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Verordnung für die in den Mitgliedstaaten, die im Transit durchfahren werden, zurückgelegte Wegstrecke. Sie gilt nicht für die im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Be- oder Entladung zurückgelegte Wegstrecke, solange das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland nicht geschlossen wurde.

(3) Bis zum Abschluss der Abkommen gemäß Absatz 2 werden folgende Vorschriften von dieser Verordnung nicht berührt:

a) die in bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und den jeweiligen Drittländern enthaltenen Vorschriften über Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt;

b) die in bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten enthaltenen Vorschriften über Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt, die es aufgrund bilateraler Genehmigungen oder einer freizügigen Regelung gestatten, dass Be- oder Entladungen in einem Mitgliedstaat auch von Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, die nicht in diesem Mitgliedstaat niedergelassen sind.

(4) Diese Verordnung gilt für den innerstaatlichen Güterkraftverkehr, der von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer gemäß Kapitel III zeitweilig durchgeführt wird.

(5) Folgende Beförderungen sowie im Zusammenhang damit durchgeführte Leerfahrten sind von dieser Verordnung ausgenommen:

a) die Beförderung von Postsendungen im Rahmen des Universaldienstes;

b) die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen;

c) die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt;

d) die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

   i) Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instand gesetzt worden sein;

   ii) die Beförderung muss der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand ab dem Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder — zum Eigengebrauch — außerhalb des Unternehmens dienen;

   iii) die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen von Personal geführt werden, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde;

   iv) die Güter befördernden Fahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet sein, wobei sie in letzterem Fall die Voraussetzungen der Richtlinie 2006/1/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (kodifizierte Fassung) [1] erfüllen müssen;

   v) diese Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen;

e) die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern.

Unterabsatz 1 Buchstabe d Ziffer iv gilt nicht bei Einsatz eines Ersatzfahrzeugs für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des sonst verwendeten Kraftfahrzeugs.

(6) Absatz 5 ändert nicht die Bedingungen, von denen die Mitgliedstaaten bei ihren eigenen Staatsangehörigen den Zugang zu den in dem Absatz genannten Tätigkeiten abhängig machen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“ ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden;

[1] ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82.

2. „grenzüberschreitender Verkehr“

   a) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei der sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,

   b) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs von einem Mitgliedstaat in ein Drittland oder umgekehrt, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer,

   c) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs zwischen Drittländern mit Transit durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten oder

   d) eine Leerfahrt in Verbindung mit Beförderungen gemäß den Buchstaben a, b und c;

3. „Aufnahmemitgliedstaat“ einen Mitgliedstaat, in dem ein Verkehrsunternehmer tätig ist und der ein anderer als sein Niederlassungsmitgliedstaat ist;

4. „gebietsfremder Verkehrsunternehmer“ einen Verkehrsunternehmer, der in einem Aufnahmemitgliedstaat tätig ist;

5. „Fahrer“ jede Person, die ein Fahrzeug führt, sei es auch nur kurzzeitig, oder in einem Fahrzeug in Wahrnehmung ihrer Aufgaben befördert wird, um es bei Bedarf führen zu können;

6. „Kabotage“ gewerblichen innerstaatlichen Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird;

7. „schwerwiegender Verstoß gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs“ einen Verstoß, der zur Aberkennung der Zuverlässigkeit gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. …./2009 und/oder zum befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz führen kann;

KAPITEL II

GRENZÜBERSCHREITENDER VERKEHR

Artikel 3

Allgemeiner Grundsatz

Der grenzüberschreitende Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz in Verbindung — sofern der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittlandes ist — mit einer Fahrerbescheinigung.

Artikel 4

Gemeinschaftslizenz

(1) Die Gemeinschaftslizenz wird von einem Mitgliedstaat gemäß dieser Verordnung jedem gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer erteilt, der

a) in diesem Mitgliedstaat gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und den innerstaatlichen Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats niedergelassen ist und

b) in dem Niederlassungsmitgliedstaat gemäß den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und den innerstaatlichen Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers zur Durchführung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs berechtigt ist.

(2) Die Gemeinschaftslizenz wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats für einen verlängerbaren Zeitraum von bis zu zehn Jahren ausgestellt.

Gemeinschaftslizenzen und beglaubigte Kopien, die vor dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung ausgestellt wurden, bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer gültig.

Die Kommission passt die Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz an den technischen Fortschritt an, insbesondere an die einzelstaatlichen elektronischen Register nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. …./2009. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(3) Der Niederlassungsmitgliedstaat stellt dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz die Originallizenz aus, die von dem Verkehrsunternehmer aufbewahrt wird, sowie beglaubigte Kopien in einer Anzahl, die der Zahl der Fahrzeuge entspricht, über die der Inhaber der Gemeinschaftslizenz Fahrzeuge als Eigentümer oder anderweitig verfügt, insbesondere aus Ratenkauf-, Miet- oder Leasingvertrag.

(4) Die Gemeinschaftslizenz und die beglaubigten Kopien entsprechen dem Muster in Anhang II, der auch die Bedingungen für die Verwendung der Gemeinschaftslizenz regelt. Die Lizenz weist mindestens zwei der in Anhang I aufgeführten Sicherheitsmerkmale auf.

Die Kommission passt Anhang I und II an den technischen Fortschritt an. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(5) Die Gemeinschaftslizenz und ihre beglaubigten Kopien tragen das Dienstsiegel der ausstellenden Behörde sowie eine Unterschrift und eine Seriennummer. Die Seriennummern der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien werden im einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen als Teil des Datensatzes zu dem Verkehrsunternehmen gespeichert.

(6) Die Gemeinschaftslizenz wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt und ist nicht übertragbar. Eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz wird in jedem Fahrzeug des Verkehrsunternehmers mitgeführt und ist jedem Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Bei Fahrzeugkombinationen wird die beglaubigte Kopie im Kraftfahrzeug mitgeführt. Sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den Namen des Lizenzinhabers amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist oder wenn er in einem anderen Staat amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist.

