**Änderungen 1071/2009 zu 2020 gültig ab 21.02.2022 und 21.05.2022**

**ARTIKEL 1 ALT**

Abweichend von Absatz 2 gilt diese Verordnung — sofern im innerstaatlichen Recht nichts anderes bestimmt ist — nicht für

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

b) Unternehmen, die Beförderungen von Reisenden mit Kraftfahrzeugen ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken durchführen oder deren Haupttätigkeit nicht die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers ist;

c) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h ausüben.

**ARTIKEL 1 NEU ZUSATZ**

a) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat vornehmen;

aa) Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet;

b) Unternehmen, die Beförderungen von Reisenden mit Kraftfahrzeugen ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken durchführen oder deren Haupttätigkeit nicht die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers ist;

folgender Unterabsatz wird angefügt:

Für die Zwecke des Unterabsatzes 1 Buchstabe b gilt jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die weder direkt noch indirekt entlohnt und durch die weder direkt noch indirekt ein Einkommen für den Fahrer des Fahrzeugs oder für Dritte erzielt wird und die nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen Tätigkeit steht, als Beförderung ausschließlich zu nichtgewerblichen Zwecken;

**ARTIKEL 3 Abs. 2**

Die Mitgliedstaaten können beschließen, zusätzliche verhältnismäßige und nicht diskriminierende Anforderungen festzulegen, die die Unternehmen im Hinblick auf die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers erfüllen müssen.

ist gestrichen!

ARTIKEL 5 ALT

Um die Anforderung nach Artikel  3 Absatz  1 Buchstabe a zu erfüllen, muss ein Unternehmen in dem betreffenden Mitgliedstaat

a) über eine Niederlassung in dem genannten Mitgliedstaat verfügen, mit Räumlichkeiten, in denen seine wichtigsten Unternehmensunterlagen aufbewahrt werden, insbesondere seine Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über die Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um die Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen überprüfen zu können. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die Niederlassungen in ihrem Hoheitsgebiet auch andere Unterlagen jederzeit in ihren Räumlichkeiten zur Verfügung halten;

b) nach Erhalt der Zulassung über ein oder mehrere Fahrzeuge verfügen, die sein Eigentum oder aufgrund eines sonstiges Rechts, beispielsweise aufgrund eines Mietkauf- oder Mietoder Leasingvertrags, in seinem Besitz sind sowie in dem betreffenden Mitgliedstaat zugelassen sind oder auf andere Art und Weise entsprechend den Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats in Betrieb genommen werden;

c) seine Tätigkeit betreffend die unter Buchstabe b genannten Fahrzeuge tatsächlich und dauerhaft, mittels der erforderlichen verwaltungstechnischen Ausstattung und der angemessenen technischen Ausstattung und Einrichtung, an einer in dem betreffenden Mitgliedstaat gelegenen Betriebsstätte ausüben.

ARTIKEL 5 NEU

Um die Anforderung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a zu erfüllen, muss ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat

a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen es auf die Originale seiner wichtigsten Unternehmensunterlagen entweder in elektronischer oder sonstiger Form zugreifen kann, insbesondere seine Beförderungsverträge, Unterlagen zu den Fahrzeugen, über die das Unternehmen verfügt, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Arbeitsverträge, Sozialversicherungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über den Einsatz und die Entsendung von Fahrern, Dokumente mit den Daten über Kabotage, Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um überprüfen zu können, ob das Unternehmen die in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen erfüllt;

b) die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so organisieren, dass sichergestellt ist, dass Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zu einer der Betriebsstätten in diesem Mitgliedstaat zurückkehren;

c) im Unternehmensregister des betreffenden Mitgliedstaats oder in einem ähnlichen Register eingetragen sein, wenn das nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist;

d) der Einkommenssteuer unterliegen und, wenn das nach innerstaatlichem Recht vorgeschrieben ist, über eine gültige Mehrwertsteuernummer verfügen;

