

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 16/5806 Nr. 10 –**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten KOM (2007) 265 endg.; Ratsdok. 10092/07

A. Problem

Die geplante Verordnung soll auf die in Europa bereits bestehenden Regelungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers verweisen, vor allem auf die bereits in den Mitgliedstaaten vorhandenen Regelungen. Zudem sind rechtliche Klarstellungen erforderlich.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, durch die unter anderem eine einheitliche Verwendung von Rechtsbegriffen sowie eine klare Regelung von Zuständigkeiten für die Erteilung der Gemeinschaftslizenz erreicht werden soll. Weiterhin soll damit angestrebt werden, dass eine pauschale Begrenzung der Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz entfällt. Zudem soll die Bundesregierung aufgefordert werden, dafür zu sorgen, dass in der Verordnung auf die in Europa vorhandenen Regelungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers verwiesen wird.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

C. Alternativen

Nur Kenntnisnahme.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 16/5806 Nr. 10 folgende Entschließung anzunehmen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bei der Kommission darauf hinzuwirken, dass die geplante Verordnung auf die in Europa bereits bestehenden Regelungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers verweist. Dadurch sind die verfolgten Ziele bei Berücksichtigung nationaler Rahmenbedingungen leichter zu erreichen.

Auf jeden Fall sollte aber auf die bereits in den Mitgliedstaaten vorhandenen Regelungen verwiesen werden:

Nach § 3 in Verbindung mit § 1 GüKG bedarf derjenige einer Erlaubnis, der geschäftsmäßig oder entgeltlich die Beförderung von Gütern vornimmt, wenn dies mit Kraftfahrzeugen geschieht, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben. Diese nationale Regelung steht im Einklang mit Abschnitt 4.2.1 des Verordnungsvorschlags zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

Im Gegensatz dazu führt der vorliegende Verordnungsvorschlag im Einführungstext unter Nummer 6 an:

„Gemäß der Richtlinie 2006/94/EG war für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 6 t beträgt, keine Gemeinschaftslizenz erforderlich. Die Gemeinschaftsvorschriften für den Güter- und den Personenverkehr gelten allerdings in der Regel für Fahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t oder mehr beträgt. Die Bestimmungen dieser Verordnung sollten daher im Bereich des Straßenverkehrs in Einklang gebracht werden und lediglich Ausnahmen für Fahrzeuge vorsehen, deren zulässiges Gesamtgewicht weniger als 3,5 t beträgt.“

Ergänzend wird in Artikel 1 unter Absatz 5 Buchstabe c angeführt:

„Folgende Beförderungen sowie im Zusammenhang damit durchgeführte Leerfahrten sind von dieser Verordnung ausgenommen: [...] c) Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger 3,5 t nicht übersteigt.“

Im Sinne einer einheitlichen Definition und Rechtsauslegung ist in beiden Verordnungsvorschlägen der einheitliche Begriff der „zulässigen Gesamtmasse“ zu verwenden sowie die Tonnage durch die Begriffe „nicht mehr als 3,5 t“ bzw. „mehr als 3,5 t“ zu differenzieren.

Zur Vermeidung einer unterschiedlichen Auslegung der Vorschriften bittet der Deutsche Bundestag die Bundesregierung ferner, sich bei den Beratungen zum Vorschlag für folgende Änderungen bzw. Klarstellungen einzusetzen:

Wie bei den Zugangsvorschriften zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers soll auch für den Marktzugang deutlich zum Ausdruck gebracht werden, welche Zuständigkeiten entstehen, wenn ein Unternehmen Niederlassungen in Mitgliedstaaten gründet. Dies gilt vor allem für die Erteilung der Gemeinschaftslizenz und die Ausstellung der beglaubigten Abschriften (Artikel 4). Die unterschiedliche Auslegung und die Erteilungspraxis in den Mitgliedstaaten erfordern eine Klarstellung. Aus der Vorlage ist die Tendenz zu erkennen, dass jeder Mitgliedstaat für die in seinem Hoheitsgebiet befindliche Niederlassung und

deren Überprüfung der Marktzugangsvoraussetzungen zuständig sein soll. Gegen eine solche Regelung bestehen keine Bedenken.

Die Gültigkeit der Lizenz nach Artikel 4 Abs. 2 sollte nicht auf einen bestimmten Zeitraum abgestellt werden, sondern sollte maßgeblich von dem in Artikel 11 Abs. 2 des Verordnungsvorschlags zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers genannten Risikoeinstufungssystem bestimmt werden. Eine wiederkehrende Verlängerung der Gültigkeit nach einem Fristablauf wäre dadurch entbehrlich und würde auch den Verwaltungsaufwand erheblich reduzieren.

Gegen die im Vorschlag in Artikel 8 Abs. 2 vorgesehene Kabotageregelung werden keine Einwendungen erhoben. Sofern sich in den Verhandlungen mit der Kommission eine davon abweichende Ausgestaltung der Kabotage als vertretbar für das Gewerbe abzeichnet und zur Harmonisierung der Kabotage beiträgt, kann die Bundesregierung dieser Regelung beitreten.

Berlin, den 26. November 2007

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Patrick Döring
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Patrick Döring

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung – **Drucksache 16/5806 Nr. 10** – wurde am 22. Juni 2007 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Kommissionsvorschlag beinhaltet im Wesentlichen eine Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung für Beförderungen von Gütern mit Kfz, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t nicht übersteigt (bisher 6 t), die Einführung einer Definition für „schwerwiegende oder wiederholte geringfügige Verstöße“, eine Definition und Kontrolle der Kabotage, eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Informationen über Verstöße der Unternehmen zwecks Überprüfung der Zuverlässigkeit untereinander auszutauschen und Regelungen zur Verbesserung der Fälschungssicherheit der Lizenzen und zur Vereinheitlichung der beglaubigten Abschriften.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Unterrichtung in seiner 43. Sitzung am 19. September 2007 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Vorlage in seiner 46. Sitzung am 10. Oktober 2007 beraten.

Zu dieser Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD eine Entschließung (Ausschussdrucksache 16(15)1030) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, das Ziel der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehr

sehe sie als richtig an. Es gebe aber Punkte, bei denen man noch Informationsbedarf beziehungsweise Verbesserungsmöglichkeiten sehe, weshalb die Koalitionsfraktionen einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)1030) eingebracht hätten.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte die neue Kabotageregelung. Sie führe zu einer Harmonisierung der Regelungen. Kritisch sehe man aber die vorgesehenen elektronischen Register. Der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sei mit einem erheblichen Bürokratieaufwand verbunden. Zudem sei eine Verdeutlichung erforderlich, welcher Staat für die Erteilung von Gemeinschaftslizenzen zuständig sei. Die Gültigkeit der Gemeinschaftslizenz solle nicht pauschal auf fünf Jahre begrenzt werden. Mit dem Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)1030) strebe man auch klare Definitionen an.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, in Bezug auf den Antrag der Koalitionsfraktionen lehne man die Bindung der Lizenz an die Risikoeinstufung der Unternehmen im Rahmen der Verordnung zum Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt, ab. Eine Kontrolle der Unternehmen sei schon durch das System der Risikoeigenschaften gegeben. Es sei auch bereits ausdrücklich vorgesehen, dass, neben einer regelmäßigen Kontrolle alle fünf Jahre, die zuständigen Behörden gezielte Kontrollen vornehmen könnten. Man werde dem Antrag der Koalitionsfraktionen daher nicht zustimmen, weil er bei diesem Punkt zu weitgehend sei.

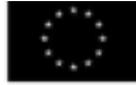
Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, vieles von dem, was die Kommission vorschlage, sei richtig.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfahl mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Entschließung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)1030 anzunehmen.

Die Unterrichtung hat er zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 26. November 2007

Patrick Döring
Berichtersteller



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 29. Mai 2007 (30.05)
(OR. en)**

10092/07

**Interinstitutionelles Dossier:
2007/0099 (COD)**

**TRANS 189
CODEC 599**

VORSCHLAG

der:	Kommission
vom:	24. Mai 2007
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2007) 265 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.5.2007
KOM(2007) 265 endgültig

2007/0099 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für
Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere
Mitgliedstaaten**

{SEK(2007)635}

{SEK(2007)636}

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Grundlagen des Kraftverkehrsbinnenmarkts bilden die Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers, die Verordnungen (EWG) Nr. 881/92, Nr. 3118/93 und Nr. 684/92 sowie die Verordnung (EG) Nr. 12/98 über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt.

Dieser Rechtsrahmen hat eine ausgewogene Entwicklung des Binnenmarkts ermöglicht. Mit der Richtlinie wurden Mindestqualitätsstandards eingeführt, die als Voraussetzung für den Berufszugang erfüllt werden müssen, während die vier Verordnungen zum Ziel hatten, den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und Personenbeförderungen im Gelegenheitsverkehr für den Wettbewerb zu öffnen sowie im Personenlinienverkehr und im Kobotageverkehr einen kontrollierten Wettbewerb einzuführen. Die Verkehrsunternehmen haben ihre Dienste erweitert und diversifiziert und tragen damit den Kundenbedürfnissen nach zeitgerechten („Just-in-time“) oder spezifischen Dienstleistungen stärker Rechnung. Der Sektor als Ganzes hat begonnen, sich auf einem kontinuierlich expandierenden Markt zu konsolidieren.

Die Erfahrung zeigt allerdings, dass bestimmte Maßnahmen dieses Rechtsrahmens uneinheitlich angewandt und durchgesetzt werden, weil die rechtlichen Bestimmungen unpräzise oder unvollständig sind. Im Fall des Straßengüterverkehrs betrifft dies die Verordnung (EWG) Nr. 881/92, die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 und die Richtlinie 2006/94/EG (Kodifizierung der ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962). Bei bestimmten Aspekten unterliegen die Kraftverkehrsunternehmen unterschiedlichen nationalen Vorschriften und einer gewissen Rechtsunsicherheit, wodurch ihnen Mehrkosten entstehen, wenn sie in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind.

Die Neufassung dieser Verordnungen dient somit einer größeren Klarheit sowie besseren Lesbarkeit und Durchsetzbarkeit der geltenden Vorschriften.

1.2. Allgemeiner Kontext

Mit der Verordnung (EG) Nr. 881/92 wird Verkehrsunternehmen, die über eine Gemeinschaftslizenz verfügen, Dienstleistungsfreiheit im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr gewährt, während in der ersten Richtlinie des Rates verschiedene Beförderungsarten von der Genehmigungspflicht ausgenommen werden. Die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 ermöglicht es Unternehmen, die über eine von einem Mitgliedstaat erteilte Gemeinschaftslizenz verfügen, in anderen Mitgliedstaaten Güterkraftverkehrsdienste durchzuführen unter der Voraussetzung, dass diese Dienste nur zeitweilig erbracht werden. Gemeinschaftslizenzen können nur Unternehmen erteilt werden, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind und die gemäß der Richtlinie 96/26/EG Mindestanforderungen in Bezug auf Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung erfüllen.

Die Kommission hat in ihrem Gesetzgebungsprogramm 2006 ihre Absicht bekundet, diese Vorschriften genau zu prüfen und sie gegebenenfalls einfacher, klarer und durchsetzbarer zu

gestalten. Nach einer Reihe von Untersuchungen, einer öffentlichen Anhörung und einer Folgenabschätzung wurde deutlich, dass die mangelnde Klarheit und Unvollständigkeit der geltenden Vorschriften zu Unstimmigkeiten, Schwierigkeiten in der Durchsetzung und unnötigem Verwaltungsaufwand führen, wovon die folgenden Bereiche betroffen sind:

- der Anwendungsbereich der Verordnung auf Beförderungen, die Verkehrsunternehmen aus der Gemeinschaft nach und aus Drittländern durchführen;
- Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Konzepts der zeitweiligen Kobotage. Trotz einer 2005 veröffentlichten Mitteilung zu Auslegungsfragen, die sich auf eine Definition des Begriffs „zeitweilig“ durch den Gerichtshof im Zusammenhang mit der Dienstleistungsfreiheit stützt, bestehen nach wie vor Schwierigkeiten und die Mitgliedstaaten neigen zur Anwendung von Vorschriften, die voneinander abweichen, schwer durchsetzbar oder mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand verbunden sind;
- ineffizienter Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, obwohl er in den aktuellen Vorschriften bereits geregelt wird. Infolgedessen müssen Unternehmen, die außerhalb des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung tätig sind, kaum mit Verwaltungssanktionen rechnen, wodurch der Wettbewerb zwischen diesen Unternehmen, die zur Einhaltung der Vorschriften weniger veranlasst werden, und den übrigen Unternehmen beeinträchtigt werden könnte;
- uneinheitliche Kontrollpapiere (Gemeinschaftslizenz, beglaubigte Abschriften und Fahrerbescheinigung), was zu Problemen bei den Straßenkontrollen führt und für die Unternehmen häufig erheblichen Zeitverlust bedeutet.