Artikel 5

Fahrerbescheinigung

(1) Die Fahrerbescheinigung wird von einem Mitgliedstaat gemäß dieser Verordnung jedem Verkehrsunternehmer ausgestellt, der

a) Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und der

b) in diesem Mitgliedstaat entweder einen Fahrer, der weder ein Staatsangehöriger eines Mitgliedstaats noch ein langfristig Aufenthaltsberechtigter im Sinne der Richtlinie 2003/109/EG des Rates vom 25. November 2003 betreffend die Rechtsstellung der langfristig aufenthaltsberechtigten Drittstaatsangehörigen [1] ist, rechtmäßig beschäftigt oder einen Fahrer rechtmäßig einsetzt, der weder ein Staatsangehöriger eines Mitgliedstaats noch ein langfristig Aufenthaltsberechtigter im Sinne der genannten Richtlinie ist und dem Verkehrsunternehmer gemäß den Bestimmungen zur Verfügung gestellt wird, die in diesem Mitgliedstaat für die Beschäftigung und die Berufsausbildung durch

   i) Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls

   ii) Tarifverträge nach den in diesem Mitgliedstaat geltenden Vorschriften festgelegt wurden.

(2) Die Fahrerbescheinigung wird von der zuständigen Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmens auf Antrag des Inhabers der Gemeinschaftslizenz für jeden Fahrer ausgestellt, der weder ein Staatsangehöriger eines Mitgliedstaats noch ein langfristig Aufenthaltsberechtigter im Sinne der Richtlinie 2003/109/EG ist und den der Verkehrsunternehmer rechtmäßig beschäftigt, oder für jeden Fahrer, der weder ein Staatsangehöriger eines Mitgliedstaats noch ein langfristig Aufenthaltsberechtigter im Sinne der genannten Richtlinie ist und der dem Verkehrsunternehmer zur Verfügung gestellt wird. Mit der Fahrerbescheinigung wird bestätigt, dass der darin genannte Fahrer unter den in Absatz 1 festgelegten Bedingungen beschäftigt ist.

(3) Die Fahrerbescheinigung entspricht dem Muster in Anhang III. Sie weist mindestens zwei der in Anhang I aufgeführten Sicherheitsmerkmale auf.

(4) Die Kommission passt Anhang III an den technischen Fortschritt an. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(5) Die Fahrerbescheinigung trägt das Dienstsiegel der ausstellenden Behörde sowie eine Unterschrift und eine Seriennummer. Die Seriennummer der Fahrerbescheinigung wird im einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen als Teil des Datensatzes zu dem Verkehrsunternehmen gespeichert, das die Bescheinigung dem darin genannten Fahrer zur Verfügung stellt.

(6) Die Fahrerbescheinigung ist Eigentum des Verkehrsunternehmers, der sie dem darin genannten Fahrer zur Verfügung stellt, wenn dieser Fahrer ein Fahrzeug im Verkehr mit einer dem Verkehrsunternehmer erteilten Gemeinschaftslizenz führt. Eine beglaubigte Kopie der von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers ausgestellten Fahrerbescheinigung ist in den Geschäftsräumen des Verkehrsunternehmers aufzubewahren. Die Fahrerbescheinigung ist jedem Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

(7) Die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung wird vom ausstellenden Mitgliedstaat festgesetzt; sie beträgt höchstens fünf Jahre. Vor dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung ausgestellte Fahrerbescheinigungen bleiben bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer gültig.

Die Fahrerbescheinigung gilt nur, solange die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurde, erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit der Verkehrsunternehmer sie unverzüglich der ausstellenden Behörde zurückgibt, wenn diese Bedingungen nicht mehr erfüllt sind.

Artikel 6

Überprüfung der Bedingungen

(1) Bei Vorlage eines Antrags auf Erteilung einer Gemeinschaftslizenz oder eines Antrags auf Verlängerung der Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 4 Absatz 2 prüfen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob der Verkehrsunternehmer die Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 1 erfüllt bzw. weiterhin erfüllt.

(2) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats überprüfen regelmäßig, ob die Bedingungen des Artikels 5 Absatz 1, unter denen eine Fahrerbescheinigung ausgestellt wurde, weiterhin erfüllt sind; hierzu führen sie jedes Jahr Kontrollen in Bezug auf mindestens 20 % der in diesem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Fahrerbescheinigungen durch.

Artikel 7

Vorenthaltung und Entzug der Gemeinschaftslizenz und Fahrerbescheinigung

(1) Sind die in Artikel 4 Absatz 1 bzw. Artikel 5 Absatz 1 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so lehnen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats die Erteilung oder Erneuerung der Gemeinschaftslizenz bzw. die Erteilung der Fahrerbescheinigung durch eine mit Gründen versehene Entscheidung ab.

(2) Die zuständigen Behörden entziehen die Gemeinschaftslizenz bzw. die Fahrerbescheinigung, wenn der Inhaber

a) die Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 1 bzw. Artikel 5 Absatz 1 nicht mehr erfüllt;

b) zu Tatsachen, die für die Beantragung der Gemeinschaftslizenz bzw. der Fahrerbescheinigung erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

[1] ABl. L 16 vom 23.1.2004, S. 44.

KAPITEL III

KABOTAGE

Artikel 8

Allgemeiner Grundsatz

(1) Jeder Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, ist unter den in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen zur Durchführung von Kabotage berechtigt.

(2) Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung.

Innerhalb der Frist gemäß Unterabsatz 1 können die Verkehrsunternehmer einige oder alle der Kabotagebeförderungen, zu denen sie gemäß Unterabsatz 1 berechtigt sind, in jedem Mitgliedstaat unter der Voraussetzung durchführen, dass sie auf eine Kabotagebeförderung je Mitgliedstaat innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt des unbeladenen Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats beschränkt sind.

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

Die in Unterabsatz 1 genannten Belege müssen für jede Beförderung folgende Angaben enthalten:

a) Name, Anschrift und Unterschrift des Absenders;

b) Name, Anschrift und Unterschrift des Verkehrsunternehmers;

c) Name und Anschrift des Empfängers sowie nach erfolgter Lieferung dessen Unterschrift und das Datum der Lieferung;

d) Ort und Datum der Übernahme der Ware sowie die Lieferadresse;

e) die übliche Beschreibung der Art der Ware und ihrer Verpackung sowie bei Gefahrgütern ihre allgemein anerkannte Beschreibung, die Anzahl der Packstücke sowie deren besondere Zeichen und Nummern;

f) das Bruttogewicht der Güter oder eine sonstige Mengenangabe;

g) das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs und des Anhängers.

(4) Jeder Verkehrsunternehmer, der im Niederlassungsmitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften berechtigt ist, den in Artikel 1 Absatz 5 Buchstaben a, b und c gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen, ist unter den Bedingungen dieses Kapitels berechtigt, die Kabotage der gleichen Art bzw. die Kabotage mit Fahrzeugen der gleichen Kategorie durchzuführen.