e) nach Erhalt der Zulassung über ein oder mehrere Fahrzeuge verfügen, die entsprechend den Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats zugelassen sind oder in Betrieb genommen wurden und eingesetzt werden dürfen, unabhängig davon, ob sie sein ausschließliches Eigentum sind oder beispielsweise aufgrund eines Mietkauf- oder Miet- oder Leasingvertrags in seinem Besitz sind;

f) seine administrativen und gewerblichen Tätigkeiten mittels der angemessenen Ausstattung und Einrichtung in Räumlichkeiten im Sinne des Buchstaben a, die in diesem Mitgliedstaat gelegen sind, tatsächlich und dauerhaft ausüben und seine Beförderungstätigkeit mit den Fahrzeugen nach Buchstabe g mittels der in diesem Mitgliedstaat vorhandenen angemessenen technischen Ausstattung tatsächlich und dauerhaft betreiben;

g) gewöhnlich und dauerhaft über eine — im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit des Unternehmens angemessene — Zahl an Fahrzeugen, die den Anforderungen des Buchstaben e genügen, sowie an Fahrern, die normalerweise einer Betriebsstätte in diesem Mitgliedstaat zugeordnet sind, verfügen.

(2) Zusätzlich zu den Anforderungen des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat über

a) dem Umfang der Tätigkeit des Unternehmens angemessene ordnungsgemäß qualifizierte Verwaltungsmitarbeiter in den Räumlichkeiten des Unternehmens oder einen zu den üblichen Geschäftszeiten erreichbaren Verkehrsleiter verfügt;

b) eine dem Umfang der Tätigkeit des Unternehmens angemessene operative Infrastruktur zusätzlich zu der in Absatz 1 Buchstabe f genannten technischen Ausstattung im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats verfügt, einschließlich einer zu den üblichen Geschäftszeiten geöffneten Geschäftsstelle.

**ARTIKEL 6**

Vorbehaltlich Absatz 2 des vorliegenden Artikels legen die Mitgliedstaaten fest, welche Voraussetzungen ein Unternehmen und ein Verkehrsleiter erfüllen müssen, damit die Anforderung der Zuverlässigkeit nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b erfüllt ist.

ALT

Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf verhängte Urteile und Sanktionen oder begangene Verstöße schließt die gegen das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen verhängten Urteile und Sanktionen bzw. die von diesen begangenen Verstöße ein.

NEU

Bei der Entscheidung darüber, ob ein Unternehmen diese Anforderung erfüllt hat, berücksichtigen die Mitgliedstaaten das Verhalten des Unternehmens, seiner Verkehrsleiter, seiner geschäftsführenden Direktoren und gegebenenfalls anderer vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmter maßgeblicher Personen. Jede Bezugnahme in diesem Artikel auf Verurteilungen, Sanktionen oder Verstöße schließt die Verurteilungen und Sanktionen gegen bzw. die Verstöße durch das Unternehmen selbst, seine Verkehrsleiter, seine geschäftsführenden Direktoren und gegebenenfalls andere vom jeweiligen Mitgliedstaat bestimmte maßgebliche Personen ein.

**ARTIKEL 6 Unterabsatz 3 Buchstabe a**

Die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmens darf nicht zwingend in Frage gestellt sein, etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften in folgenden Bereichen:

i) Handelsrecht,

ii) Insolvenzrecht,

iii) Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche,

iv) Straßenverkehr,

v) Berufshaftpflicht,

vi) Menschen- oder Drogenhandel,

**NEU ANGEHÄNGT**

vii) Steuerrecht, und

**ARTIKEL 6 Unterabsatz 3 Buchstabe b**

b) gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen darf in keinem Mitgliedstaat ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion verhängt worden sein wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften, insbesondere in folgenden Bereichen:

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

ii) höchstzulässiges Gewicht und Abmessungen der Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr,

iii) Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer,

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

v) Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs oder gegebenenfalls Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs,

vi) Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße,

vii) Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmten Fahrzeugklassen,

viii) Führerscheine,

ix) Zugang zum Beruf

x) Tiertransporte

**NEU ANGEHÄNGT**

xi) Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr;

xii) auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht;

xiii) Kabotage

**ARTIKEL 6 Absatz 2**

**ALT**

Für die Zwecke von Absatz  1 Unterabsatz  3 Buchstabe b gilt Folgendes:

a) Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften gemäß Anhang IV verhängt, so führt die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise ein ordnungsgemäß abgeschlossenes Verwaltungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich einer Prüfung in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens, durch.