1.3. Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Mit diesem Vorschlag sollen die Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und Nr. 3118/93 sowie die Richtlinie 2006/94 überarbeitet und konsolidiert werden.

1.4. Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union

Durch Verbesserung der Rechtssicherheit, Senkung der Verwaltungskosten und Schaffung eines faireren Wettbewerbs wird mit dem Vorschlag der Binnenmarkt für den Güterkraftverkehr effizienter gestaltet. Die Kunden des Kraftverkehrs und damit die gesamte Wirtschaft - der Kraftverkehr ist von entscheidender Bedeutung für die Liefer- und Vertriebsketten der europäischen Industrie - können so noch stärker vom Binnenmarkt profitieren. Durch die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie wird damit auch ein Beitrag geleistet, die Ziele der Strategie von Lissabon zu verwirklichen.

Indirekt trägt die neue Verordnung auch dazu bei, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, indem die in mehreren Mitgliedstaaten operierenden Unternehmen wirksamer kontrolliert werden.

Der Vorschlag fällt unter das Programm für eine bessere Rechtsetzung und steht mit der von der Kommission eingegangenen Verpflichtung, den Besitzstand zu vereinfachen und zu aktualisieren, im Einklang. Insbesondere wurde darauf geachtet, die Vorschriften der Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und Nr. 3118/93 zu vereinfachen und stärker mit den Bestimmungen der vorgeschlagenen Neufassung der Richtlinie 96/26/EG in Einklang zu bringen, die die Grundvoraussetzungen für den Berufszugang und die Kontrolle ihrer Erfüllung regelt.

2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

2.1. Anhörung von interessierten Kreisen

Konsultationsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Vor der Ausarbeitung dieses Vorschlags wurde eine öffentliche Anhörung durchgeführt, um von den betroffenen Personen und Einrichtungen möglichst viele Stellungnahmen und Vorschläge zu erhalten. Bei der Anhörung, die zusammen mit der Anhörung über die Zulassung zum Beruf stattfand, wurde ein Fragebogen verwendet, der im Internet veröffentlicht und an alle Organisationen verschickt wurde, die auf nationaler oder auf europäischer Ebene die wichtigsten Interessengruppen repräsentieren.

Die Kommission hat 67 Beiträge erhalten, und zwar von nationalen Behörden, internationalen und einzelstaatlichen Verbänden von Kraftverkehrsunternehmen, Nutzern und Beschäftigten sowie von verschiedenen Interessengruppen und Einzelunternehmen. Im Rahmen des sozialen Dialogs hat die Kommission am 5. September 2006 die wesentlichen Aspekte dieser Neufassung mit den Sozialpartnern erörtert. Am 7. November 2006 fand in Brüssel eine Konsultationssitzung mit den Interessengruppen statt, an der die Vertreter von 42 Wirtschaftsverbänden sowie 37 Beobachter nationaler Behörden teilgenommen haben.

Zusammenfassung der Antworten und die Art ihrer Berücksichtigung

Die Befragten schlossen sich überwiegend der Ansicht an, dass der gegenwärtige Rechtsrahmen für den Kraftverkehrsmarkt weiter vereinfacht und präzisiert werden muss. Wiederholt wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Durchsetzbarkeit der geltenden Vorschriften, insbesondere über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt, einfacher und wirksamer zu gestalten. Darüber hinaus führte die Konsultation eindeutig zu folgenden Ergebnissen:

- Der Güterkraftverkehr und der Personenkraftverkehr sollten weiterhin zwei verschiedenen Regelwerken unterliegen. Es handelt sich hier um zwei unterschiedliche Verkehrsarten, deren Gemeinsamkeiten die Akteure als nicht ausreichend betrachten, um in nur einem Rechtstext behandelt zu werden.
- Annähernd ungeteiltes Einvernehmen herrscht darüber, dass eine einfache, klare und durchsetzbare Bestimmung des Begriffs der Kabotage gefunden werden muss. Die Stellungnahmen zu der gegenwärtigen Lösung fallen erwartungsgemäß recht unterschiedlich aus. Allerdings findet der Ansatz, die Kabotage mit grenzüberschreitenden Fahrten zu verknüpfen und somit Leerfahrten zu vermeiden, eine breite Unterstützung.
- In vielen Beiträgen wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die bestehenden Vorschriften ordnungsgemäß anzuwenden und in geeigneter Form durchzusetzen. Die einzelstaatlichen Vollzugsbehörden sollten besser zusammenarbeiten, was die Einrichtung eines EU-Registers zugelassener Unternehmen oder einer Datenbank aller Gemeinschaftslizenzen erfordern würde.
- Ferner sprachen sich die Befragten klar dafür aus, die Muster für die Gemeinschaftslizenz, die beglaubigten Abschriften die Fahrerbescheinigung weiter zu vereinheitlichen.

Eine Zusammenfassung der Antworten der öffentlichen Anhörung sowie der vollständige Wortlaut der Einzelantworten und der Bericht über die Anhörung vom 7. November 2006 sind unter folgender Internetadresse abrufbar:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Die Anhörung der Interessengruppen wurde von einem unabhängigen Sachverständigen, Prof. Brian Bayliss, begleitet, einem der Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses für den Kraftverkehr, der im Juli 1994 einen umfassenden Bericht über den Entwicklungsstand des Kraftverkehrsbinnenmarkts und die notwendigen Schritte zu seiner Vollendung erarbeitet hatte.

2.3. Folgenabschätzung

Die für diesen Vorschlag durchgeführte Folgenabschätzung erstreckte sich auf die Neufassung der Vorschriften sowohl über die Zulassung zum Beruf als auch über den Marktzugang, da diese Bereiche in einer engen Beziehung zueinander stehen und einander überschneiden.

Die Folgenabschätzung, für die ein Vertrag mit einem externen Berater geschlossen wurde, stützte sich auf eine Reihe von Untersuchungen aus den Jahren 2004, 2005 und 2006¹. Im Rahmen des Vertrags wurden regelmäßig Rückmeldungen aus der Folgenabschätzung geliefert, um sicherzustellen, dass deren Ergebnisse in den Neufassungsvorschlag einfließen konnten. Dabei wurde dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Analyse Rechnung getragen, die sich auf die wichtigsten Auswirkungsformen und Verteilungseffekte konzentrierte.

Insgesamt wurden fünf politische Optionen untersucht:

1. Bei der Option „Status Quo“ blieben die derzeitigen Rechtsvorschriften für den Kraftverkehr unverändert, wobei die am Anfang dieses Dokuments umrissenen Probleme fortbestehen und sich letztlich verschlimmern würden.
2. Die Option der „technischen Vereinfachung ohne gesetzliche Änderung“ würde lediglich eine Zusammenführung der beiden aktuellen Verordnungen und der Richtlinie bedeuten. Dies wäre sehr einfach zu realisieren, doch würde das Problem der unklaren Kabotage-Definition und der unterschiedlichen nationalen Vorschriften damit nicht gelöst. Die einzigen wesentlichen Änderungen beständen darin, bestimmte Kontrollpapiere zu vereinheitlichen. Zwar könnten die Verwaltungskosten geringfügig verringert werden, doch würden die größten der eingangs genannten Probleme fortbestehen.
3. Die Option „Harmonisierung“ würde zu einem gerechteren Wettbewerb beitragen und dazu führen, dass die Vorschriften für den Kraftverkehr besser eingehalten werden und das Durchschnittsniveau der beruflichen Qualifikation in dem Sektor steigt. Aus dieser Option ergäbe sich eine klare und durchsetzbare Definition des

¹ Gegenstand dieser Untersuchungen waren Fahrerbescheinigungen (ECORYS), Kabotage (COWI), die Zulassung zum Beruf und die Arbeitszeitrichtlinie (TNO).

Begriffs der Kabotage sowie eine erhebliche Verbesserung der Bestimmungen zur Beachtung und Durchsetzung der Vorschriften. Die Verwaltungskosten blieben zwar weitgehend dieselben, doch würden die Vollstreckungskosten sich langfristig verringern. Diese Option dürfte eine breite Zustimmung finden.

4. Mit der Option „höhere Qualitätsstandards“ würden das Durchschnittsniveau der beruflichen Qualifikation in dem Sektor und dessen Finanzkraft noch weiter angehoben. Langfristig würde die Effizienz der Verkehrsunternehmen steigen, was für die gesamte Wirtschaft von Nutzen wäre. Auf kurze Sicht wären zusätzliche Verwaltungskosten die Folge, wodurch sehr kleine sowie unabhängige Unternehmen benachteiligt würden. Diese Option ist umstrittener.
5. Bei der Option „Liberalisierung“ würde die Kabotage fast uneingeschränkt dem Wettbewerb geöffnet. Dadurch könnten die Transportkosten kurzfristig gesenkt werden, ohne jedoch automatisch die Effizienz im Verkehrssektor zu verbessern, sofern keine weitere Harmonisierung, insbesondere im Sozial- und Steuerrecht, stattfindet. Ohne eine vorhergehende Angleichung der Qualitätsstandards auf höherer Ebene (d. h. Umsetzung der Option 4) könnten durch diese Option effizientere Unternehmen sogar aus dem Markt gedrängt werden. Langfristig bliebe die Markteffizienz insgesamt unverändert oder würde sich sogar verschlechtern. In einigen Ländern würde diese Option zum Verlust von Arbeitsplätzen führen. Angesichts ihrer weitreichenden Auswirkungen müsste eine weitaus gründlichere Untersuchung durchgeführt werden, die über den derzeitigen Rahmen der Vereinfachung hinausginge.

In Anbetracht dieser Ergebnisse ist dieser Vorschlag an der Option „Harmonisierung“ ausgerichtet. Die Zusammenfassung der Folgenabschätzung sowie der vollständige Bericht darüber sind diesem Vorschlag beigelegt. Die Folgenabschätzung zeigt, dass die vorliegende Verordnung zusammen mit den zwei anderen Verordnungsvorschlägen (über die Personenbeförderung und die Zulassung zum Beruf) Wettbewerbsverzerrungen mindern und dazu führen wird, dass die Sozial- und die Sicherheitsvorschriften für den Kraftverkehr verstärkt eingehalten werden und die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, Verwaltungskosten in Höhe von jährlich 190 Mio. € einzusparen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Mit diesem Vorschlag werden die beiden Verordnungen über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt und die erste Richtlinie des Rates, die bestimmte Beförderungsarten von der Genehmigungspflicht ausnimmt, konsolidiert und zusammengefasst. Die bestehenden Rechtsvorschriften werden präzisiert und in bestimmten Aspekten ergänzt, um ihre Gesamtkohärenz zu stärken und eine wirksame Anwendung zu gewährleisten. Als wesentliche Änderungen sind vorgesehen:

- eine einfache, klare und durchsetzbare Bestimmung des Begriffs der Kabotage, wonach im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt drei Beförderungen innerhalb von sieben Tagen durchgeführt werden dürfen und der Fahrzeughalter verpflichtet ist, Dokumente im Fahrzeug mitzuführen, z. B. Frachtbriefe, die Zeit und Ort der Ankünfte und Abfahrten belegen;

- vereinfachte Muster für die Gemeinschaftslizenz, die beglaubigten Abschriften und die Fahrerbescheinigung mit dem Ziel, den bürokratischen Aufwand und Verzögerungen zu reduzieren, vor allem bei Straßenkontrollen;
- Verbesserung der aktuellen Rechtsvorschriften, indem die Mitgliedstaaten auf Aufforderung eines anderen Mitgliedstaats Maßnahmen ergreifen müssen, wenn ein Verkehrsunternehmer, dem sie eine Gemeinschaftslizenz erteilt haben, in dem Mitgliedstaat seiner Niederlassung oder in einem anderen Mitgliedstaat einen Verstoß begeht. Eine solche Maßnahme sollte mindestens eine Verwarnung beinhalten. Unter Einsatz der nationalen Kontaktstellen, die gemäß der neuen Verordnung über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers einzurichten sind, werden bessere Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen.

3.2. Rechtsgrundlage

Grundlage des Verordnungsentwurfs zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92, der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 sowie der ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 ist Artikel 71 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

3.3. Subsidiaritätsprinzip

Es gilt das Subsidiaritätsprinzip, da der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Der Hauptzweck des Vorschlags besteht darin, bestehende Gemeinschaftsvorschriften klarer zu gestalten, und kann deshalb von den Mitgliedstaaten allein nicht erreicht werden. Ferner soll durch den Vorschlag der bestehende Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten verbessert werden. Dies kann von einem einzelnen Mitgliedstaat nicht bewerkstelligt werden, sondern nur von den Mitgliedstaaten gemeinsam auf bilateraler Ebene.