(5) Die Zulassung zur Kabotage im Rahmen von Verkehrsleistungen gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstaben d und e ist keinerlei Beschränkungen unterworfen.

Artikel 9

Vorschriften für die Kabotage

(1) Vorbehaltlich der Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften unterliegt die Durchführung der Kabotage den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats im Hinblick auf Folgendes:

a) für den Beförderungsvertrag geltende Bedingungen;

b) Fahrzeuggewichte und -abmessungen;

c) Vorschriften für die Beförderung bestimmter Kategorien von Beförderungsgut, insbesondere gefährlicher Güter, verderblicher Lebensmittel und lebender Tiere;

d) Lenk- und Ruhezeiten;

e) Mehrwertsteuer (MwSt.) auf die Beförderungsdienstleistungen.

Die unter Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten Gewichte und Abmessungen dürfen gegebenenfalls die im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers geltenden Gewichte und Abmessungen, keinesfalls aber die vom Aufnahmemitgliedstaat für den innerstaatlichen Verkehr festgelegten Höchstwerte oder die technischen Merkmale überschreiten, die in den Nachweisen gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr [1] vermerkt sind.

(2) Die in Absatz 1 genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften werden auf die gebietsfremden Verkehrsunternehmer unter denselben Bedingungen angewandt, wie sie der Aufnahmemitgliedstaat den ansässigen Verkehrsunternehmern auferlegt, damit jede Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts ausgeschlossen wird.

Artikel 10

Verfahren bei Schutzmaßnahmen

(1) Im Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geografischen Gebietes, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, kann sich jeder Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen getroffen werden; der Mitgliedstaat macht der Kommission dabei die erforderlichen Angaben und teilt ihr mit, welche Maßnahmen er gegenüber den in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern zu treffen gedenkt.

[1] ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

(2) Im Sinne des Absatzes 1 ist

— eine „ernste Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geografischen Gebiets“ das Auftreten spezifischer Probleme auf diesem Markt, die zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen können, der das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Unternehmen im Güterkraftverkehr gefährden könnte;

— „geografisches Gebiet“ ein Gebiet, das das gesamte Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder einen Teil davon umfasst oder sich auf das gesamte Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten oder auf einen Teil davon erstreckt.

(3) Die Kommission prüft den Fall insbesondere anhand der einschlägigen Daten und entscheidet nach Anhörung des Ausschusses nach Artikel 15 Absatz 1 innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.

Diese Maßnahmen können beinhalten, dass das betreffende geografische Gebiet zeitweilig vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen wird.

Die gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen dürfen höchstens sechs Monate in Kraft bleiben; ihre Geltungsdauer kann unter denselben Geltungsbedingungen einmal verlängert werden.

Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten und dem Rat die gemäß diesem Absatz getroffenen Entscheidungen unverzüglich mit.

(4) Beschließt die Kommission Schutzmaßnahmen, die einen oder mehrere Mitgliedstaaten betreffen, so sind die zuständigen Behörden dieser Mitgliedstaaten gehalten, gegenüber den in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern Maßnahmen gleicher Wirkung zu ergreifen; sie setzen die Kommission davon in Kenntnis. Diese Maßnahmen gelten spätestens ab demselben Zeitpunkt wie die von der Kommission angeordneten Schutzmaßnahmen.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat binnen 30 Tagen nach der Mitteilung mit einem von der Kommission nach Absatz 3 getroffenen Beschluss befassen. Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit innerhalb von 30 Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem er von einem Mitgliedstaat befasst wurde, oder, im Fall der Befassung durch mehrere Mitgliedstaaten, ab dem Zeitpunkt der ersten Befassung einen anderslautenden Beschluss fassen.

Für den Beschluss des Rates gelten die Geltungsbedingungen nach Absatz 3 Unterabsatz 3. Die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten sind gehalten, gegenüber den in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern Maßnahmen gleicher Wirkung zu ergreifen; sie setzen die Kommission hiervon in Kenntnis. Beschließt der Rat innerhalb der in Unterabsatz 2 genannten Frist nicht, so wird der Beschluss der Kommission endgültig.

(6) Ist die Kommission der Auffassung, dass die Geltungsdauer der nach Absatz 3 getroffenen Maßnahmen verlängert werden muss, so unterbreitet sie dem Rat einen Vorschlag; der Rat beschließt hierüber mit qualifizierter Mehrheit.

KAPITEL IV

GEGENSEITIGE AMTSHILFE UND SANKTIONEN

Artikel 11

Gegenseitige Amtshilfe

Die Mitgliedstaaten leisten einander Amtshilfe bei der Durchführung und Überwachung dieser Verordnung. Sie tauschen Informationen über die gemäß Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. …/2009eingerichteten einzelstaatlichen Kontaktstellen aus.

Artikel 12

Ahndung von Verstößen durch den Niederlassungsmitgliedstaat

(1) Bei einem schwerwiegenden Verstoß gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs in einem Mitgliedstaat bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat treffen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers, der den Verstoß begangen hat, die für diesen Fall geeigneten Maßnahmen, die unter anderem zur Verhängung der folgenden Verwaltungssanktionen führen können:

a) befristeter oder dauerhafter Entzug einiger oder aller beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz;

b) befristeter oder dauerhafter Entzug der Gemeinschaftslizenz.

Diese Sanktionen können nach der endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit bestimmt werden; sie richten sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes und der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien der Lizenz, über die dieser für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.

(2) Bei schweren Verstößen im Sinne eines Missbrauchs von Fahrerbescheinigungen verhängen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, angemessene Sanktionen, die unter anderem in Folgendem bestehen:

a) Aussetzung der Ausstellung von Fahrerbescheinigungen;

b) Entzug von Fahrerbescheinigungen;

c) zusätzliche Bedingungen für die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen, um einen Missbrauch zu verhindern;

d) befristeter oder dauerhafter Entzug einiger oder aller beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz;

e) befristeter oder dauerhafter Entzug der Gemeinschaftslizenz.

Diese Sanktionen, die nach der endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit bestimmt werden können, richten sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz begangenen Verstoßes.

(3) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt wurde, so bald wie möglich, spätestens jedoch zwei Monate nach der endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit mit, ob und welche der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sanktionen verhängt wurden.