In dem Verfahren ist festzustellen, ob in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Alle Feststellungen sind gebührend zu begründen und zu rechtfertigen.

Würde die Aberkennung der Zuverlässigkeit ihres Erachtens eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen, so kann die zuständige Behörde feststellen, dass die Zuverlässigkeit nicht beeinträchtigt ist. In diesem Fall wird die Begründung in das einzelstaatliche Register aufgenommen. Die Zahl solcher Entscheidungen wird in dem in Artikel 26 Absatz 1 genannten Bericht aufgeführt.

Stellt die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde keine unverhältnismäßige Reaktion dar, so führt die Verurteilung oder Sanktion zur Aberkennung der Zuverlässigkeit.

**NEU**

Für die Zwecke des Absatzes 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b gilt Folgendes: Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Unionsvorschriften gemäß Anhang IV in einem oder mehreren Mitgliedstaaten verhängt, so führt die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise ein Verwaltungsverfahren, gegebenenfalls einschließlich einer Kontrolle vor Ort in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens, durch und schließt dieses ab.

Während des Verwaltungsverfahrens erhalten der Verkehrsleiter oder gegebenenfalls andere rechtliche Vertreter des Verkehrsunternehmens das Recht, ihre Argumente und Erläuterungen darzulegen.

Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens bewertet die zuständige Behörde, ob in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde. Bei dieser Bewertung berücksichtigt die zuständige Behörde die Anzahl schwerwiegender Verstöße gegen die nationalen und Unionsvorschriften gemäß Absatz 1 Unterabsatz 3 sowie die Zahl der schwersten Verstöße gegen die Unionsvorschriften gemäß Anhang IV, deretwegen gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen ein Urteil oder Sanktionen verhängt worden sind. Alle Feststellungen sind angemessen zu begründen und zu rechtfertigen.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde unverhältnismäßig, so entscheidet sie, dass das betreffende Unternehmen die Anforderung der Zuverlässigkeit weiterhin erfüllt. Die Begründung für diese Entscheidung wird in das einzelstaatliche Register aufgenommen. Die Zahl solcher Entscheidungen wird in dem in Artikel 26 Absatz 1 genannten Bericht aufgeführt.

Ist die Aberkennung der Zuverlässigkeit nach Auffassung der zuständigen Behörde nicht unverhältnismäßig, so führt die Verurteilung oder Sanktion zur Aberkennung der Zuverlässigkeit.“

**NEU ANGEFÜGT**

(2a) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Erstellung einer Liste der Kategorien, Arten und Schweregrade der gegen die Unionsvorschriften begangenen schwerwiegenden Verstöße nach Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b, die neben den in Anhang IV aufgeführten Verstößen zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Die Mitgliedstaaten tragen den Informationen über solche Verstöße, auch den von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen, Rechnung, wenn sie die Prioritäten für die Kontrollen nach Artikel 12 Absatz 1 festlegen.

Zu diesem Zweck handelt die Kommission wie folgt:

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

b) sie definiert die Schwere der Verstöße nach der von ihnen ausgehenden Gefahr von tödlichen oder schweren Verletzungen oder Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehrsmarkt, auch durch Beeinträchtigung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor;

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

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

**ARTIKEL 7 NEUE FASSUNG**

(1) Um die Anforderung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe c zu erfüllen, muss ein Unternehmen jederzeit in der Lage sein, im Verlauf des Geschäftsjahres seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Zu diesem Zweck muss das Unternehmen anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse für jedes Jahr nachweisen, dass es über Kapital und Reserven in mindestens folgender Höhe verfügt:

a) 9 000 EUR für das erste genutzte Kraftfahrzeug,

b) 5 000 EUR für jedes weitere genutzte Kraftfahrzeug oder jede weitere genutzte Fahrzeugkombination, das/die eine zulässige Gesamtmasse von über 3,5 t hat, und

c) 900 EUR für jedes weitere genutzte Kraftfahrzeug oder für jede weitere genutzte Fahrzeugkombination, dessen/ deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet;

 Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet, weisen für jedes Jahr anhand der von einem Rechnungsprüfer oder einer ordnungsgemäß akkreditierten Person geprüften Jahresabschlüsse nach, dass sie über Kapital und Reserven in mindestens folgender Höhe verfügt:

a) 1 800 EUR für das erste genutzte Fahrzeug und

b) 900 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug.

Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die in ihrem Gebiet niedergelassenen Unternehmen nachweisen, dass sie für diese Fahrzeuge über Kapital und Reserven in gleicher Höhe wie für die Fahrzeuge gemäß Unterabsatz 1 verfügen. In diesen Fällen unterrichtet die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Kommission entsprechend, und die Kommission macht diese Informationen öffentlich zugänglich.

**Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt:**

(1a) Zusätzlich zu den Anforderungen des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten verlangen, dass das Unternehmen, der Verkehrsleiter oder eine andere von den Mitgliedstaaten bestimmte maßgebliche Person keine nichtprivaten ausstehenden Verbindlichkeiten gegenüber Einrichtungen des öffentlichen Rechts haben darf und weder zahlungsunfähig sein noch sich in einem Insolvenzverfahren oder in Liquidation befinden darf.

**Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die zuständige Behörde als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine — von der zuständigen Behörde festgelegte — Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft oder eine Versicherung, einschließlich einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen, oder ein anderes rechtlich bindendes Dokument, das eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen für die in Absatz 1 genannten Beträge darstellt, gelten lassen oder verlangen.

**Folgender Absatz wird eingefügt:**

(2a) Abweichend von Absatz 1 lässt die zuständige Behörde in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse für das Jahr der Eintragung des Unternehmens als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft, ein von einem Finanzinstitut ausgestelltes Dokument, das im Namen des Unternehmens Zugang zu Krediten gewährt, oder ein — von der zuständigen Behörde festgelegtes — anderes rechtlich bindendes Dokument, mit dem nachgewiesen wird, dass das Unternehmen über die in Absatz 1 genannten Beträge verfügt, gelten.

**Bleibt bestehen:**

(3) Bei den in Absatz 1 genannten Jahresabschlüssen bzw. der in Absatz 2 genannten Bürgschaft, die zu überprüfen sind, handelt es sich um jene der wirtschaftlichen Einheit, die im Mitgliedstaat, in der die Zulassung beantragt worden ist, niedergelassen ist und nicht um jene eventueller anderer, in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassener Einheiten.

**ARTIKEL 8 Voraussetzungen bezüglich der Anforderungen der fachlichen Eignung**

ALT

(5) Die Mitgliedstaaten können eine in zehnjährigen Abständen erfolgende regelmäßige Weiterbildung in den in Anhang I aufgelisteten Sachgebieten fördern, um sicherzustellen, dass Verkehrsleiter über die Entwicklungen auf dem Sektor auf dem Laufenden sind.

NEU

(5) Die Mitgliedstaaten können eine in dreijährigen Abständen erfolgende regelmäßige Weiterbildung in den in Anhang I aufgelisteten Sachgebieten fördern, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannten Person(en) hinreichend über die Entwicklungen auf dem Sektor informiert ist (sind).

ALT

(9) Die Kommission passt die Anhänge I, II und III an den technischen Fortschritt an. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 25 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

NEU

(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 24a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III zu erlassen, um diese an die Marktentwicklung und den technischen Fortschritt anzupassen.

**ARTIKEL 9**

Die Mitgliedstaaten können beschließen, Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 4.  Dezember 2009 ohne Unterbrechung ein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten geleitet haben, von der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfung zu befreien.

**NEU ANGEHÄNGT**

Zum Zwecke der Erteilung einer Lizenz an ein Güterkraftverkehrsunternehmen, das nur Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzt, können die Mitgliedstaaten beschließen, die Personen von der in Artikel 8 Absatz 1 genannten Prüfung zu befreien, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbrechung ein Unternehmen derselben Art geleitet haben.