Daher muss die Gemeinschaft tätig werden, da die genannten Probleme von einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten nicht in wünschenswerter Weise gelöst werden können. Der Vorschlag steht deshalb mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag geht nicht über das für die Erreichung seiner Ziele erforderliche Maß hinaus und steht aus folgenden Gründen mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang:

- Gegenstand des Vorschlags ist der grenzüberschreitende Verkehr, der einer Regelung bedarf, die einheitlich angewandt werden kann und einen fairen Wettbewerb ermöglicht.
- Der Vorschlag verpflichtet die Mitgliedstaaten, bei schweren Verstößen oder bei wiederholten leichten Verstößen Verwarnungen auszusprechen, wobei es allerdings den Mitgliedstaaten überlassen bleibt, über den Entzug von Gemeinschaftslizenzen, beglaubigten Abschriften oder Fahrerbescheinigungen zu entscheiden.

3.5. Wahl des Instruments

Als Instrument wird eine Verordnung vorgeschlagen,

(1) weil die Neufassung Bereiche betrifft, die bereits durch Verordnungen geregelt sind, und

(2) weil der Versuch der Kommission, im Jahr 2005 die bestehenden Vorschriften zum Kabotageverkehr im Wege einer Mitteilung, d. h. ohne Rechtsakt, zu präzisieren, nicht ausreichte, um die befristete Natur der Kabotage klären zu helfen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

5.1. Vereinfachung

Der Vorschlag trägt zu einer Vereinfachung des Acquis bei. Er ist im Turnusprogramm der Kommission zur Aktualisierung und Vereinfachung der EU-Rechtsvorschriften sowie in ihrem Gesetzgebungs- und Arbeitsprogramm unter der Referenz 2006/TREN/ 42 aufgeführt.

Die überholten Maßnahmen wurden in dem Vorschlag gestrichen sowie Inhalt, Präsentation und Wortlaut der einzelnen Bestimmungen so weit wie möglich geprüft und angepasst, um sie verständlicher zu machen und mehrdeutige Auslegungen zu vermeiden.

Der Vorschlag entspricht der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 28. November 2001 über eine systematischere Neufassung von Rechtsakten. Er wurde auf der Grundlage einer vorbereitenden Konsolidierung des Textes erstellt, die vom Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems vorgenommen worden war. Bei der Umnummerierung einzelner Artikel wurde die alte und die neue Nummerierung in eine Entsprechungstabelle in Anhang III der neugefassten Verordnung aufgenommen.

5.2. Aufhebung geltender Rechtsvorschriften

Mit der Annahme des Vorschlags werden die Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und Nr. 3118/93 sowie die Richtlinie 2006/94/EG, mit der die erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 unlängst kodifiziert wurde, aufgehoben.

5.3. Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

5.4. Einzelerläuterung zum Vorschlag

Mit dem Vorschlag werden die Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und Nr. 3118/93 über den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt sowie die Richtlinie 2006/94/EG, die bestimmte Beförderungsarten von der Genehmigungspflicht ausnimmt, konsolidiert und zusammengefasst. Die bestehenden Rechtsvorschriften werden präzisiert und in bestimmten Aspekten ergänzt, um ihre Gesamtkohärenz zu stärken und eine wirksame Anwendung zu gewährleisten.

Der Vorschlag beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

Klärung des Geltungsbereichs, der Begriffsbestimmungen und des Grundsatzes

In *Artikel 1* wird der Geltungsbereich präzisiert. Die Verordnung gilt für alle grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft, einschließlich Beförderungen aus und nach Drittländern, sowie für den innerstaatlichen Güterkraftverkehr, der von Verkehrsunternehmen außerhalb des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung zeitweilig durchgeführt wird (Kabotage). Bezüglich Beförderungen aus und nach Drittländern heißt es in Artikel 1, dass der Teil der Fahrt, der in dem Mitgliedstaat der Be- oder der Entladung stattfindet, von der Verordnung ausgenommen ist, sofern zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittstaat kein Abkommen besteht. Die Verordnung gilt allerdings innerhalb der im Transit durchquerten Mitgliedstaaten.

Nur bestimmte Beförderungen, die klar definiert und kommerziell von geringer Bedeutung sind, fallen nicht in den Geltungsbereich der Verordnung.

In *Artikel 2* und *Artikel 3* werden die Begriffe „gebietsfremde Verkehrsunternehmer“ sowie „schwerwiegende oder wiederholte geringfügige Verstöße“ neu definiert.

Gemeinschaftslizenz und Fahrerbescheinigung

Artikel 4 enthält neue Bestimmungen zur genaueren Festlegung des Musters der Gemeinschaftslizenz. *Artikel 5* enthält analoge Bestimmungen zur Fahrerbescheinigung. Die Muster für diese Dokumente sind in den Anhängen I und II enthalten. Beide Artikel sehen für die Kommission die Möglichkeit vor, die Muster dieser Dokumente nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß dem Beschluss 1999/468/EG an den technischen Fortschritt anzupassen.

Definition und Kontrolle der Kabotage

In *Artikel 4* wird der Begriff der Kabotage neu bestimmt, wobei näher auf die Bedingung eingegangen wird, dass Kabotage nur zeitweilig durchgeführt werden darf. Die befristete Natur der Kabotage schlägt sich zum einen in einer Begrenzung der Zahl der Kabotagebeförderungen nieder sowie darin, dass diese innerhalb einer bestimmten Frist durchzuführen sind. Die Verkehrsunternehmen dürfen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen durchführen, wobei diese Beförderungen innerhalb von sieben Tagen erfolgen müssen.

Ob eine Kabotagebeförderung zulässig ist, wird für die Vollzugsbehörden anhand der CMR-Frachtbriefe einfacher zu kontrollieren sein, in denen bei grenzüberschreitenden Fahrten die Daten der Be- und Entladung ausgewiesen sind. Der Vollständigkeit halber werden deshalb in Artikel 8 die Informationen genannt, die zu dokumentieren und im Fahrzeug mitzuführen sind, in Kenntnis dessen, dass die bei allen grenzüberschreitenden Fahrten verwendeten CMR-Frachtbriefe diese Angaben ohnehin enthalten. Mit dieser Definition könnten effiziente Verkehrsunternehmer, die regelmäßig grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, die Ladungen ihrer Fahrzeuge optimieren und Leerfahrten reduzieren.

Artikel 8 verbietet nicht, dass die Mitgliedstaaten Verkehrsunternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, entsprechend ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften einen weitergehenden Zugang zu ihrem nationalen Güterkraftverkehrsmarkt gewähren können.

Die Bestimmung aus Artikel 8 der Verordnung 3118/93 über Maßnahmen bei ernststen Marktstörungen im innerstaatlichen Verkehr wurde nicht in die Neufassung übernommen. Diese Bestimmung wurde seit der Marköffnung für Kabotagebeförderungen im Inlandsverkehr am 1. Januar 1994 nie angewandt und kann daher als gegenstandslos betrachtet werden.

Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten

Obwohl die bestehenden Verordnungen bereits eine gegenseitige Amtshilfe der Mitgliedstaaten vorsehen, hat sich diese Zusammenarbeit in der Praxis niemals voll entwickelt. Verstöße gebietsfremder Verkehrsunternehmen wurden von dem Mitgliedstaat, in dem ein Verstoß begangen wurde, nur in Einzelfällen dem Mitgliedstaat der Niederlassung des Unternehmens gemeldet und führten kaum dazu, dass dieser Sanktionen gegen das Unternehmen verhängte.

Um den Informationsaustausch zwischen den einzelstaatlichen Behörden zu verstärken und zu erleichtern, sind die Mitgliedstaaten nach *Artikel 10* verpflichtet, über die nationalen Kontaktstellen, die gemäß der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers einzurichten sind, Informationen auszutauschen. Dabei handelt es sich um benannte Behörden oder Stellen, die den Auftrag haben, mit den entsprechenden Einrichtungen in den anderen Mitgliedstaaten Informationen auszutauschen. Ferner ist in *Artikel 13* vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten in ihre einzelstaatlichen Unternehmensregister sämtliche schwerwiegende und wiederholte geringfügige Verstöße, die ihre Kraftverkehrsunternehmer begehen und die mit einer Sanktion geahndet werden, eintragen müssen.

Entzug der Gemeinschaftslizenz und Informationsaustausch

Zur Angleichung der Überwachungs- und Kontrollsysteme der Mitgliedstaaten bestehen zwei Möglichkeiten. Entweder könnten die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, gegen gebietsfremde Unternehmen, die ihr Hoheitsgebiet durchfahren, Sanktionen von abschreckender Wirkung zu verhängen, beispielsweise indem sie die gegenseitige Anerkennung der Gemeinschaftslizenz aufheben. Dies könnte zu Diskriminierungen durch die Behörden führen und gegebenenfalls dem Grundsatz der Freizügigkeit widersprechen. Die zweite Möglichkeit besteht darin, die Befugnisse und Möglichkeiten der nationalen Behörden, die Gemeinschaftslizenzen erteilen und entziehen können, auszuweiten. In diesem Vorschlag sowie bei der Änderung der Richtlinie 96/26/EG wird dieser zweite Ansatz verfolgt.

Bei schwerwiegenden oder wiederholten geringfügigen Verstößen gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs muss deshalb laut *Artikel 11* die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats eine Verwarnung aussprechen. Diese Pflicht besteht auch bei Verstößen, die in anderen Mitgliedstaaten begangen werden. Zusätzlich werden in Artikel 11 Absatz 1 die Sanktionen präzisiert, die die Mitgliedstaaten gegen die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen verhängen dürfen, nämlich der (zeitweilige oder teilweise) Entzug der beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz, der Gemeinschaftslizenz selbst oder der Fahrerbescheinigungen. Ferner können die Mitgliedstaaten dem Verkehrsleiter eines Unternehmens („Transport Manager“) die Ausübung seiner Tätigkeit vorübergehend oder ständig verbieten.

Der *Artikel 12* sieht ein neues Verfahren vor, das die Mitgliedstaaten bei der Feststellung von Verstößen einhalten müssen. Die entsprechenden Angaben sind innerhalb eines Monats nach

einem einheitlichen Muster mitzuteilen. Der Mitgliedstaat der Niederlassung des Unternehmens kann zur Verhängung von Verwaltungsanktionen aufgefordert werden. Er hat drei Monate Zeit, den anderen Mitgliedstaat über die Folgemaßnahmen zu unterrichten.

Anhänge

Für die Muster der Gemeinschaftslizenz und der Fahrerbescheinigung in den Anhängen I und II der Verordnung werden einige Umgestaltungen vorgeschlagen. Sie sollen zur Vereinheitlichung dieser Kontrollpapiere und zu einer besseren Lesbarkeit beitragen. Auch der Wortlaut wurde an bestimmten Stellen angepasst, um den normativen Änderungen in der neuen Verordnung Rechnung zu tragen.

Unveränderte Bestimmungen

Die folgenden Bestimmungen bleiben trotz einiger technischer Anpassungen im Wesentlichen unverändert:

Verordnung 881/92: Artikel 3 und 7; Verordnung 3118/93: keine.

2007/0099 (COD)

↓ 881/92
⇒ neu

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

~~über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten~~

↓ 3118/93

~~zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind~~

↓ neu

über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs

↓ 3118/93 (angepasst)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel ~~75~~ ~~⊗~~ 71 ~~⊗~~ ,

auf Vorschlag der Kommission²,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁵,

in Erwägung nachstehender Gründe:

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

↓ neu

- (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 Mitgliedstaaten⁶, 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 sind⁷, 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 Güterkraftverkehr⁸ müssen in einigen wesentlichen Punkten geändert werden. Aus Gründen der Klarheit sollte eine Neufassung der genannten Verordnungen und der Richtlinie vorgenommen werden.

↓ 881/92, Erwägung 1
(angepasst)

- (2) Die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert 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 Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind ☒. Diese Regeln müssen so gestaltet sein, dass sie ~~zur Vollendung~~ ☒ zu einem reibungslosen Funktionieren ☒ des Binnenmarktes im Verkehr beitragen.

↓ 3118/93, Erwägung 1
(angepasst)

~~Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erstreckt sich nach Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b) des Vertrages unter anderem auf die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind.~~

↓ 881/92, Erwägung 2

- (3) Dank dieser einheitlichen Marktzugangsregelung wird die Dienstleistungsfreiheit hergestellt, indem alle Beschränkungen aufgehoben werden, die mit der Staatsangehörigkeit des Erbringers von Dienstleistungen oder damit

⁶ ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002, ABl. L 76 vom 19.3.2002, S. 1.

⁷ ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002, ABl. L 76 vom 19.3.2002, S. 1.

⁸ Richtlinie 2006/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr, ABl. L 374 vom 27.12.2006, S. 5.

zusammenhängen, dass dieser nicht in dem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll.

↓ neu

- (4) Die gemeinschaftlichen Regeln für den Marktzugang im Güterkraftverkehr wurden erstmals mit den Verordnungen Nr. 881/92 und Nr. 3118/92 des Rates sowie in der Richtlinie 2006/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates aufgestellt. Im Interesse der Klarheit und Vereinfachung empfiehlt es sich, eine Neufassung dieser Rechtsakte vorzunehmen und sie in einer einzigen Verordnung zu konsolidieren.