Falls keine Sanktionen verhängt wurden, gibt die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats die Gründe hierfür an.

(4) Die zuständigen Behörden achten darauf, dass die gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu dem bzw. den zugrunde liegenden Verstößen stehen, und berücksichtigen dabei etwaige Sanktionen, die im Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, verhängt wurden.

(5) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers können gegen den Verkehrsunternehmer ferner in Anwendung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor einem zuständigen nationalen Gericht einleiten. Sie unterrichten die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats über die zu diesem Zweck getroffenen Entscheidungen.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsunternehmer gegen jede verwaltungsrechtliche Sanktion, die aufgrund dieses Artikels gegen sie verhängt wird, einen Rechtsbehelf einlegen können.

Artikel 13

Ahndung von Verstößen durch den Aufnahmemitgliedstaat

(1) Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ein gebietsfremder Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß gegen diese Verordnung oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, so übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt worden ist, den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers so bald wie möglich, spätestens jedoch zwei Monate nach ihrer endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit, die folgenden Informationen:

a) eine Beschreibung des Verstoßes mit Datums- und Zeitangabe;

b) Kategorie, Art und Schwere des Verstoßes;

c) die verhängten und vollzogenen Sanktionen.

Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ersuchen, den Verstoß durch Verwaltungssanktionen gemäß Artikel 12 zu ahnden.

(2) Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung sind die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats befugt, gegen einen gebietsfremden Verkehrsunternehmer, der anlässlich einer Kabotage in seinem Hoheitsgebiet gegen diese Verordnung oder gegen nationale oder gemeinschaftliche Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs verstoßen hat, Sanktionen zu verhängen. Diese Sanktionen dürfen keine Diskriminierung beinhalten. Die Sanktionen können insbesondere in einer Verwarnung oder, bei einem schwerwiegenden Verstoß, in einem zeitweiligen Verbot der Kabotage in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, bestehen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsunternehmer gegen jede verwaltungsrechtliche Sanktion, die aufgrund dieses Artikels gegen sie verhängt wird, einen Rechtsbehelf einlegen können.

Artikel 14

Eintrag in die einzelstaatlichen elektronischen Register

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass schwerwiegende Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Verkehrsunternehmer, die in einem Mitgliedstaat zur Verhängung von Sanktionen geführt haben, sowie jeder befristete oder dauerhafte Entzug der Gemeinschaftslizenz oder deren beglaubigter Kopie in das einzelstaatliche elektronische Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden. Einträge im Register, die einen befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz betreffen, bleiben zwei Jahre in der Datenbank gespeichert; die Zweijahresfrist wird im Falle eines befristeten Entzugs ab dem Ablauf des Entzugszeitraums oder im Falle eines dauerhaften Entzugs ab dem Zeitpunkt des Entzugs berechnet.

KAPITEL V

DURCHFÜHRUNG

Artikel 15

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingesetzten Ausschuss unterstützt.

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

Artikel 16

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen Bestimmungen dieser Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Vorschriften der Kommission spätestens bis zum … (*) mit und teilen ihr alle sie betreffenden nachfolgenden Änderungen unverzüglich mit.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass diese Maßnahmen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts des Verkehrsunternehmens durchgeführt werden.

(*) Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

Artikel 17

Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission alle zwei Jahre von der Anzahl der Verkehrsunternehmer, die am 31. Dezember des vorangegangenen Jahres Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und von der Anzahl der beglaubigten Kopien für die zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ferner die Anzahl der im Vorjahr ausgestellten Fahrerbescheinigungen mit sowie die Anzahl der Fahrerbescheinigungen, die sich am 31. Dezember des Vorjahres im Umlauf befanden.

(3) Die Kommission erstellt bis Ende 2013 einen Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts der Gemeinschaft. Der Bericht enthält eine Analyse der Marktlage, einschließlich einer Bewertung der Wirksamkeit der Kontrollen und der Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen in der Branche, sowie eine Bewertung darüber, ob die Harmonisierung der Vorschriften unter anderem in den Bereichen Durchsetzung, Straßenbenutzungsgebühren sowie soziale und sicherheitstechnische Rechtsvorschriften soweit fortgeschritten ist, dass die weitere Öffnung der inländischen Straßenverkehrsmärkte, einschließlich der Kabotage, in Betracht gezogen werden könnte.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 18

Aufhebungen

Die Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EWG) Nr. 3118/93 sowie die Richtlinie 2006/94/EG werden aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobenen Verordnungen und die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang IV zu lesen.

Artikel 19

Inkrafttreten

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.

Geschehen zu …

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
…

Im Namen des Rates
Der Präsident
…

(*) Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

ANHANG I

SICHERHEITSMERKMALE DER GEMEINSCHAFTSLIZENZ UND DER FAHRERBESCHEINIGUNG

Die Gemeinschaftslizenz und die Fahrerbescheinigung müssen mindestens zwei der folgenden Sicherheitsmerkmale aufweisen:

— ein Hologramm;

— Spezialfasern im Papier, die unter UV-Licht sichtbar werden;

— mindestens eine Mikrodruckzeile (Aufdruck nur unter einem Vergrößerungsglas sichtbar und von Fotokopiergeräten nicht reproduzierbar)

— fühlbare Zeichen, Symbole oder Muster;

— doppelte Nummerierung: Seriennummer der Gemeinschaftslizenz, ihrer beglaubigten Kopie oder der Fahrerbescheinigungen sowie, in jedem Fall, der Ausgabenummer;

— Sicherheitsuntergrund mit feinen Guillochenmustern und Irisdruck.

ANHANG II

MUSTER FÜR DIE GEMEINSCHAFTSLIZENZ

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(a)

(Farbe: Pantone hellblau , Format DIN A 4, Zellulosepapier 100 g/m² oder mehr)

(Erste Seite der Lizenz)

(Der Text ist in der (den) Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats abgefasst, der die Lizenz ausstellt)

Staat, der die Lizenz ausstellt

Nationalitätskennzeichen (1)	Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle

LIZENZ Nr. ...

(oder)

BEGLAUBIGTE KOPIE Nr. ...

für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr

Diese Lizenz berechtigt (2) .....

.....

auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. .../2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom [über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung)] und nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz.