**ARTIKEL 11 Absatz 4 Unterabsatz 3 wird gestrichen**

**ARTIKEL 12 KONTROLLEN**

ALT

(1) Die zuständigen Behörden wachen darüber, ob die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt haben, die Anforderungen nach Artikel  3 dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck nehmen die Mitgliedstaaten gezielte Kontrollen von Unternehmen vor, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft wurden. Hierzu erweitern die Mitgliedstaaten das nach Artikel  9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr.  3820/85 und  (EWG) Nr.  3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr ( 1)  ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.  (1) errichtete Risikoeinstufungssystem auf alle in Artikel 6 dieser Verordnung genannten Verstöße.

NEU

(1) Die zuständigen Behörden wachen regelmäßig darüber, ob die Unternehmen, denen sie die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erteilt haben, die Anforderungen des Artikels 3 der vorliegenden Verordnung dauerhaft erfüllen. Zu diesem Zweck nehmen die Mitgliedstaaten gezielte Kontrollen von Unternehmen vor, die als Unternehmen mit erhöhtem Risiko eingestuft wurden, gegebenenfalls einschließlich Kontrollen vor Ort in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens. Hierzu erweitern die Mitgliedstaaten das nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) errichtete Risikoeinstufungssystem auf alle in Artikel 6 dieser Verordnung genannten Verstöße.

BLEIBT (Unterabsatz zu 2 wird gestrichen)

(2) Bis zum 31.  Dezember 2014 müssen die Mitgliedstaaten die Kontrollen mindestens alle fünf Jahre durchführen, um sich zu vergewissern, dass die Unternehmen alle Anforderungen nach Artikel 3 erfüllen.

(3) Auf Aufforderung der Kommission in gebührend begründeten Fällen nimmt ein Mitgliedstaat Einzelkontrollen vor, um zu überprüfen, ob ein Unternehmen die Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers weiterhin erfüllt. Der Mitgliedstaat teilt der Kommission das Ergebnis dieser Kontrollen sowie gegebenenfalls die ergriffenen Maßnahmen mit, falls festgestellt wird, dass das Unternehmen die Voraussetzungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt.

**ARTIKEL 13 Absatz 1 Buchstabe c - (Verfahren für Aussetzung und Entzug von Zulassungen)**

ALT

c) höchstens sechs Monate, falls die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt ist, um nachzuweisen, dass diese Anforderung erneut dauerhaft erfüllt sein wird.

NEU

c) höchstens sechs Monate, falls die Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt wurde, um nachzuweisen, dass diese Anforderung erneut dauerhaft erfüllt ist.

**ARTIKEL 14**

(1) Wird einem Verkehrsleiter die Zuverlässigkeit nach Artikel  6 aberkannt, so erklärt die zuständige Behörde diesen Verkehrsleiter für ungeeignet, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten.

NEU ANGEHÄNGT

Die zuständige Behörde rehabilitiert den Verkehrsleiter frühestens ein Jahr nach dem Tag der Aberkennung der Zuverlässigkeit, und jedenfalls nicht, bevor der Verkehrsleiter nachgewiesen hat, dass er über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten eine geeignete Weiterbildung absolviert oder eine Prüfung zu den in Anhang I Teil I dieser Verordnung aufgeführten Sachgebieten bestanden hat.

ALT

(2) Sofern und solange keine Rehabilitierungsmaßnahme nach Maßgabe der einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften erfolgt ist, ist die in Artikel 8 Absatz 8 genannte Bescheinigung der fachlichen Eignung des Verkehrsleiters, der für ungeeignet erklärt wurde, in keinem Mitgliedstaat mehr gültig.

NEU

(2) Sofern und solange keine Rehabilitierungsmaßnahme nach Maßgabe der einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften und nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels ergriffen wurde, ist die in Artikel 8 Absatz 8 genannte Bescheinigung der fachlichen Eignung des Verkehrsleiters, der für ungeeignet erklärt wurde, in keinem Mitgliedstaat mehr gültig.