↓ neu

- (5) Zur Gewährleistung eines einheitlichen gemeinschaftlichen Rahmens für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr sollte diese Verordnung für alle grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft gelten. Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten werden noch weitgehend durch bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und den betreffenden Drittstaaten geregelt. Die Verordnung sollte deshalb nicht für die in dem Mitgliedstaat der Be- oder Entladung zurückgelegte Wegstrecke gelten, solange das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland nicht geschlossen wurde. Innerhalb der im Transit durchquerten Mitgliedstaaten sollte die Verordnung allerdings gelten.

↓ 881/92, Erwägung 3
(angepasst)

~~Bei Beförderungen von einem Mitgliedstaat nach einem Drittland bzw. umgekehrt ist bis zum Abschluß oder bis zur Änderung der entsprechenden Abkommen mit den betroffenen Drittländern die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Strecke im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, auszusetzen, damit der Grundsatz der Nichtdiskriminierung und der Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Transportunternehmern der Gemeinschaft eingehalten wird.~~

↓ 881/92, Erwägung 4
(angepasst)

~~Aufgrund des Urteils des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 und der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 28. und 29. Juni 1985 zu der Kommissionsmitteilung über die Vollendung des Binnenmarktes hat der Rat am 21. Juni 1988~~

~~die Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über den Zugang zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt⁹ erlassen.~~

↓ 881/92, Erwägung 5
(angepasst)

~~Nach Artikel 4a der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76, der mit der Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 eingefügt wurde, werden ab 1. Januar 1993 bei den dort bezeichneten Beförderungen die Gemeinschaftskontingente, die bilateralen Kontingente zwischen Mitgliedstaaten und die Kontingente für Beförderungen im Transitverkehr nach oder aus Drittländern aufgehoben und eine Markt Zugangsregelung ohne mengenmäßige Beschränkungen eingeführt, welche auf qualitativen Kriterien beruht, denen die Güterkraftverkehrsunternehmen genügen müssen.~~

↓ 881/92, Erwägung 6
(angepasst)

~~Diese qualitativen Kriterien sind vor allem in der Richtlinie 74/561/EWG des Rates vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr¹⁰ vorgesehen.~~

↓ 881/92, Erwägung 7
(angepasst)

~~Gemäß Artikel 4b der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76, der ebenfalls mit der Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 eingefügt wurde, erläßt der Rat die zur Durchführung des Artikels 4a erforderlichen Vorschriften.~~

↓ 3118/93, Erwägung 2
(angepasst)

~~Die genannte Bestimmung erfordert die Beseitigung aller Beschränkungen für Erbringer von Dienstleistungen aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder des Umstandes, daß sie in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll, niedergelassen sind.~~

⁹ ABl. Nr. L 357 vom 29.12.1976, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3914/90 (ABl. Nr. L 375 vom 31.12.1990, S. 7).

¹⁰ ABl. Nr. L 308 vom 19.11.1974, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3572/90 (ABl. Nr. L 353 vom 17.12.1990, S. 12).

↓ 3118/93, Erwägung 3
(angepasst)

~~Um eine flexible und reibungslose Durchführung dieser Bestimmung zu ermöglichen, sollte vor der Anwendung der endgültigen Regelung eine Übergangsregelung für die Kabotage vorgesehen werden.~~

↓ 3118/93, Erwägung 9
(angepasst); 2006/94, Erwägung 4
(angepasst)

- (6) Aufgrund der ~~Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962~~ Richtlinie 2006/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr¹¹ ~~zwischen Mitgliedstaaten~~ fällt ~~gegenwärtig~~ eine Reihe von Beförderungen nicht unter die Regelungen für die Kontingentierung und die Beförderungsgenehmigungen. Im Rahmen der ~~mit~~ in dieser Verordnung ~~eingeführt~~ vorgesehenen ~~neuen~~ Marktorganisation empfiehlt es sich, bestimmte Beförderungen aufgrund ihrer besonderen Eigenart auch in Zukunft von der Regelung über die Gemeinschaftslizenz und anderen Beförderungsgenehmigungen auszunehmen.

↓ neu

- (7) Gemäß der Richtlinie 2006/94/EG ist für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 6 t beträgt, keine Gemeinschaftslizenz erforderlich. Die Gemeinschaftsvorschriften für den Güter- und den Personenkraftverkehr gelten allerdings in der Regel für Fahrzeuge ab 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 weniger als 3,5 t beträgt.

↓ 881/92, Erwägung 8
(angepasst)
⇒ neu

- (8) ~~Hinsichtlich der Durchführungsbestimmungen zu der Zugangsregelung erscheint es zweckmäßig, die~~ Die Ausübung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sollte von einer nichtkontingentierten ~~gemeinschaftlichen~~ ~~Transportlizenz~~ Gemeinschaftslizenz abhängig gemacht werden ~~zu machen~~. ⇒ Die

¹¹ ~~ABl. L 70 vom 6.8.1962, S. 2005. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 84/647 (ABl. L 335 vom 22.12.1984, S. 72).~~ ABl. L 374 vom 27.12.2006, S. 3.

Verkehrsunternehmer sollten verpflichtet werden, eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz in jedem ihrer Fahrzeuge mitzuführen, um den Vollzugsbehörden, insbesondere denen außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung der Unternehmen, die Durchführung wirksamer Kontrollen zu erleichtern. Zu diesem Zweck müssen die Gestaltung und sonstige Merkmale der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Abschriften genauer spezifiziert werden. ⇐

↓ 881/92, Erwägung 10
(angepasst)

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

↓ neu

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

↓ 3118/93, Erwägung 4
(angepasst)
⇒ neu

- (11) ~~Nur~~ Verkehrsunternehmer, die Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß ~~dieser der~~ 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 Mitgliedstaaten¹²~~ sind, sowie Verkehrsunternehmer, die zur Durchführung bestimmter Kategorien grenzüberschreitender Beförderungen berechtigt sind, ~~können~~ ⇒ sollten ⇐ zur Kabotage zugelassen werden.

↓ 3118/93, Erwägung 5
(angepasst)

~~Diese Übergangsregelung sollte ein Kontingent gemeinschaftlicher Kabotagegenehmigungen beinhalten, das stufenweise angehoben wird.~~

↓ 3118/93, Erwägung 6 (angepasst)

~~Die Bedingungen für die Ausstellung und die Verwendung dieser Kabotagegenehmigungen sind festzulegen.~~

↓ 3118/93, Erwägung 7 (angepasst)

~~Es empfiehlt sich, die Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats für die Kabotagetätigkeiten festzulegen.~~

↓ 3118/93, Erwägung 8 (angepasst)

~~Es müssen Bestimmungen erlassen werden, wonach bei einer ernsten Störung in den Markt der betreffenden Verkehrsunternehmer eingegriffen werden kann. Zu diesem Zweck müssen ein geeignetes Beschlussfassungsverfahren eingeführt und die erforderlichen statistischen Daten gesammelt werden.~~

↓ neu

(12) In der Vergangenheit wurden solche innerstaatlichen Beförderungen zeitweilig zugelassen. Praktisch war es aber schwierig festzustellen, welche Dienste zulässig sind. Daher bedarf es klarer und einfach durchzusetzender Vorschriften.

↓ neu

(13) 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 Dienstleistungen¹³ gilt dann, wenn Verkehrsunternehmer Arbeitnehmer, mit denen ein Arbeitsverhältnis besteht, für die Erbringung von Kabotagediensten von dem Mitgliedstaat entsenden, in dem sie normalerweise arbeiten.

¹³ ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1.

↓	2006/94,	Erwägung	1
	(angepasst)		

~~Die erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr) ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden. Aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, die genannte Richtlinie zu kodifizieren.~~

↓	2006/94,	Erwägung	2
	(angepasst)		

~~Eine gemeinsame Verkehrspolitik setzt unter anderem gemeinsame Regeln für den internationalen Güterkraftverkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten voraus. Diese Regeln müssen so gestaltet sein, dass sie zu einem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes beitragen.~~

↓	2006/94,	Erwägung	3
	(angepasst)		

~~Der internationale Güterkraftverkehr muss daher unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Entwicklung von Handel und Verkehr innerhalb der Gemeinschaft schrittweise ausgeweitet werden.~~

↓	2006/94,	Erwägung	4
	(angepasst)		

~~Eine Reihe von Beförderungen fielen nicht unter die Regelungen für die Kontingentierung und die Beförderungsgenehmigungen. Im Rahmen der mit der 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 eingeführten Marktorganisation empfiehlt es sich, bestimmte Beförderungen aufgrund ihrer besonderen Eigenart auch in Zukunft von der Regelung über die Gemeinschaftslizenz und anderen Beförderungsgenehmigungen auszunehmen.~~

↓	2006/94,	Erwägung	5
	(angepasst)		

~~Diese Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang II Teil B genannten Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung der Richtlinien unberührt lassen.~~

↓ 3118/93, Erwägung 9
(angepasst)

- (14) Es ist zweckmäßig, dass sich die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die ordnungsgemäße Anwendung ~~der eingeführten Regelung, insbesondere im Bereich der Ahndung von Verstößen,~~ dieser Verordnung gegenseitig Amtshilfe leisten. ~~Die Sanktionen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen. Es muss die Möglichkeit vorgesehen werden, ein Rechtsmittel einzulegen.~~

↓ neu

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

↓ neu

- (16) Die Mitgliedstaaten sollten in ihre einzelstaatlichen Unternehmensregister sämtliche schwerwiegende und wiederholte geringfügige Verstöße, die Kraftverkehrsunternehmer begehen und die mit einer Sanktion geahndet werden, eintragen.
- (17) Um den Informationsaustausch zwischen den einzelstaatlichen Behörden zu verstärken und zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten die sachdienlichen Informationen über die nationalen Kontaktstellen austauschen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. [...] des Europäischen Parlaments und des Rates vom [...] [Zugang zum Beruf]¹⁴ eingerichtet wurden.
- (18) Die zur Anwendung 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 Durchführungsbefugnisse¹⁵ verabschiedet werden.

¹⁴ ABl. [...]

¹⁵ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (AbI. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

- (19) Insbesondere sollte die Kommission ermächtigt werden, für bestimmte Dokumente zur Durchführung dieser Verordnung entsprechende Muster festzulegen und die Anhänge I und II an den technischen Fortschritt anzupassen. Da solche Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind und dazu dienen, nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung zu ändern oder ihr neue nicht wesentliche Bestimmungen hinzuzufügen, müssen sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG verabschiedet werden.
- (20) Aus Gründen der Effizienz sollten die im Rahmen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle üblichen Fristen für den Beschluss solcher Maßnahmen verkürzt werden.
- (21) Die Mitgliedstaaten sollten die zur Anwendung dieser Verordnung notwendigen Maßnahmen ergreifen, insbesondere in Bezug auf effiziente, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen.
- (22) Da die Ziele der zu ergreifenden Maßnahmen von den Mitgliedstaaten nicht im gewünschten Maß verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkung der Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Kommission im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Gemäß dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die vorliegende Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (23) Die Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EWG) Nr. 3118/93 sowie die Richtlinie 2006/94/EG sind daher aufzuheben –

↓ 881/92 (angepasst)

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

⊗ Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen ⊗

Artikel 1

⊗ Geltungsbereich ⊗

↓ 881/92 (angepasst)
⇒ neu

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 in dem Mitgliedstaat, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, zurückgelegte Wegstrecke, ~~sofern~~ ⊗ solange ⊗ das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland ⊗ nicht geschlossen wurde ⊗ ~~ist~~.

3. Bis zum Abschluss ~~von~~ ⊗ der ⊗ Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betroffenen Drittländern ⊗ 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 ~~die in Absatz 2 genannten~~ Beförderungen ⊗ aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt; ⊗ ~~Die Mitgliedstaaten bemühen sich jedoch um eine Anpassung dieser Abkommen, damit der Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen gemeinschaftlichen Transportunternehmern gewahrt bleibt;~~
- b) die in bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten enthaltenen Vorschriften über ~~die in Absatz 2 genannten~~ 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 Transportverkehrsunternehmen durchgeführt werden, die nicht in diesem Mitgliedstaat niedergelassen sind.

~~Die Mitgliedstaaten bemühen sich jedoch um eine Anpassung dieser~~ ⊗ passen die unter Buchstabe a) genannten ⊗ Abkommen an, damit der Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen gemeinschaftlichen Transportverkehrsunternehmen gewahrt bleibt.