Besondere Bemerkungen:	.....
Diese Lizenz gilt vom	bis zum .....
.....	
Ausgestellt in .....,	am .....
..... (3)	

(1) Nationalitätskennzeichen: (A) Österreich, (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CY) Zypern, (CZ) Tschechische Republik, (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (E) Spanien, (EST) Estland, (F) Frankreich, (FIN) Finnland, (GR) Griechenland, (H) Ungarn, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg, (LT) Litauen, (LV) Lettland, (MT) Malta, (NL) Niederlande, (P) Portugal, (PL) Polen, (RO) Rumänien, (S) Schweden, (SK) Slowakische Republik, (SLO) Slowenien, (UK) Vereinigtes Königreich.

(2) Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

(3) Unterschrift und Dienstsiegel der zuständigen Behörde oder Stelle, die die Lizenz erteilt.

(b)

(Zweite Seite der Lizenz)

(Der Text ist in der (den) Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats abgefasst, der die Lizenz ausstellt)

Allgemeine Bestimmungen

Diese Lizenz wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../2009 erteilt.

Sie berechtigt auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft, gegebenenfalls unter den in der Lizenz festgelegten Bedingungen, zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr für Beförderungen

— bei denen sich Ausgangspunkt und Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer,

— von einem Mitgliedstatt in ein Drittland oder umgekehrt, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer,

— zwischen Drittländern mit Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten

sowie zu Leerfahrten in Verbindung mit diesen Beförderungen.

Bei Beförderungen von einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Lizenz für die Wegstrecke im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft. In dem Mitgliedstaat, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, gilt diese Lizenz erst, nachdem das hierzu erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../2009 geschlossen worden ist.

Die Lizenz ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, insbesondere dann entzogen werden, wenn der Lizenzinhaber

— nicht alle Bedingungen für die Verwendung der Lizenz erfüllt hat,

— zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Das Original der Lizenz ist vom Verkehrsunternehmer aufzubewahren.

Eine beglaubigte Kopie der Lizenz ist im Fahrzeug mitzuführen [1]. Bei Fahrzeugkombinationen ist sie im Kraftfahrzeug mitzuführen. Sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den Namen des Lizenzinhabers amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist oder wenn er in einem anderen Staat amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist.

Die Lizenz ist jedem Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Lizenzinhaber ist verpflichtet, im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats die im jeweiligen Staat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere für Beförderungen und für den Straßenverkehr, einzuhalten.

---

[1] „Fahrzeug“ ist ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden.

ANHANG III

MUSTER FÜR DIE FAHRERBESCHEINIGUNG

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(a)

(Farbe: Pantone rosa — Format DIN A4; Zellulosepapier , 100 g/m² oder mehr)

(Erste Seite der Bescheinigung)

(Der Text ist in der (den) Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats abgefasst, der die Lizenz ausstellt)

Nationalitätskennzeichen (1) des Mitgliedstaats, der die Bescheinigung ausstellt	Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle

FAHRERBESCHEINIGUNG Nr. ...

für den gewerblichen Güterkraftverkehr im Rahmen der Gemeinschaftslizenz

(Verordnung (EG) Nr. .../2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung))

Hiermit wird bescheinigt, dass angesichts der Unterlagen, die von:

(2) .....

.....

vorgelegt worden sind,

der folgende Fahrer:

Name und Vorname:	
Geburtsdatum und Geburtsort:	Staatsangehörigkeit: .....
Art und Nummer des Ausweises:	
ausgestellt am	in .....
Nummer der Fahrerlaubnis	
ausgestellt am	in .....
Nummer der Sozialversicherung	

(1) Nationalitätskennzeichen: (A) Österreich, (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CY) Zypern, (CZ) Tschechische Republik, (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (E) Spanien, (EST) Estland, (F) Frankreich, (FIN) Finnland, (GR) Griechenland, (H) Ungarn, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg, (LT) Litauen, (LV) Lettland, (MT) Malta, (NL) Niederlande, (P) Portugal, (PL) Polen, (RO) Rumänien, (S) Schweden, (SK) Slowakische Republik, (SLO) Slowenien, (UK) Vereinigtes Königreich.

(2) Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

gemäß den Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls, je nach den Vorschriften des nachstehend genannten Mitgliedstaats, gemäß den Tarifverträgen über die in diesem Mitgliedstaat geltenden Bedingungen für die Beschäftigung und Berufsausbildung von Fahrern beschäftigt wird, um dort Beförderungen im Güterkraftverkehr vorzunehmen:

..... (1)

Besondere Bemerkungen: .....

.....

Diese Bescheinigung gilt vom	bis zum .....
Ausgestellt in .....,	am .....
	..... (2)

(Zweite Seite der Bescheinigung)

(Der Text ist in der (den) Amtssprachen oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats abgefasst, der die Lizenz ausstellt)

Allgemeine Bestimmungen

Diese Bescheinigung wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. .../2009 erteilt.

Es wird bescheinigt, dass der Fahrer, dessen Name auf der Bescheinigung angegeben ist, gemäß den Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls, je nach den Vorschriften des nachstehend genannten Mitgliedstaats, gemäß den Tarifverträgen über die in diesem Mitgliedstaat geltenden Bedingungen für die Beschäftigung und Berufsausbildung von Fahrern beschäftigt wird, um dort Beförderungen im Güterkraftverkehr vorzunehmen.

Die Fahrerbescheinigung ist Eigentum des Verkehrsunternehmers, der sie dem hier genannten Fahrer zur Verfügung stellt, wenn dieser Fahrer ein Fahrzeug (3) mit einer dem Verkehrsunternehmer erteilten Gemeinschaftslizenz führt. Die Fahrerbescheinigung ist nicht übertragbar. Die Fahrerbescheinigung gilt nur, solange die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurde, weiterhin erfüllt sind; sie ist unverzüglich vom Verkehrsunternehmer an die ausstellende Behörde zurückzugeben, wenn die Bedingungen nicht mehr erfüllt sind.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie ausgestellt hat, insbesondere dann entzogen werden, wenn der Lizenzinhaber

— nicht alle Bedingungen für die Verwendung der Bescheinigung erfüllt hat,

— zu Tatsachen, die für die Ausstellung bzw. Erneuerung der Bescheinigung erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Eine beglaubigte Kopie der Bescheinigung ist vom Verkehrsunternehmer aufzubewahren.

Ein Original der Bescheinigung ist im Fahrzeug mitzuführen und jedem Kontrollberechtigten vom Fahrer auf Verlangen vorzuzeigen.