**ARTIKEL 16**

(2) Die einzelstaatlichen elektronischen Register enthalten mindestens folgende Daten:

a) Name und Rechtsform des Unternehmens;

b) Anschrift der Niederlassung;

NEU

c) Namen der Verkehrsleiter, die anerkanntermaßen die Anforderungen an Zuverlässigkeit und fachliche Eignung nach Artikel 3 erfüllen, oder gegebenenfalls Name eines rechtlichen Vertreters;

BLEIBT

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

e) Zahl, Kategorie und Art der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b genannten schwerwiegenden Verstöße, die in den vorangehenden zwei Jahren zu einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt haben;

f) Namen der Personen, die für ungeeignet erklärt wurden, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten, solange die Zuverlässigkeit der betreffenden Person nicht nach Artikel  6 Absatz  3 wiederhergestellt ist, sowie einschlägige Rehabilitationsmaßnahmen.

NEU ANGEHÄNGT

g) amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g verfügt;

h) die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen, wobei diese bis zum 31. März jedes Jahres in das einzelstaatliche Register aufzunehmen ist;

i) Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG.

ABSATZ 2 Unterabsätze 2,3 und 4 werden ersetzt

Nach Maßgabe der einschlägigen Datenschutzbestimmungen sind die Daten, auf die in Unterabsatz 1 Buchstaben a bis d Bezug genommen wird, öffentlich zugänglich.

Es steht den Mitgliedstaaten frei, die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis i genannten Daten in separate Register aufzunehmen. In solchen Fällen sind die in den Buchstaben e und f genannten Daten allen zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats auf Anfrage oder direkt zugänglich zu machen. Die gewünschten Informationen werden innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage zur Verfügung gestellt.

Spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten des gemäß Absatz 6 erlassenen Durchführungsrechtsakts zur Festlegung der Funktionen, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Datenzugriff ermöglichen, müssen die in Unterabsatz 1 Buchstaben g, h und i genannten Daten den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich sein.

Die in Unterabsatz 1 Buchstaben e bis i genannten Daten sind anderen Behörden als den zuständigen Behörden nur zugänglich, wenn diese Behörden ordnungsgemäß zu Kontrollen und zur Verhängung von Bußgeldern im Straßenverkehr bevollmächtigt und ihre Beamten zur Verschwiegenheit verpflichtet sind oder einer förmlichen Geheimhaltungspflicht unterliegen.“

Absatz 4

ALT

(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch alle erforderlichen Maßnahmen sicher, dass alle Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers, insbesondere die in Absatz  2 Unterabsatz  1 Buchstaben e und f genannten Daten, auf dem aktuellen Stand und sachlich richtig sind.

NEU

(4) Die Mitgliedstaaten stellen durch alle erforderlichen Maßnahmen sicher, dass alle Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers auf dem aktuellen Stand gehalten werden und sachlich richtig sind.

Absatz 6

(6) Die gemeinsamen Regeln für die Umsetzung des Absatzes  5, wie beispielsweise das Format der ausgetauschten Daten, die technischen Verfahren zur elektronischen Abfrage der einzelstaatlichen elektronischen Register der anderen Mitgliedstaaten und die Förderung der Interoperabilität dieser Register mit anderen einschlägigen Datenbanken, werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren und zum ersten Mal vor dem 31. Dezember 2010 angenommen. Diese gemeinsamen Regeln legen fest, welche Behörde für den Zugriff auf die Daten sowie ihre Weiterverwendung und die Aktualisierung der Daten nach einem Zugriff zuständig ist; sie beinhalten zu diesem Zweck Regeln für die Protokollierung und Überwachung der Daten.