↓ neu

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

↓ 2006/94 (angepasst)

⇒ neu

~~Artikel~~

~~1. Die Mitgliedstaaten liberalisieren unter den in Absatz 2 festgelegten Bedingungen die in Anhang I aufgeführten internationalen Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr oder im Werkverkehr aus und nach ihrem eigenen Hoheitsgebiet oder im Durchgang durch ihr eigenes Hoheitsgebiet.~~

~~25. ☒ Folgende Beförderungen sowie im Zusammenhang damit durchgeführte Leerfahrten ☒ im Zusammenhang mit den in Anhang I aufgeführten Beförderungen werden ⇒ sind von dieser Verordnung ausgenommen ⇐ von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen sowie allen Beförderungsgenehmigungen befreit.~~

↓ 2006/94 (angepasst)

⇒ neu

~~ANHANG I~~

~~Beförderungen, die von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen und sonstigen Genehmigungspflichten befreit sind~~

- ~~1.a)~~ Die Beförderung von Postsendungen im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste.
- ~~2.b)~~ Die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen.
- ~~3.c)~~ Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, ~~≤ ⇒ 3,5 ⇐ t nicht übersteigt oder deren zulässige Nutzlast, einschließlich der Nutzlast der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt.~~
- ~~4.d)~~ Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - ~~(a)i)~~ Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instand gesetzt worden sein;
 - ~~(b)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;

~~(e)iii)~~ die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens geführt werden;

~~(e)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 Rates ~~vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr~~¹⁶ erfüllen müssen;

~~Dies gilt nicht bei Einsatz eines Ersatzfahrzeugs für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des sonst verwendeten Kraftfahrzeugs;~~

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

~~5.e)~~ die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern.

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

↓ 2006/94 (angepasst)

Artikel 2

~~6. Diese Richtlinie~~ Die Bestimmungen in Absatz 5 ~~ändert~~ ändern nicht die Bedingungen, von denen die Mitgliedstaaten bei ihren eigenen Staatsangehörigen den Zugang zu den in ~~dieser Richtlinie~~ dem Absatz genannten Tätigkeiten abhängig machen.

↓ 2006/94 Art. 3 (angepasst)

Artikel 3

~~Die erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr wird unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang II Teil B genannten Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und die Anwendungsfristen aufgehoben.~~

~~Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen.~~

↓ 881/92 Art. 2 (angepasst)

Artikel 2
⊗Begriffsbestimmungen ⊗

Im Sinne dieser Verordnung gelten als

- 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 bestimmt sind;
- 2) „*grenzüberschreitender Verkehr*“:
- ⊗ beladen zurückgelegte ⊗ Fahrten eines Fahrzeugs mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,
 - ⊗ beladen zurückgelegte ⊗ Fahrten eines Fahrzeugs mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt in einem Mitgliedstaat und der Bestimmungsort in einem Drittland oder umgekehrt befindet,
 - ⊗ beladen zurückgelegte ⊗ Fahrten eines Fahrzeugs zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten,
 - Leerfahrten in Verbindung mit ~~diesen~~ Beförderungen ⊗ gemäß den Buchstaben a), b) und c) ⊗ ;

↓ neu

- 3) „*Aufnahmemitgliedstaat*“: ein Mitgliedstaat, in dem ein Verkehrsunternehmer tätig, aber nicht niedergelassen ist;
- 4) „*gebietsfremder Verkehrsunternehmer*“: ein Verkehrsunternehmer, der in einem Aufnahmemitgliedstaat tätig ist;

↓484/2002 Art. 1 Ziff. 1
(angepasst)
⇒ neu

- 5) „*Fahrer*“: ~~die~~ ⊗ jede ⊗ Person, die ein Fahrzeug führt, ⊗ sei es auch nur kurzzeitig, ⊗ oder in ~~diesem~~ ⊗ einem ⊗ Fahrzeug ⇒ in Wahrnehmung ihrer Aufgaben ⇐ befördert wird, um es bei Bedarf führen zu können;

↓ neu

- 6) „Kabotage“: gewerblicher innerstaatlicher Verkehr, der zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird;
- 7) „schwerwiegende oder wiederholte geringfügige Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs“: Verstöße, die zum Verlust der Zuverlässigkeit gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 der Verordnung [Zulassung zum Beruf] führen.
-

↓ 881/92 (angepasst)

⊗ Kapitel II: Grenzüberschreitender Verkehr ⊗

Artikel 3 ⊗ Grundsatz ⊗

↓ 484/2002 Art. 1 Ziff. 2 Buchst.
a)

1 Der grenzüberschreitende Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz in Verbindung - sofern der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittstaats ist - mit einer Fahrerbescheinigung.

↓ 881/92 (angepasst)

Artikel 4 ⊗ Gemeinschaftslizenz ⊗

~~1. Die Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3 ersetzt - soweit es vorhanden ist - das von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellte Dokument, in dem bescheinigt wird, daß der Transportunternehmer zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt zugelassen ist.~~

~~Sie ersetzt für die unter diese Verordnung fallenden Beförderungen auch die gemeinschaftlichen bzw. die unter Mitgliedstaaten ausgetauschten bilateralen Genehmigungen, die bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung erforderlich sind.~~

↓ 881/92 Art. 3 Abs. 2 (angepasst)

1. Die Gemeinschaftslizenz wird von einem Mitgliedstaat gemäß ~~den Artikeln 5 und 7~~ ⊗ dieser Verordnung ⊗ jedem gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer erteilt, der

- a) in einem Mitgliedstaat (~~nachstehend «Niederlassungsmitgliedstaat» genannt~~) gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften ~~dessen~~ und den innerstaatlichen Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats niedergelassen ist;
- b) in ~~diesem Mitgliedstaat~~ dem Niederlassungsmitgliedstaat gemäß den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und ~~dieses Mitgliedstaats~~ den innerstaatlichen Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers zur Durchführung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs berechtigt ist.

↓ 484/2002 Art. 1 Ziff. 3
(angepasst)

~~2. Die Fahrerbescheinigung gemäß Artikel 3 bestätigt, dass im Rahmen einer Beförderung auf der Straße, für die eine Gemeinschaftslizenz besteht, der diese Beförderung durchführende Fahrer, der Staatsangehöriger eines Drittstaats ist, in dem Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, gemäß den Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls, je nach den Vorschriften dieses Mitgliedstaats, gemäß den Tarifverträgen über die Bedingungen für die Beschäftigung und Berufsausbildung von Fahrern beschäftigt ist, um dort Beförderungen auf der Straße vorzunehmen.~~

↓ 881/92 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 5

~~21.~~ Die Gemeinschaftslizenz ~~gemäß Artikel 3~~ wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt und kann erneuert werden . ⇒ Vor dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung ausgestellte Gemeinschaftslizenzen und beglaubigte Abschriften bleiben bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer gültig. ⇐

~~32.~~ ~~Die Mitgliedstaaten~~ Der Niederlassungsmitgliedstaat ~~händigen~~ händigt dem Inhaber das Original der Gemeinschaftslizenz, das von dem ~~Transport~~ Verkehrsunternehmen aufbewahrt wird, sowie so viele beglaubigte Abschriften aus, wie dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz Fahrzeuge als volles Eigentum oder aufgrund eines anderen Rechts, insbesondere aus Ratenkauf-, Miet- oder Leasingvertrag, zur Verfügung stehen.

~~43.~~ Die Gemeinschaftslizenz und die beglaubigten Abschriften ~~muss~~ müssen dem Muster in Anhang I entsprechen. In diesem Anhang ist auch die Verwendung der Gemeinschaftslizenz geregelt.

⇒ Die Maßnahmen mit dem Zweck, nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung zu ändern und den Anhang I an den technischen Fortschritt anzupassen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 14 Absatz 2 beschlossen. ⇐

↓ neu

5. Die Gemeinschaftslizenz und die beglaubigten Abschriften tragen einen Präge­stempel oder ein Dienstsiegel der ausstellenden Behörde sowie eine Original­unterschrift und eine Seriennummer. Die Seriennummern der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Abschriften werden im einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. xx/xxxx [Zulassung zum Beruf] als Teil des Datensatzes zu dem Verkehrsunternehmen gespeichert.

↓ 881/92 (angepasst)

⇒ neu

64. Die Gemeinschaftslizenz wird auf den Namen des TransportVerkehrs­unternehmers ausgestellt. Sie ~~darf~~ ⇒ wird ⇐ ~~von diesen~~ ⊗ vom Verkehrs­unternehmer ⊗ nicht an Dritte übertragen werden. Eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz muss ~~im~~ ⊗ in jedem ⊗ Fahrzeug ⊗ des Verkehrs­unternehmers ⊗ mitgeführt werden und ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

↓ 881/92 Anhang I Seite 2 Absatz 7 Sätze 2 und 3 (angepasst)

Bei Fahrzeugkombinationen ~~ist~~ ⊗ wird ⊗ ~~sie~~ ⊗ die beglaubigte Abschrift ⊗ im Kraftfahrzeug ~~mitzuführen~~ 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.

↓ 484/2002 Art. 1 Ziff. 4 (angepasst)

~~5. Die Gemeinschaftslizenz wird für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt; sie kann jeweils für denselben Zeitraum erneuert werden.~~

↓ 484/2002 Art. 1 Ziff. 2 Buchst. b) und Art. 1 Ziff. 5 (angepasst)

⇒ neu

Artikel ~~65~~

⊗ Fahrerbescheinigung ⊗

13. Die Fahrerbescheinigung wird von einem Mitgliedstaat gemäß diesem Artikel ~~6~~ jedem Verkehrs­unternehmer ausgestellt, der

- a) Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und der
- b) in diesem Mitgliedstaat Fahrer, die Staatsangehörige eines Drittlandes sind, rechtmäßig beschäftigt oder Fahrer rechtmäßig einsetzt, die Staatsangehörige eines Drittstaats sind und ihm als Arbeitskraft gemäß den Bestimmungen zur Verfügung gestellt werden, die in diesem Mitgliedstaat für die Beschäftigung und die Berufsausbildung von Fahrern durch
- i) Rechts- und Verwaltungsvorschriften und
- ii) gegebenenfalls Tarifverträge nach den in diesem Mitgliedstaat geltenden Vorschriften festgelegt wurden.

2. Die Fahrerbescheinigung wird von der zuständigen Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmens ~~dem Mitgliedstaat~~ auf Antrag des Inhabers der Gemeinschaftslizenz für jeden Fahrer ausgestellt, der Staatsangehöriger eines Drittstaats ist und den er rechtmäßig beschäftigt bzw. der ihm ~~gemäß den Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls, je nach den Vorschriften dieses Mitgliedstaats, gemäß den Tarifverträgen über die in diesem Mitgliedstaat geltenden Bedingungen für die Beschäftigung und Berufsausbildung von Fahrern~~ rechtmäßig zur Verfügung gestellt wird. Mit der Fahrerbescheinigung wird bestätigt, dass der darin genannte Fahrer unter den in ~~Artikel 4~~ Absatz 1 festgelegten Bedingungen beschäftigt ist.

3. Die Fahrerbescheinigung muss dem Muster in Anhang ~~IIII~~ entsprechen. ~~In diesem Anhang werden auch die Bedingungen für die Verwendung der Fahrerbescheinigung festgelegt.~~

⇒ 4. Die Maßnahmen mit dem Zweck, nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung zu ändern und den Anhang II an den technischen Fortschritt anzupassen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 14 Absatz 2 beschlossen. ⇐

⇒ 5. Die Fahrerbescheinigung trägt einen Prägestempel oder ein Dienstsiegel der ausstellenden Behörde sowie eine Unterschrift und eine Seriennummer. Die Seriennummer der Fahrerbescheinigung wird im einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. xx/xxxx [Zulassung zum Beruf] als Teil des Datensatzes zu dem Verkehrsunternehmen gespeichert, das die Bescheinigung dem darin genannten Fahrer zur Verfügung stellt. ⇐

~~Die Mitgliedstaaten treffen alle sachdienlichen Vorkehrungen, um die Fälschung von Fahrerbescheinigungen auszuschließen. Sie unterrichten die Kommission hiervon.~~

46. 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 Abschrift der von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers ausgestellten Fahrerbescheinigung ist in den Geschäftsräumen des Verkehrsunternehmers aufzubewahren. Die Fahrerbescheinigung ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

57. Die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung wird vom ausstellenden Mitgliedstaat festgesetzt; sie beträgt höchstens fünf Jahre. ⇒ Vor dem Datum des Inkrafttretens 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.

↓ 881/92 Art. 7 (angepasst)
→₁ 484/2002 Art. 1 Ziff. 6

Artikel ~~76~~

☒ Überprüfung der Bedingungen ☒

→₁ 1. ← Bei Vorlage eines Antrags auf Erteilung einer Gemeinschaftslizenz und spätestens fünf Jahre nach der Erteilung sowie im weiteren Verlauf mindestens alle fünf Jahre prüfen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob der ~~Transport~~ Verkehrsunternehmer die Voraussetzungen des Artikels ~~3 Absatz 2~~ 4 Absatz 1 erfüllt bzw. weiterhin erfüllt.

↓ 484/2002 Art. 1 Ziff. 6

2. Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats überprüfen regelmäßig, ob die Bedingungen des Artikels ~~35~~ Absatz ~~31~~, 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 Bescheinigungen durch.