(1) Name des Mitgliedstaates, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist.
(2) Unterschrift und Dienstsiegel der ausstellenden zuständigen Behörde oder Stelle.
(3) „Fahrzeug“ ist ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden.

ANHANG IV

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EWG) Nr. 881/92	Verordnung (EWG) Nr. 3118/93	Richtlinie 2006/94/EG	vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1			Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2			Artikel 1 Absatz 2
Artikel 1 Absatz 3			Artikel 1 Absatz 3
Anhang II		Artikel 1 Absätze 1 und 2, Anhang I; Artikel 2	Artikel 1 Absatz 5
		Artikel 2	Artikel 1 Absatz 6
Artikel 2			Artikel 2
Artikel 3 Absatz 1			Artikel 3
Artikel 3 Absatz 2			Artikel 4 Absatz 1
Artikel 3 Absatz 3			Artikel 5 Absatz 1
Artikel 4			
Artikel 5 Absatz 1			Artikel 4 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 2			Artikel 4 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 3			Artikel 4 Absatz 4
			Artikel 4 Absatz 5
Artikel 5 Absatz 4, Anhang I			Artikel 4 Absatz 6
Artikel 5 Absatz 5			Artikel 4 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 1			Artikel 5 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 2			Artikel 5 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 3			Artikel 5 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 4			Artikel 5 Absatz 6
Artikel 6 Absatz 5			Artikel 5 Absatz 7
Artikel 7			Artikel 6
Artikel 8 Absatz 1			Artikel 7 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2			Artikel 7 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 3			Artikel 12 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 4			Artikel 12 Absatz 2
Artikel 9 Absätze 1 und 2			Artikel 12 Absatz 6
	Artikel 1 Absatz 1		Artikel 8 Absatz 1
	Artikel 1 Absatz 2		Artikel 8 Absatz 4
	Artikel 1 Absätze 3 und 4		Artikel 8 Absatz 5
	Artikel 2		—

Verordnung (EWG) Nr. 881/92	Verordnung (EWG) Nr. 3118/93	Richtlinie 2006/94/EG	vorliegende Verordnung
	Artikel 3		—
	Artikel 4		—
	Artikel 5		—
	Artikel 6 Absatz 1		Artikel 9 Absatz 1
	Artikel 6 Absatz 2		—
	Artikel 6 Absatz 3		Artikel 9 Absatz 2
	Artikel 6 Absatz 4		—
	Artikel 7		Artikel 10
Artikel 10			Artikel 17 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1		Artikel 11
Artikel 11 Absatz 2			Artikel 13 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 3			Artikel 12 Absatz 4
Artikel 11a			
	Artikel 8 Absätze 2 und 3		Artikel 13 Absatz 2
	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 3		
	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 2		Artikel 12 Absatz 4
	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsätze 4 und 5		Artikel 12 Absatz 5
	Artikel 9		Artikel 13 Absatz 3
Artikel 12			Artikel 18
Artikel 13			
Artikel 14	Artikel 10		
	Artikel 11		
Artikel 15	Artikel 12	Artikel 4	Artikel 19
		Artikel 3	
		Artikel 5	
		Anhänge II und III	
Anhang I			Anhang II
Anhang III			Anhang III
	Anhang I		
	Anhang II		
	Anhang III		
	Anhang IV		

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden **Güterkraftverkehrs (Neufassung)** am 25. Mai 2007 als einen der drei Vorschläge des so genannten „Kraftverkehrspakets" vorgelegt ([1]).

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 21. Mai 2008 abgegeben.

Der Rat hat seinen Gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 251 des Vertrags am 9. Januar 2009 festgelegt.

Bei seinen Beratungen hat der Rat der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses Rechnung getragen. Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, zu den drei Vorschlägen des Kraftverkehrspakets nicht Stellung zu nehmen.

II. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

1. Allgemeines

Im Anschluss an die „**Schlussfolgerungen zum Beitrag des Verkehrssektors zur Lissabon-Strategie**" auf der Frühjahrstagung 2007 des Europäischen Rates hat die Kommission beschlossen, Vorschläge vorzulegen, die dazu dienen sollen, den bestehenden Regelungsrahmen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sowie für den Zugang zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt und zum grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarkt zu überarbeiten, um unter anderem den Verwaltungsaufwand angemessen und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu gestalten. Insgesamt gesehen wird mit diesen neuen Vorschlägen angestrebt, die Bestimmungen für die im Personen- und Güterkraftverkehr tätigen Unternehmer sowie für den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt zu modernisieren, zu ersetzen und zusammenzulegen.

Mit dem Vorschlag für eine Verordnung über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, wie er von der Kommission vorgelegt wurde, soll ein fairerer Wettbewerb dadurch zustande gebracht werden, dass diese Regeln vergleichbarer, kohärenter und besser durchsetzbar gestaltet werden. Ferner zielt der Vorschlag auf eine noch stärkere Optimierung der Fahrzeugladungen bei grenzüberschreitenden Beförderungen ab, womit ein Beitrag zur Verringerung der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt geleistet wird.

Mit dem vom Rat vereinbarten Gemeinsamen Standpunkt werden Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs festgelegt. Die derzeit geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften werden konsolidiert, zusammengelegt und wesentlich geändert, und es wird eine einfache, präzise und durchsetzbare Definition des Begriffs „Kabotage" vorgenommen. Ferner wird das standardisierte Muster für die Gemeinschaftslizenz, die beglaubigten Kopien und die Fahrerbescheinigung vereinfacht. Ferner regelt der Gemeinsame Standpunkt die Geltungsdauer der Gemeinschaftslizenz und die Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften und enthält eine Liste von Sicherheitsmerkmalen, mit denen eine Manipulation und Fälschung der Gemeinschaftslizenz und der Fahrerbescheinigung verhindert werden soll. Des Weiteren werden mit dem Gemeinsamen Standpunkt die derzeitigen Vorschriften für den Informationsaustausch und die Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten sowie über Sanktionen — d. h. die Ahndung von Verstößen durch den Niederlassungs- und den Aufnahmemitgliedstaat — weiter ausgestaltet. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, in ihre einzelstaatlichen Unternehmensregister sämtliche schwerwiegenden Verstöße, die ihre Kraftverkehrsunternehmer begangen haben und die mit einer Sanktion geahndet wurden, einzutragen. Schließlich wird die Kommission verpflichtet, in einem Ende 2013 zu veröffentlichenden Bericht zu bewerten, ob die Harmonisierung bestimmter Vorschriften (d.h. Durchsetzung und Straßenbenutzungsgebühren) so weit fortgeschritten ist, dass eine weitere Öffnung der innerstaatlichen Straßenverkehrsmärkte, einschließlich der Kabotage, in Betracht gezogen werden kann.