NEU ANGEHÄNGT

Spätestens 14 Monate nach dem Erlass eines Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Funktionen fest, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Zugriff auf die in Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben g, h und i genannten Daten ermöglichen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Absatz 7 wird gestrichen

ARTIKEL 18 NEUFASSUNG

Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Verordnung zuständig ist. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Namen und Anschrift dieser einzelstaatlichen Kontaktstelle bis spätestens 4. Dezember 2011. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten eng zusammen, leisten einander zügig Amtshilfe und übermitteln einander alle sonstigen einschlägigen Informationen, um die Durchführung und die Durchsetzung dieser Verordnung zu erleichtern.

(3) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten tauschen Informationen über Verurteilungen und Sanktionen für schwerwiegende Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 aus. Ein Mitgliedstaat, der über einen schwerwiegenden Verstoß gemäß Artikel 6 Absatz 2 informiert wird, der in einem anderen Mitgliedstaat in den vorangegangenen zwei Jahren zu einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt hat, speichert diesen Verstoß in seinem einzelstaatlichen elektronischen Register.

(4) Die Mitgliedstaaten antworten auf Auskunftsersuchen der zuständigen Behörden aus anderen Mitgliedstaaten und führen Kontrollen, Inspektionen und Untersuchungen der Erfüllung der Anforderung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a durch in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Kraftverkehrsunternehmen durch. Solche Auskunftsersuchen können auch den Zugang zu Dokumenten umfassen, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass die Bedingungen des Artikels 5 erfüllt sind. Auskunftsersuchen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind ordnungsgemäß zu rechtfertigen und zu begründen. Zu diesem Zweck enthalten Auskunftsersuchen glaubhafte Hinweise auf mögliche Verstöße gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a sowie Angaben zum Zweck des Ersuchens und hinreichend detaillierte Angaben zu den angeforderten Informationen und Dokumenten.

(5) Die Mitgliedstaaten übermitteln die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4 angeforderten Informationen binnen 30 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens. Die Mitgliedstaaten können untereinander eine kürzere Frist vereinbaren.

(6) Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er das dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen 10 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Wenn der ersuchende Mitgliedstaat nicht in der Lage ist, das Ersuchen ausführlicher zu begründen, kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

(7) Ist es schwierig, einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen, Inspektionen oder Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat das dem ersuchenden Mitgliedstaat binnen 10 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens unter Angabe der Gründe für die Schwierigkeiten mit. Die beteiligten Mitgliedstaaten erörtern gemeinsam die Angelegenheit, um eine Lösung für aufgetretene Schwierigkeiten zu finden. Bei anhaltenden Verzögerungen bei der Übermittlung von Informationen an den ersuchenden Mitgliedstaat wird die Kommission unterrichtet, die geeignete Maßnahmen ergreift.

(8) Der Informationsaustausch gemäß Absatz 3 erfolgt über das mit der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission (\*) eingerichtete Benachrichtigungssystem, insbesondere das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (European Registers of Road Transport Undertakings, im Folgenden „ERRU“). Die Verwaltungszusammenarbeit und die gegenseitige Amtshilfe zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß den Absätzen 4 bis 7 erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*) eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI). Zu diesem Zweck kann jeder Mitgliedstaat die Kontaktstelle gemäß Absatz 1 als zuständige Behörde benennen; die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über das IMI hierüber.

(9) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Informationen, die ihnen gemäß dieses Artikels übermittelt werden, nur im Zusammenhang mit der/den Angelegenheit(en) verwendet werden, für die sie angefordert wurden. Die personenbezogenen Daten werden lediglich zum Zwecke der Einhaltung der vorliegenden Verordnung und gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*\*) verarbeitet.

(10) Verwaltungszusammenarbeit und gegenseitige Amtshilfe erfolgen unentgeltlich.

(11) Ein Auskunftsersuchen hindert die zuständigen Behörden nicht daran, nach Maßgabe des einschlägigen nationalen Rechts und des Unionsrechts Maßnahmen zu ergreifen, um mutmaßliche Verstöße gegen diese Verordnung zu ermitteln und ihnen vorzubeugen.

**ARTIKEL 23**

Unternehmen, die vor dem 4. Dezember 2009 bereits die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erhalten haben, müssen den Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 4. Dezember 2011 genügen.