↓ 484/2002 Art. 1 Ziff. 7
(angepasst)

Artikel ~~87~~

☒ Vorenthaltung und Entzug der Gemeinschaftslizenz und Fahrerbescheinigung ☒

1. Sind die in Artikel ~~3 Absatz 2~~ 4 Absatz 1 bzw. Artikel 5 Absatz 13 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so lehnen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats die Erteilung oder Erneuerung der Gemeinschaftslizenz bzw. 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 ~~3 Absatz 2~~ 4 Absatz 1 bzw. Artikel 5 Absatz 31 nicht mehr erfüllt;
- b) zu Tatsachen, die für die ~~Erteilung~~ ☒ Beantragung ☒ der Gemeinschaftslizenz bzw. der Fahrerbescheinigung erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

↓ 484/2002 Art. 1 Ziff. 8

~~2. Die Mitgliedstaaten garantieren, dass jeder Inhaber einer Gemeinschaftslizenz gegen die Entscheidung der zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, durch die ihm eine Fahrerbescheinigung verweigert oder entzogen oder die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen zusätzlichen Bedingungen unterworfen wird, Rechtsmittel einlegen kann.~~

↓ 3118/93, 484/2002 (angepasst)

⊗ Kapitel III: Kabotage ⊗

↓ 484/2002 Art. 2 Ziff. 1
(angepasst)

Artikel ~~18~~

⊗ Grundsatz ⊗

1. Jeder Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Inhaber ~~der~~ ⊗ einer ⊗ Gemeinschaftslizenz ~~gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92~~ ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittstaats ist, ~~unter den in jener Verordnung festgelegten Bedingungen~~ eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, ~~wird ist~~ wird ist unter den in der vorliegenden Verordnung ⊗ diesem Kapitel ⊗ festgelegten Bedingungen ~~zum zeitweiligen gewerblichen Güterkraftverkehr in einem anderen Mitgliedstaat (nachstehend „Kabotage“ bzw. „Aufnahmemitgliedstaat“ genannt) zugelassen, ohne dass er dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen muss~~ ⊗ zur Durchführung von Kabotage berechtigt ⊗.

↓ neu

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

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

- 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) die Nummernschilder des Kraftfahrzeugs und des Anhängers.

Für diesen Zweck kommen der Frachtbrief oder ein anderes Beförderungsdokument in Frage.

↓ 3118/93 (angepasst)

~~42.~~ Jeder Unternehmer, der im Mitgliedstaat der Niederlassung in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften berechtigt ist, den in Artikel 1 Absatz 5 Buchstaben a, b und c ~~den Nummern 1, 2 und 3 des Anhangs der Ersten Richtlinie¹⁷~~ genannten gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen, ist unter den Bedingungen dieser Verordnung berechtigt, die Kabotage der gleichen Art bzw. die Kabotage mit Fahrzeugen der gleichen Kategorie durchzuführen.

↓ 484/2002 Art. 2 Ziff. 2
(angepasst)

~~Ist der Fahrer Staatsangehöriger eines Drittstaats, so muss er nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 eine Fahrerbescheinigung mit sich führen.~~

↓ 3118/93 (angepasst)
⇒ neu

~~52.~~ Die Zulassung zur Kabotage im Rahmen von Verkehrsleistungen gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe c ~~Nummer 5 des Anhangs der genannten Ersten Richtlinie~~ ist keinerlei Beschränkungen unterworfen.

¹⁷ Erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr. ABl. L 70 vom 6.8.1962, S. 2005/62. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 (Abl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1).

~~64.~~ Jedes Unternehmen, das in dem Mitgliedstaat der Niederlassung in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften berechtigt ist, die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen im Werkverkehr durchzuführen, ist berechtigt, die Kabotage im Werkverkehr nach der Definition in ~~☒~~ Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe d ~~☒~~ Nummer 4 des Anhangs der genannten Ersten Richtlinie durchzuführen.

~~Die Kommission legt die Einzelheiten der Anwendung dieses Absatzes fest.~~

↓ 3118/93 (angepasst)

~~Artikel 2~~

~~1. Im Hinblick auf die schrittweise Einführung der in Artikel 12 definierten endgültigen Regelung erfolgt die Kabotage unbeschadet des Artikels 1 Absatz 3 während eines Zeitraums vom 1. Januar 1994 bis zum 30. Juni 1998 im Rahmen eines gemeinschaftlichen Kabotagekontingents.~~

~~Die Kabotagegenehmigungen werden nach dem in Anhang I enthaltenen Muster ausgestellt.~~

↓ 3315/94 Art. 1 Ziff. 1

~~Das gemeinschaftliche Kabotagekontingent setzt sich entsprechend der nachstehenden Tabelle aus Kabotagegenehmigungen zusammen, die für jeweils zwei Monate gelten:~~

Jahr	Zahl der Genehmigungen
1994	30000
1995	46296
1996	60191
1997	83206
1. Januar bis 30. Juni 1998	54091

↓ 3118/93

~~2. Eine Kabotagegenehmigung kann auf Antrag eines Mitgliedstaats, der jeweils vor dem 1. November eines Jahres zu stellen ist, in zwei kürzerfristige, nur einen Monat gültige Genehmigungen umgewandelt werden.~~

~~Die kürzerfristigen Kabotagegenehmigungen werden nach dem in Anhang II enthaltenen Muster ausgestellt.~~

~~3. Das Kontingent wird wie folgt auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt:~~

	1995	1996	1997	1. Januar bis 30. Juni 1998
Belgien	3647	4742	6223	4045
Dänemark	3538	4600	6037	3925
Deutschland	5980	7774	10203	6632
Griechenland	1612	2096	2751	1789
Spanien	3781	4916	6452	4194
Frankreich	4944	6428	8436	5484
Irland	1645	2139	2808	1826
Italien	4950	6435	8445	5490
Luxemburg	1699	2209	2899	1885
Niederlande	5150	6695	8786	5711
Österreich	0	0	4208	2736
Portugal	2145	2789	3661	2380
Finnland	1774	2307	3029	1969
Schweden	2328	3027	3973	2583
Vereinigtes Königreich	3103	4034	5295	3442

↓ ~~3315/94 Art. 1 Ziff. 2~~

↓ 3118/93

~~Artikel 3~~

~~1. Die in Artikel 2 genannten Kabotagegenehmigungen erlauben dem durch sie Berechtigten, die Kabotage durchzuführen.~~

~~2. Die Kabotagegenehmigungen werden von der Kommission den Mitgliedstaaten der Niederlassung mitgeteilt und von den zuständigen Behörden oder Stellen des Mitgliedstaats der Niederlassung den antragstellenden Verkehrsunternehmern erteilt.~~

~~Diese Genehmigungen tragen das Kennzeichen des Mitgliedstaats der Niederlassung.~~

~~3. Die Kabotagegenehmigung wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt. Sie kann von diesem nicht auf einen Dritten übertragen werden. Die Kabotagegenehmigung kann nur für jeweils ein Fahrzeug verwendet werden.~~

~~Unter «Fahrzeug» ist ein im Mitgliedstaat der Niederlassung amtlich zugelassenes, ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmtes Kraftfahrzeug oder eine ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeugkombination zu verstehen, bei der zumindest das Kraftfahrzeug im Mitgliedstaat der Niederlassung amtlich zugelassen ist.~~

~~Ein gebietsfremder Verkehrsunternehmer muß über das Fahrzeug aufgrund seines vollen Eigentums oder aufgrund eines anderen Rechts, wie zum Beispiel ein Ratenkauf-, Miet- oder Leasingvertrag, verfügen können.~~

~~Im Fall der Miete wird das Fahrzeug von dem Verkehrsunternehmer im Niederlassungsstaat angemietet, um Kabotagefahrten durchzuführen. Ein gebietsfremder Verkehrsunternehmer kann jedoch zur Beendigung einer aufgrund einer Panne oder eines Unfalls unterbrochenen Kabotagefahrt im Aufnahmemitgliedstaat zu den gleichen Bedingungen wie die dort ansässigen Verkehrsunternehmer ein Fahrzeug mieten.~~

~~Die Kabotagegenehmigung sowie gegebenenfalls der Mietvertrag sind im Fahrzeug mitzuführen.~~

~~4. Die Kabotagegenehmigung ist auf Verlangen der Kontrollbeamten jederzeit vorzulegen.~~

~~5. Der Zeitpunkt, zu dem die Geltungsdauer der Kabotagegenehmigung beginnt, muß von den zuständigen Behörden oder Stellen des Mitgliedstaats der Niederlassung auf der Genehmigung vor ihrer Nutzung eingetragen werden.~~

~~Artikel 4~~

~~Die aufgrund einer Kabotagegenehmigung durchgeführten Beförderungen werden in ein Fahrtenberichtsheft eingetragen, dessen Blätter zusammen mit der Genehmigung binnen acht Tagen nach Ablauf ihrer Geltungsdauer an die zuständige Behörde oder Stelle des Mitgliedstaats der Niederlassung, die die Genehmigung erteilt hat, zurückzusenden sind.~~

~~Das Fahrtenberichtsheft wird nach dem in Anhang III enthaltenen Muster ausgestellt.~~

~~Artikel 5~~

~~1. Die zuständige Behörde oder Stelle eines jeden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission nach jedem Vierteljahr innerhalb einer Frist von drei Monaten, die im Fall des Artikels 7 auf einen Monat verkürzt werden kann, die Angaben über die Kabotagefahrten der in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmer für dieses Vierteljahr; die Angaben erfolgen in beförderten Tonnen und in Tonnenkilometern.~~

~~Diese Mitteilung erfolgt mittels einer Übersicht nach dem Muster in Anhang IV.~~

~~2. Die Kommission legt den Mitgliedstaaten umgehend zusammenfassende Übersichten vor, die sie anhand der ihr gemäß Absatz 1 übermittelten Angaben erstellt.~~

↓ 3118/93 Art. 6 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~69~~

Regeln für die Kabotage

1. Vorbehaltlich der Anwendung der ~~Gemeinschaftsregelung~~
 Gemeinschaftsvorschriften unterliegt die Durchführung der Kabotage~~fahrten~~ den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats in folgenden Bereichen:

- a) für den Beförderungsvertrag geltende ~~Preise und~~ Bedingungen;
- b) Fahrzeuggewichte und -abmessungen; ~~diese Gewichte und Abmessungen dürfen gegebenenfalls die im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers geltenden, keinesfalls aber die technischen Normen überschreiten, die in der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 86/364/EWG¹⁸ vermerkt sind;~~
- c) Vorschriften für die Beförderung bestimmter Kategorien von Beförderungsgut, insbesondere gefährlicher Güter, verderblicher Lebensmittel und lebender Tiere;
- d) Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten;
- e) Mehrwertsteuer (MwSt.) auf Beförderungsdienstleistungen. ~~Dabei gelten für Leistungen gemäß Artikel 1 dieser Verordnung die Bestimmungen des Artikels 21 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie 77/388/EWG¹⁹.~~

Die unter Buchstabe b) genannten Gewichte und Abmessungen dürfen gegebenenfalls die im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers geltenden, keinesfalls aber die von dem Aufnahmemitgliedstaat für den innerstaatlichen Verkehr festgelegten Höchstwerte oder die technischen ~~Normen~~ Merkmale überschreiten, die in ~~der Übereinstimmungsbescheinigung~~ den Nachweisen gemäß Artikel ~~1~~ 6 Absatz 1 der Richtlinie 86/364/EWG²⁰ 96/53/EG²¹ vermerkt sind.

¹⁸ ABl. L 221 vom 7.8.1986, S. 48.

¹⁹ Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern – Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage (ABl. L 145 vom 13.6.1977, S. 1). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/111/EWG (ABl. L 384 vom 30.12.1992, S. 47).

²⁰ ABl. L 221 vom 7.8.1986, S. 48.

²¹ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59.

~~2. Für die im Kabotagebetrieb eingesetzten Fahrzeuge gelten dieselben technischen Bau- und Ausrüstungsnormen wie für die im internationalen Güterverkehr zum Betrieb freigegebenen Fahrzeuge.~~

~~2²~~. Die in Absatz 1 genannten ~~Vorschriften~~ ☒ Verwaltungsvorschriften ☒ werden auf die gebietsfremden Verkehrsunternehmer unter denselben Bedingungen angewandt, wie sie dieser Staat seinen eigenen Staatsangehörigen auferlegt, damit jede ~~offenkundige oder versteckte~~ Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts ausgeschlossen wird.

~~4. Wird festgestellt, daß aufgrund der Erfahrungen die Liste der Bereiche der Rechtsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats in Absatz 1 angepaßt werden muß, so ändert der Rat diese Liste mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission.~~

↓ 3118/93 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 7

~~1. Im Fall einer ernststen Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen 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.~~

~~2. Im Sinne des Absatzes 1 ist~~

~~eine «ernsteste Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen 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;~~

~~«geographisches 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 ihr gemäß Artikel 5 übermittelten letzten vierteljährlichen Angaben, und entscheidet nach Anhörung des nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3916/90²² eingesetzten Beratenden Ausschusses innerhalb einer Frist von einem Monat nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.~~

~~Diese Maßnahmen können beinhalten, daß das betreffende geographische Gebiet zeitweilig vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen wird.~~

²² ABl. L 375 vom 31.12.1990, S. 10.