([1]) Die anderen beiden Vorschläge:
— Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Dok. 10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV 1 (en, fr, de)) und
— Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (Neufassung) (10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)).

2. **Zentrale politische Fragen**

i) *Gemeinschaftslizenz und Fahrerbescheinigung*

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass eine Gemeinschaftslizenz für einen — verlängerbaren — Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt wird. Ferner sollen die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, die Seriennummern der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien im einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen zu speichern, das im Vorschlag für eine Verordnung über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers vorgesehen ist.

Der Rat hat sich im Gemeinsamen Standpunkt für mehr Flexibilität entschieden und eine längere Geltungsdauer für die Gemeinschaftslizenz vorgesehen, da das genannte Register eine Sofortüberprüfung des aktuellen Status eines Verkehrsunternehmers gestatten wird. Daher wird im Gemeinsamen Standpunkt die Geltungsdauer der verlängerbaren Gemeinschaftslizenz auf „einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren" erweitert; ferner wird für künftige erforderliche Anpassungen der Geltungsdauer der Lizenz das Regelungsverfahren mit Kontrolle eingeführt, und die Bestimmungen über die Überprüfung der Voraussetzungen für die Ausstellung und Erneuerung der Lizenz werden entsprechend geändert.

Was die Ausstellung einer Fahrerbescheinigung anbelangt, so beschloss der Rat, in den Gemeinsamen Standpunkt einen Verweis auf die Richtlinie 2003/109/EG betreffend die Rechtsstellung der langfristig aufenthaltsberechtigten Drittstaatsangehörigen (Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2) aufzunehmen. Was die Speicherung der Seriennummer der Fahrerbescheinigung im einzelstaatlichen elektronischen Register anbelangt, so weicht der Gemeinsame Standpunkt vom Vorschlag der Kommission ab und verleiht dieser Bestimmung fakultativen Charakter (Artikel 5 Absatz 5).

Zur Verhinderung einer möglichen Fälschung dieser Dokumente hat der Rat beschlossen, die Anhänge I und II zu ändern und eine Reihe von Sicherheitsmerkmalen aufzuführen, von denen die betreffenden Dokumente mindestens zwei aufweisen müssen. Das Europäische Parlament hat sich der Kommission angeschlossen und in diesem Punkt keine Abänderungen vorgenommen.

ii) *Kabotage*

Um den zeitweiligen Charakter der Kabotage zu präzisieren, führt der ursprüngliche Vorschlag der Kommission eine neue Definition des Begriffs „Kabotage" ein, mit der die Zahl der Kabotagebeförderungen innerhalb eines Zeitrahmens von sieben Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Güterbeförderung auf drei begrenzt wird. Ziel dieser Beschränkung ist die Erleichterung der Durchsetzung, da sich die einschlägigen Informationen den CMR-Frachtbriefen entnehmen ließen, die bei allen grenzüberschreitenden Beförderungen verwendet werden. Der Vollständigkeit halber sind in dem betreffenden Artikel im Vorschlag der Kommission die Angaben aufgeführt, die zu belegen und im Fahrzeug mitzuführen sind.

Der Rat folgt in seinem Gemeinsamen Standpunkt dem Vorschlag der Kommission, führt aber eine zusätzliche Bestimmung ein, die den Transportunternehmern Kabotagebeförderungen in den Mitgliedstaaten gestattet, die sie im Transit durchfahren; damit sollen Leerfahrten auf Gemeinschaftsstraßen vermieden werden. Diese Beförderungen sind auf eine Kabotagebeförderung je Transitmitgliedstaat innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt des unbeladenen Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats beschränkt. Die Gesamtzahl der Beförderungen beträgt jedoch nach wie vor höchstens drei innerhalb von sieben Tagen. Ein derartiger weiter gefasster Ansatz räumt den Gemeinschaftsunternehmern innerhalb des im Vorschlag der Kommission vorgegebenen Rahmens ein höheres Maß an Flexibilität ein und schränkt zugleich unkontrollierte Kabotagebeförderungen ein und trägt durch die Verringerung der Zahl der Leerfahrten zum Umweltschutz bei.

Mit dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates werden ferner einige Schutzklauseln wieder eingeführt, die derzeit in Kraft sind und es den Mitgliedstaaten gestatten, mit Genehmigung der Kommission im Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geografischen Gebietes, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, Schutzmaßnahmen zu treffen.

Der Rat hat ferner die Kommission in seinem Gemeinsamen Standpunkt dazu verpflichtet, in einem künftigen Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts der Gemeinschaft zu bewerten, ob die Harmonisierung der Vorschriften (unter anderem in den Bereichen Durchsetzung und Straßenbenutzungsgebühren) soweit fortgeschritten ist, dass die weitere Öffnung der inländischen Straßenverkehrsmärkte, einschließlich der Kabotage, in Betracht gezogen werden könnte. Dieser Bericht soll auch eine Analyse der Marktlage und der Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen in der Branche enthalten. Der Bericht soll bis Ende 2013 vorgelegt werden.

Auch das Europäische Parlament hat den Vorschlag der Kommission akzeptiert, wonach drei aufeinander folgende Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen zulässig sind. Es hat jedoch eine zusätzliche Bestimmung aufgenommen, wonach Kabotagebeförderungen auch in einem Mitgliedstaat durchgeführt werden können, den das Fahrzeug auf der Rückfahrt durchqueren muss, vorausgesetzt, dass der kürzeste Rückweg durch diesen Mitgliedstaat verläuft und die Siebentagefrist eingehalten wird. Ferner hat das Europäische Parlament beschlossen, Schutzmaßnahmen für den Fall einer ernsthaften Störung des innerstaatlichen Marktes wieder einzuführen, sofern diese Störung auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird.

Des Weiteren hat das Europäische Parlament Bestimmungen angenommen, wonach die Mitgliedstaaten bilaterale Abkommen schließen können, die einem weniger restriktiven Ansatz in der Kabotagefrage verfolgen und die Kabotage auch nach einer Teilentladung gestatten; es hat überdies Bestimmungen angenommen, mit denen die Einführung eines einheitlichen und harmonisierten Musters des in der ganzen Europäischen Union für den grenzüberschreitenden Verkehr, den innerstaatlichen Verkehr und die Kabotage gültigen Frachtbriefes vorgeschrieben wird.

Im Gegensatz zum Rat und zur Kommission hat das Europäische Parlament für eine vollständige Liberalisierung der Kabotagebeförderungen ab dem 1. Januar 2014 gestimmt.

iii) *Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten*

Um den Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden zu erleichtern und zu stärken, hat der Rat entsprechend dem Kommissionsvorschlag beschlossen, in seinen Gemeinsamen Standpunkt eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, den Informationsaustausch über die einzelstaatlichen Kontaktstellen abzuwickeln. Der Rat ist dem Kommissionsvorschlag auch hinsichtlich der Verpflichtung der Mitgliedstaaten gefolgt, wonach alle schwerwiegenden Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs, die zur Verhängung von Sanktionen geführt haben, in ihre einzelstaatlichen Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden müssen. Darüber hinaus hat der Rat beschlossen, dass in die einzelstaatlichen Register auch jeder befristete oder dauerhafte Entzug der Gemeinschaftslizenz oder der beglaubigten Kopie eingetragen wird. Diese Einträge bleiben zwei Jahre in der Datenbank gespeichert.

Die Bestimmungen über die Einrichtung einzelstaatlicher Kontaktstellen sowie der einzelstaatlichen Register finden sich auch im Entwurf einer Verordnung über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

Das Europäische Parlament hat sich dem Kommissionsvorschlag angeschlossen und in diesem Punkt keine Abänderungen vorgenommen.

iv) *Ahndung von Verstößen*

Zur Angleichung der gegenwärtigen Überwachungs- und Kontrollsysteme der Mitgliedstaaten schlägt die Kommission vor, die Befugnisse und Möglichkeiten der nationalen Behörden, die Gemeinschaftslizenzen erteilen und entziehen können, auszuweiten. Der Vorschlag enthält daher für die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats die Verpflichtung, eine Verwarnung auszusprechen, wenn ein Verkehrsunternehmer schwerwiegende oder wiederholte geringfügige Verstöße gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begeht. Diese Verpflichtung gilt auch für Verstöße des Verkehrsunternehmers in einem anderen Mitgliedstaat. In einer weiteren Bestimmung wird näher ausgeführt, welche Sanktionen die Mitgliedstaaten gegen die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen verhängen dürfen, nämlich den befristeten oder teilweisen Entzug der beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz, der Gemeinschaftslizenz selbst oder der Fahrerbescheinigungen. Ein Mitgliedstaat kann ferner dem Verkehrsleiter eines Unternehmens die Ausübung seiner Tätigkeit vorübergehend oder auf Dauer untersagen.

Bezüglich schwerwiegender Verstöße folgt der vom Rat vereinbarte Gemeinsame Standpunkt weitgehend dem Kommissionskonzept. Der Rat hat sich jedoch gegen eine Verwarnung ausgesprochen und vereinbart, die Wahl der Maßnahme den Mitgliedstaaten zu überlassen. Außerdem hat der Rat vereinbart, die Gewichtung wiederholter geringfügiger Verstöße in das Ermessen der Mitgliedstaaten zu stellen. Im Gemeinsamen Standpunkt wurde ferner neu vorgesehen, dass die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem ein Verstoß festgestellt wurde, mitteilen muss, ob und — wenn ja — welche Sanktionen verhängt wurden. Diese Mitteilung muss innerhalb von zwei Monaten nach der endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit erfolgen.

Im ursprünglichen Kommissionsvorschlag ist auch ein neues Verfahren vorgesehen, das der Mitgliedstaat, der einen schwerwiegenden Verstoß eines nichtansässigen Verkehrsunternehmers feststellt, einhalten muss. Demnach hat der Mitgliedstaat die Informationen innerhalb eines Monats dem Niederlassungsmitgliedstaat mitzuteilen, der Verwaltungssanktionen verhängen kann. Der Niederlassungsmitgliedstaat des betreffenden Verkehrsunternehmers muss dann den anderen Mitgliedstaat binnen drei Monaten über das weitere Vorgehen unterrichten.

Der Rat hat diese Bestimmung in seinen Gemeinsamen Standpunkt übernommen, für die Mitteilung aber eine Frist von zwei Monaten vorgegeben. Hingegen ist im Gemeinsamen Standpunkt des Rates eine obligatorische Unterrichtung über das weitere Vorgehen durch den Niederlassungsmitgliedstaat nicht vorgesehen.

Das Europäische Parlament hat sich ebenfalls gegen die Aufnahme von Bestimmungen über wiederholte geringfügige Verstöße ausgesprochen. Es hat jedoch eine Bestimmung befürwortet, die die Verhängung von Geldbußen als mögliche Sanktion ermöglicht.

3. **Sonstige Abänderungen des Europäischen Parlaments**

In den Gemeinsamen Standpunkt des Rates wurden die Abänderungen zu einer geänderten Definition der Ausnahme für die Beförderung von Postsendungen und eine Begrenzung der Angaben, die in den Belegen für die grenzüberschreitende Beförderung in Verbindung mit Kabotagebeförderungen enthalten sein müssen, vollständig oder im Grundsatz übernommen.

Die nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommenen Änderungen betreffen folgende Aspekte:

— Erwägungsgrund über das Verhältnis zu der Richtlinie über den kombinierten Verkehr;

— Zusatz zur Definition des Begriffs „Kabotage“;

— 1. Januar 2009 als fester Beginn der Anwendung dieser Verordnung;

— Verweis auf die Entsenderichtlinie als auf die Kabotage anwendbares Regelwerk;

— Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, den Dreiländerverkehr zu regulieren.

III. **FAZIT**

Der Rat hat bei der Festlegung seines Gemeinsamen Standpunkts dem Vorschlag der Kommission und der in erster Lesung ergangenen Stellungnahme des Europäischen Parlaments umfassend Rechnung getragen. In Bezug auf die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen stellt der Rat fest, dass eine beträchtliche Zahl von Abänderungen — entweder ganz oder teilweise oder dem Geiste nach — bereits in seinen Gemeinsamen Standpunkt übernommen worden sind.

Was die wichtigste strittige Frage anbelangt, nämlich die Festlegung eines Zeitpunkts für die vollständige Liberalisierung des Kabotagemarktes, so sieht der Rat seinen Ansatz als ausgewogene und angemessene Antwort an.