~~Die gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen dürfen höchstens sechs Monate in Kraft bleiben; ihre Geltungsdauer kann unter denselben Geltungsbedingungen einmal um höchstens sechs Monate 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 entsprechende Maßnahmen zu ergreifen; sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.~~

~~Diese Maßnahmen gelten spätestens ab demselben Zeitpunkt wie die von der Kommission beschlossenen Schutzmaßnahmen.~~

~~5. Jeder Mitgliedstaat kann binnen dreißig Tagen nach der Mitteilung den Rat mit dem Beschluß der Kommission nach Absatz 3 befassen.~~

~~Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit innerhalb von dreißig 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 abweichenden 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.~~

↓881/92	Art. 11	Abs. 1
(angepasst)		
⇒ neu		

⊗ Kapitel IV: Gegenseitige Amtshilfe und Sanktionen ⊗

Artikel 10

⊗ Gegenseitige Amtshilfe ⊗

≠ Die Mitgliedstaaten ~~gewähren~~ ⊗ leisten ⊗ einander Amtshilfe bei der Durchführung dieser Verordnung und deren Überwachung. ⇒ Sie tauschen über die nationalen Kontaktstellen, die gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. xx/xxxx [Zugang zum Beruf] einzurichten sind, Informationen aus. ⇐

↓ 3118/93 Art. 8

~~Artikel 8~~~~1. Die Mitgliedstaaten leisten einander bei der Anwendung dieser Verordnung Amtshilfe.~~

↓ 484/2002 (angepasst) ⇒ neu	Art. 1	Ziff. 7
------------------------------------	--------	---------

Artikel 11⊗ Ahndung von Verstößen durch den Niederlassungsmitgliedstaat ⊗

~~13.~~ Bei einem schwerwiegenden Verstoß oder bei wiederholten leichten Verstößen gegen die ~~Beförderungsbestimmungen~~ ⊗ Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs bzw. bei Feststellung solcher Verstöße in einem Mitgliedstaat ⊗ können ⇒ sprechen ⇐ die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats dem Verkehrsunternehmer, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, ⇒ eine Verwarnung aus und können unter anderem die folgenden Verwaltungssanktionen anwenden: ⇐ insbesondere zeitweilig oder teilweise die beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz entziehen und die Fahrerbescheinigungen entziehen.

- a) ⇒ einen befristeten oder dauerhaften Entzug einiger oder aller beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz; ⇐
- b) ⇒ den befristeten oder dauerhaften Entzug der Gemeinschaftslizenz. ⇐

Diese Sanktionen richten sich danach, wie schwerwiegend der vom Inhaber einer Gemeinschaftslizenz begangene Verstoß ist ⇒, wie viele geringfügige Verstöße er begangen hat ⇐ und über wie viele beglaubigte Abschriften der Lizenz er für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.

24. Bei schweren Verstößen oder bei wiederholten leichten Verstößen im Sinne eines Missbrauchs von Fahrerbescheinigungen können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmers, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, angemessene Sanktionen verhängen, die unter anderem in Folgendem bestehen:

- a) Aussetzung der Ausstellung von Fahrerbescheinigungen,
- b) Entzug von Fahrerbescheinigungen,
- c) zusätzlichen Bedingungen für die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen, um einen Missbrauch zu verhindern,
- d) ~~zeitweiliger befristeter oder teilweiser~~ ⊗ dauerhafter ⊗ Entzug ~~der~~ ⊗ einiger oder aller ⊗ beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz,

e) ~~⇒ befristeter oder dauerhafter Entzug der Gemeinschaftslizenz.~~ ⇐

Diese Sanktionen richten sich danach, wie schwerwiegend der vom Inhaber einer Gemeinschaftslizenz begangene Verstoß ist.

↓ 881/92 (angepasst)
⇒ neu

~~⊗ In den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Fällen~~ ~~⊗ Bei schweren oder wiederholten leichten Verstößen gegen die Beförderungsbestimmungen prüfen~~ ⇒ entscheiden ⇐ die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ⇒, ob gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer eine Sanktion verhängt wird ⇐ ~~und prüfen die Einzelheiten der Anwendung der Sanktionen nach Artikel 8 Absatz Absätze 3 und 4 und~~ ⊗. Sie ~~⊗ unterrichten die~~ teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, unverzüglich, ~~von ihrer Entscheidung~~ ⇒ spätestens jedoch drei Monate nach Kenntnismahme des Verstoßes, mit, welche der in den Absätzen 1 und 2 genannten Sanktionen verhängt wurden. War eine Verhängung dieser Sanktionen nicht möglich, so werden die Gründe hierfür angegeben ⇐.

↓ 3118/93 Art. 8 Abs. 4
(angepasst)
⇒ neu

~~4. Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats unterrichten die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats über die festgestellten Verstöße und über etwaige gegen den Verkehrsunternehmer verhängte Sanktionen; im Fall eines schweren oder wiederholten Verstoßes können sie bei dieser Meldung gleichzeitig um das Verhängen von Sanktionen ersuchen.~~

~~4. Im Fall eines schweren oder wiederholten Verstoßes steht es im Ermessen der zuständigen Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats zu entscheiden, ob gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer eine angemessene Sanktion zu verhängen ist; sie~~ ⊗ Die zuständigen Behörden ~~⊗~~ berücksichtigt berücksichtigen dabei die gegebenenfalls im Aufnahmemitgliedstaat verhängte Sanktion und ~~achtet~~ achten darauf, dass die gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu dem ihnen zugrundeliegenden Verstoß bzw. den ihnen zugrundeliegenden Verstößen stehen.

↓ 3118/93 Art. 8 Abs. 4
Unterabsatz 3 (angepasst)
⇒ neu

~~Die von der zuständigen Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats nach Anhörung der zuständigen Behörde des Aufnahmemitgliedstaats verhängte Sanktion kann auch den Entzug der Zulassung zum gewerblichen Güterkraftverkehr umfassen.~~

↓ 3118/93 Art. 8 Abs. 4
Unterabsätze 4 und 5 (angepasst)

5. Die ~~zuständige~~ ☒ zuständigen ☒ Behörde ☒ Behörden ☒ des Niederlassungsmitgliedstaats ~~kann können~~ den Verkehrsunternehmer ferner in Anwendung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor eine zuständige nationale Instanz laden. Sie unterrichtet die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats über die ☒ zu diesem Zweck ☒ ~~gemäß den vorstehenden Absätzen~~ getroffenen Entscheidungen.

↓ neu

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

↓ 881/92 Art. 9 (angepasst)

~~Die Mitgliedstaaten garantieren, daß jeder, der eine Gemeinschaftslizenz beantragt oder besitzt, gegen die Entscheidung der zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, durch die ihm die Lizenz verweigert oder entzogen wird, Berufung einlegen kann.~~

↓ 881/92 Art. 9 (angepasst)

~~2. Die Mitgliedstaaten garantieren, daß jeder Inhaber einer Gemeinschaftslizenz gegen die Entscheidung der zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, durch die ihm eine Fahrerbescheinigung verweigert oder entzogen oder die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen zusätzlichen Bedingungen unterworfen wird, Rechtsmittel einlegen kann.~~

↓ 881/92 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~11~~12

☒ Ahndung von Verstößen durch den Aufnahmemitgliedstaat ☒

~~21.~~ Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass ~~eine Zuwiderhandlung gegen diese Verordnung von einem Transportunternehmer ein Verkehrsunternehmer~~ eines anderen Mitgliedstaats einen ☒ schwerwiegenden ☒ Verstoß ⇒ oder wiederholte geringfügige Verstöße ⇐ gegen diese Verordnung ⇒ oder gegen Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs ⇐ begangen ~~wurde hat~~, so ~~unterrichtet~~ ⇒ übermittelt ⇐ der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet ~~die Zuwiderhandlung der Verstoß~~ festgestellt worden ist, ~~hiervon die~~ den zuständigen Behörden des

Niederlassungsmitgliedstaats \Rightarrow unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat nach Kenntnisnahme des Verstoßes, die folgenden Informationen: \Leftarrow

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

b) \Rightarrow Kategorie, Art und Schwere des Verstoßes; \Leftarrow

c) \Rightarrow die verhängten und vollzogenen Sanktionen. \Leftarrow

~~und~~ \boxtimes Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats \boxtimes können ~~er kann~~ die zuständigen Behörden des ~~Niederlassungsmitgliedstaats~~ \boxtimes Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, \boxtimes ~~ersuchen~~ \boxtimes auffordern \boxtimes , ~~die Zuwiderhandlung~~ den Verstoß durch \Rightarrow Verwaltungssanktionen \Leftarrow gemäß ~~dieser Verordnung~~ Artikel 11 zu ahnden.

↓ 3118/93 Art. 8 Abs. 2 und 3
(angepasst)
 \Rightarrow neu

2. Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung ist die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats befugt, gegen einen gebietsfremden Verkehrsunternehmer, der anlässlich der Kabotage im Gebiet dieses Staates gegen diese Verordnung oder gegen ~~die~~ \boxtimes nationale oder gemeinschaftliche \boxtimes ~~gemeinschaftlichen oder einzelstaatlichen~~ Vorschriften im \Rightarrow Bereich des Straßenverkehrs \Leftarrow Verkehrsbereich verstoßen hat, Sanktionen zu verhängen. Diese Sanktionen dürfen keine Diskriminierung beinhalten ~~und müssen in Einklang mit Absatz 3 stehen~~. Die ~~in Absatz 2 genannten~~ Sanktionen können insbesondere in einer Verwarnung oder, bei schwerwiegenden oder wiederholten \boxtimes geringfügigen \boxtimes Verstößen, in einem zeitweiligen Verbot ~~von Kabotagefahrten~~ \boxtimes der Kabotage \boxtimes in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, bestehen.

↓ neu

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

↓ 3118/93 (angepasst)

~~Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß der eine Kabotagegenehmigung beantragende Verkehrsunternehmer oder der Inhaber einer Genehmigung Rechtsmittel gegen die Ablehnung des Antrags bzw. den Entzug der Genehmigung sowie gegen jede sonstige von der zuständigen Behörde des Niederlassungs- oder des Aufnahmemitgliedstaats gegen sie verhängte Verwaltungssanktion einlegen kann.~~

↓ neu

Artikel 13

Eintrag in einzelstaatliche Register

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

↓484/2002 Art. 1 Ziff. 10
(angepasst)

⊠ Kapitel V: Durchführung ⊠

~~*Artikel 11a*~~

~~Die Kommission prüft die Auswirkungen der Beschränkung der Verpflichtung, eine Fahrerbescheinigung mit sich zu führen, auf Fahrer, die Staatsangehörige eines Drittstaats sind, und unterbreitet, wenn dies hinreichend begründet ist, einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung.~~

↓ 3118/93 (angepasst)

~~*Artikel 11*~~

~~Die Kommission legt dem Rat alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung vor; der erste dieser Berichte wird spätestens zum 30. Juni 1996 vorgelegt.~~

↓ neu

Artikel 14
Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates²³ eingesetzten Ausschuss unterstützt.

2. 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.

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.

Artikel 15
Sanktionen

Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen, die insbesondere die Regelung der Ahndung von Verstößen gegen Bestimmungen dieser Verordnung betreffen, und treffen alle notwendigen Vorkehrungen, um die Durchführung dieser Sanktionen zu gewährleisten. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und von abschreckender Wirkung sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die ergriffenen Maßnahmen spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung und eventuelle spätere Änderungen jeweils schnellstmöglich mit. Sie gewährleisten, dass alle diese Maßnahmen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Verkehrsunternehmens durchgeführt werden.

↓ 881/92 Art. 10 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~16~~
⊗Berichterstattung ⊗

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres von der Anzahl der ~~Transport~~Verkehrsunternehmer, die am 31. Dezember des vorangegangenen Jahres Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und von der Anzahl der beglaubigten Abschriften 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. ⇐

²³ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

↓ 881/92

~~Artikel 12~~

~~Es werden aufgehoben:~~

- ~~– die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76;~~
- ~~– Artikel 4 der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße zwischen den Mitgliedstaaten²⁴;~~
- ~~– die Richtlinie 65/269/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten²⁵;~~
- ~~– die Entscheidung 80/48/EWG des Rates vom 20. Dezember 1979 zur Anpassung der Kapazität für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten²⁶.~~

~~Artikel 13~~

~~Die Erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 wird wie folgt geändert:~~

- ~~1. Der Titel erhält folgende Fassung: «Erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr».~~
- ~~2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:"~~

~~«Artikel 1~~

- ~~1. Die Mitgliedstaaten liberalisieren unter den in Absatz 2 festgelegten Bedingungen die im Anhang aufgeführten internationalen Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr oder im Werkverkehr aus und nach ihrem eigenen Hoheitsgebiet oder im Durchgang durch ihr eigenes Hoheitsgebiet.~~
- ~~2. Leerfahrten im Zusammenhang mit den im Anhang aufgeführten Beförderungen werden von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen sowie allen Beförderungsgenehmigungen befreit."~~
- ~~3. Anhang II wird gestrichen; Anhang I erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.~~

²⁴ ABl. L 48 vom 22.2.1975, S. 31. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/224/EWG (ABl. L 103 vom 23.4.1991, S. 1).

²⁵ ABl. Nr. 88 vom 24.5.1965, S. 1469/65. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 85/505/EWG (ABl. L 309 vom 21.11.1985, S. 27).

²⁶ ABl. L 18 vom 9.4.1992, S. 1.

~~Artikel 14~~

~~Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen mit.~~

~~Artikel 15~~

~~Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.~~

~~Sie gilt ab 1. Januar 1993.~~

↓ 3118/93 Art. 11 und 12

~~Artikel 11~~

~~Die Kommission legt dem Rat alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung vor; der erste dieser Berichte wird spätestens zum 30. Juni 1996 vorgelegt.~~

~~Artikel 12~~

~~1. Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1994 in Kraft.~~

~~2. Die Geltungsdauer der in Artikel 2 vorgesehenen Regelung der Gemeinschaftsgenehmigung und der Gemeinschaftskabotagekontingente endet am 1. Juli 1998.~~

~~3. Ab diesem Zeitpunkt ist jeder gebietsfremde Verkehrsunternehmer, der die Voraussetzungen nach Artikel 1 erfüllt, ohne mengenmäßige Beschränkungen zum Güterkraftverkehr in einem Mitgliedstaat zugelassen, ohne daß er dort seinen Sitz oder eine andere Niederlassung hat.~~

~~Die Kommission unterbreitet dem Rat gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Erfahrungen, der Entwicklung des Verkehrsmarktes sowie der bei der Harmonisierung auf dem Verkehrssektor erzielten Fortschritte einen Vorschlag über die flankierenden Maßnahmen der endgültigen Kabotageregelung mit Bezug auf ein geeignetes System zur Beobachtung der Kabotageverkehrsmärkte und zur Anpassung der in Artikel 7 vorgesehenen Schutzmaßnahmen.~~



KAPITEL VI

Schlussbestimmungen

Artikel 17 Aufhebungen

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

Bezugnahmen auf die genannten Verordnungen und die Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang III zu lesen.

Artikel 18 Inkrafttreten und Anwendung

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

Sie gilt ab [Datum der Anwendung].

 881/92, 3118/93

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

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

↓ 881/92, Anhang I (angepasst)
→ ₁ Beitrittsakte von 2003
→ ₂ 1791/2006 Anhang Ziff. 6(B)(2)
→ ₃ Beitrittsakte Österreichs, Finnlands und Schwedens Art. 29 und Anhang I, S. 166
⇒ neu

ANHANG I

EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT

(a)

~~(blaues Kraftpapier im Format DIN A4~~ ☒) synthetisches hellblaues Papier im Format DIN A 4, 150 g/m2 oder mehr ☒)

(Erste Seite der Lizenz)

(Wortlaut in der, in den oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt)

Staat, der die Lizenz erteilt

Nationalitätszeichen ⁽¹⁾

Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle

LIZENZ Nr.

⇒ BEGLAUBIGTE ABSCHRIFT 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 (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992~~ ☒ Verordnung (EG) Nr. [...] des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs⁽³⁾ ☒ und der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz.

Besondere Bemerkungen:

Diese Lizenz gilt vom bis zum

Erteilt in, am

⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Nationalitätszeichen: →₃ (A) Österreich, ← (B) Belgien, →₂ (BG) Bulgarien, ← →₁ (CY) Zypern, (CZ) Tschechische Republik, ← (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (E) Spanien, →₁ (EST) Estland, ← (F) Frankreich, →₃ (FIN) Finnland, ← (GR) Griechenland, →₁ (H) Ungarn, ← (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg, →₁ (LT) Litauen, (LV) Lettland, (MT) Malta, ← (NL) Niederlande, (P) Portugal, →₁ (PL) Polen, ← →₂ (RO) Rumänien, ← →₃ (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.

⁽⁴⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

(b)

(ZWEITE SEITE DER LIZENZ)

(Wortlaut in der, in den oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt)

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Lizenz wird gemäß der ~~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~~ Verordnung (EG) Nr. [dieser Verordnung] ausgestellt.

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

- mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,
- mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt in einem Mitgliedstaat und der Bestimmungsort in einem Drittland oder umgekehrt befindet,
- zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten

sowie zu Leerfahrten in Verbindung mit diesen Beförderungen.

Im Falle einer Beförderung aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Lizenz für die Wegstrecke im Gebiet der Gemeinschaft. ~~des Mitgliedstaats~~ In dem Mitgliedstaat, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, gilt diese Lizenz erst, nachdem ~~so bald~~ das hierzu erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland gemäß der Verordnung (~~EWG~~) Nr. 881/92 (EG) Nr. [...] 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 ~~Transport~~ Verkehrsunternehmer

- es unterlassen hat, alle Bedingungen für die Verwendung der Lizenz zu erfüllen;
- zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Das Original der Lizenz ist vom ~~Transport~~ Verkehrsunternehmen aufzubewahren.

Eine beglaubigte Abschrift 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 den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Lizenzinhaber ist verpflichtet, im Gebiet jedes Mitgliedstaats insbesondere dessen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Durchführung von Beförderungen und für den Straßenverkehr einzuhalten.

⁽¹⁾ „Fahrzeug“ ist jedes in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassene Kraftfahrzeug oder jede Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmt sind.

↓ 881/92

~~ANHANG II~~

~~„ANHANG~~

~~**Beförderungen, die von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen und sonstigen Genehmigungspflichten befreit sind**~~

~~1. Die Beförderung von Postsendungen im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste.~~

~~2. Die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen.~~

~~3. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger, 6 t nicht übersteigt oder deren zulässige Nutzlast, einschließlich der Nutzlast der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt.~~

~~4. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:~~

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

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

~~c) die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens geführt werden;~~

~~d) 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 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr²⁷ erfüllen müssen.~~

~~— Dies gilt nicht bei Einsatz eines Ersatzfahrzeugs für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des sonst verwendeten Kraftfahrzeugs;~~

~~e) die Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen;~~

~~5. Die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern.“~~

↓ 484/2002, Anhang (angepasst) → ₁ Beitrittsakte Österreichs, Finnlands und Schwedens Art. 29 und Anhang I, S. 166 → ₂ Beitrittsakte von 2003 → ₃ 1791/2006 Anhang Ziff. 6(B)(2)

ANHANG II III

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(a)

(Farbe: rosa – Format DIN A4; synthetisch, 150 g/m² oder mehr)

(Erste Seite der Bescheinigung)

(Wortlaut in der Amtssprache, in den oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Bescheinigung ausstellt)

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

**FAHRERBESCHEINIGUNG Nr. ...
für den gewerblichen Güterkraftverkehr im Rahmen der Gemeinschaftslizenz**

~~(Verordnung (EWG) Nr. 881/92 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 vom 1. März 2002~~ Verordnung
(EG) Nr. [...]

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

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:

.....(3)

Besondere Bemerkungen:

.....

Diese Bescheinigung gilt vombis zum

Ausgestellt in, am

.....(4)

(1) Nationalitätszeichen: ➔₁ (A) Österreich, ⬅ (B) Belgien, ➔₃ (BG) Bulgarien, ⬅ ➔₂ (CY) Zypern, (CZ) Tschechische Republik, ⬅ (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (E) Spanien, ➔₂ (EST) Estland, ⬅ (F) Frankreich, ➔₁ (FIN) Finnland, ⬅ (GR) Griechenland, ➔₂ (H) Ungarn, ⬅ (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg, ➔₂ (LT) Litauen, (LV) Lettland, (MT) Malta, ⬅ (NL) Niederlande, (P) Portugal, ➔₂ (PL) Polen, ⬅ ➔₃ (RO) Rumänien, ⬅ ➔₁ (S) Schweden, ⬅ ➔₂ (SK) Slowakische Republik, (SLO) Slowenien, ⬅ (UK) Vereinigtes Königreich.

- (2) Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.
- (3) Name des Mitgliedstaates, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist.
- (4) Unterschrift und Dienstsiegel der ausstellenden zuständigen Behörde oder Stelle.

(Zweite Seite der Bescheinigung)

(Wortlaut in der Amtssprache, in den oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Bescheinigung ausstellt)

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Bescheinigung wird gemäß der ~~geänderten Fassung der 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~~ Verordnung (EG) Nr. [...] des Europäischen Parlaments und des Rates vom [...] über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs ausgestellt.

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 ⁽⁵⁾ 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 Verkehrsunternehmer

- nicht alle Bedingungen für die Verwendung der Bescheinigung erfüllt,
- zu Tatsachen, die für die Ausstellung bzw. Erneuerung der Bescheinigung erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.
- Eine beglaubigte Abschrift der Bescheinigung ist vom Verkehrsunternehmer aufzubewahren.
- Das Original der Bescheinigung ist im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollberechtigten vom Fahrer auf Verlangen vorzuzeigen.

(5) „Fahrzeug“ ist jedes in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassene Kraftfahrzeug oder jede Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmt sind.

**ANHANG III****ENTSPRECHUNGSTABELLE**

Verordnung 881/92	Verordnung 3118/93	Richtlinie 2006/94	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
			Artikel 1 Absatz 4 (neu)
		Artikel 3 Absätze 1 und 2, Anhang I Artikel 2	Artikel 1 Absatz 5
Artikel 2			Artikel 2 (geändert)
Artikel 3 Absatz 1			Artikel 3
Artikel 3 Absatz 2			Artikel 4 Absatz 1 (geändert)
Artikel 3 Absatz 3			Artikel 5 Absatz 1 (geändert)
Artikel 4			-
Artikel 5 Absatz 1			Artikel 4 Absatz 2 (geändert)
Artikel 5 Absatz 2			Artikel 4 Absatz 3 (geändert)
Artikel 5 Absatz 3			Artikel 4 Absatz 4 (geändert)
Artikel 5 Absatz 4, Anhang I Seite 2 Absatz 7 Sätze 2 und 3			Artikel 4 Absatz 6 (geändert)

Artikel 5 Absatz 5			Artikel 4 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 1			Artikel 5 Absatz 2 (geändert)
Artikel 6 Absatz 2			Artikel 5 Absatz 2 (geändert)
Artikel 6 Absatz 3			Artikel 5 Absatz 3 (geändert)
Artikel 6 Absatz 4			Artikel 5 Absatz 4
Artikel 6 Absatz 5			Artikel 5 Absatz 5
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 11 Absatz 1 (geändert)
Artikel 8 Absatz 4			Artikel 11 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1			Artikel 11 Absatz 6 (geändert)
Artikel 9 Absatz 2			Artikel 11 Absatz 6 (geändert)
	Artikel 1 Absatz 1		Artikel 8 Absatz 1
	-		Artikel 8 Absatz 2
	-		Artikel 8 Absatz 3
	Artikel 1 Absatz 2		Artikel 8 Absatz 4
	Artikel 1 Absatz 3		Artikel 8 Absatz 5
	Artikel 1 Absatz 4		Artikel 8 Absatz 6
			Artikel 8 Absatz 7 (neu)
	Artikel 2		-
	Artikel 3		-

	Artikel 4		-
	Artikel 5		-
	Artikel 6 Absatz 1		Artikel 9 Absatz 1 (geändert)
	Artikel 6 Absatz 2		-
	Artikel 6 Absatz 3		Artikel 9 Absatz 2
	Artikel 6 Absatz 4		-
	Artikel 7		-
Artikel 10			Artikel 16 Absatz 1 (geändert)
Artikel 11 Absatz 1			Artikel 10 (geändert)
Artikel 11 Absatz 2			Artikel 12 Absatz 1 (geändert)
Artikel 11 Absatz 3			Artikel 11 Absatz 3 (geändert)
Artikel 11a			-
	Artikel 8 Absatz 1		Artikel 10 (geändert)
	Artikel 8 Absatz 2		Artikel 12 Absatz 2 (geändert)
	Artikel 8 Absatz 3		Artikel 12 Absatz 2 (geändert)
	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 3		-
	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 2		Artikel 11 Absatz 4 (geändert)
	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsätze 4 und 5		Artikel 11 Absatz 5 (geändert)
	Artikel 9		Artikel 12 Absatz 3 (geändert)
Artikel 12			Artikel 17

Artikel 13			-
Artikel 14	Artikel 10		-
	Artikel 11		-
Artikel 15	Artikel 12		Artikel 18
		Artikel 3	-
		Artikel 4	-
		Artikel 5	-
		Anhänge II und III	-
Anhang I			Anhang I
Anhang II			Artikel 1 Absatz 5
Anhang III			Anhang II
	Anhang I		-
	Anhang II		-
	Anhang III		-
	Anhang IV		-