NEU ANGEHÄNGT

Abweichend von Artikel 1 Absatz 2 sind Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrstätigkeiten ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, bis 21. Mai 2022 von den Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen, sofern in den Rechtsvorschriften des Niederlassungsmitgliedstaats nichts anderes vorgesehen ist.

Abweichend von Artikel 16 Absatz 2 gilt die Anforderung der Einbeziehung der Risikoeinstufung der Unternehmen in die einzelstaatlichen elektronischen Register nach Ablauf von 14 Monaten nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG.

**ARTIKEL 24 Amtshilfe wird gestrichen**

**ARTIKEL 24a wird angehängt**

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 9 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem 20. August 2020 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8 Absatz 9 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (\*) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 8 Absatz 9 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

**ARTIKEL 25 Absatz 2**

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ( 1)  ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.  (1) eingesetzten Ausschuss unterstützt.

ALT

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel  3 und  7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

NEU

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(\*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

**ARTIKEL 25Absatz 3**

ALT

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

NEU

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

**ARTIKEL 26**

Neuer Titel

ALT

Berichterstattung

NEU

Berichterstattung und Überprüfung

(1) Die Mitgliedstaaten erstellen alle zwei Jahre einen Bericht über die Tätigkeit der zuständigen Behörden und übermitteln diesen der Kommission. Dieser Bericht umfasst

a) eine Übersicht über den Sektor in Bezug auf Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung,

ALT

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

NEU

b) die nach Jahr und Art aufgeschlüsselte Zahl der nach der vorliegenden Verordnung erteilten, der ausgesetzten und der entzogenen Zulassungen, die Zahl der Erklärungen der Nichteignung sowie die jeweiligen Gründe, auf welche diese Entscheidungen gestützt wurden. In den Berichten über den Zeitraum nach dem 21. Mai 2022 sind diese Punkte auch nach

i) Personenkraftverkehrsunternehmern,

ii) Güterkraftverkehrsunternehmern, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzen, und

iii) allen anderen Güterkraftverkehrsunternehmern aufzuschlüsseln;

BLEIBT

c) die Zahl der jedes Jahr erteilten Bescheinigungen der fachlichen Eignung,

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

e) eine Übersicht über den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 18 Absatz 2, die insbesondere die Zahl der jährlich festgestellten und einem anderen Mitgliedstaat mitgeteilten Verstöße sowie die eingegangenen Antworten sowie die Zahl der jährlich eingegangenen Anfragen und Antworten gemäß Artikel 18 Absatz 3 umfasst.

(2) Auf der Grundlage der in Absatz  1 genannten Berichte übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre einen Bericht über die Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers. Dieser Bericht enthält insbesondere eine Bewertung des Funktionierens des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten und eine Beurteilung des Funktionierens der einzelstaatlichen elektronischen Register und darin enthaltenen Daten. Der Bericht wird gleichzeitig mit dem Bericht gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr veröffentlicht.

NEU ANGEHÄNGT

„(3) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission alle zwei Jahre Bericht über die Ersuchen, die sie nach Artikel 18 Absätze 4 bis 9 gestellt haben, die von anderen Mitgliedstaaten erhaltenen Antworten und die Maßnahmen, die sie auf der Grundlage der übermittelten Informationen ergriffen haben.

(4) Auf der Grundlage der von der Kommission nach Absatz 3 gesammelten Informationen und weiterer Nachweise legt die Kommission bis spätestens 21. August 2023 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen ausführlichen Bericht über das Ausmaß der Verwaltungszusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, über etwaige Mängel in diesem Bereich und über Möglichkeiten zur Verbesserung der Zusammenarbeit vor. Auf der Grundlage dieses Berichts prüft sie, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.

(5) Die Kommission überprüft die Umsetzung dieser Verordnung bis zum 21. August 2023 und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Anwendung dieser Verordnung.

(6) Nach Vorlage des Berichts nach Absatz 5 überprüft die Kommission diese Verordnung regelmäßig und legt die Ergebnisse ihrer Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.

(7) Den in den Absätzen 5 und 6 genannten Berichten werden gegebenenfalls geeignete Gesetzgebungsvorschläge beigefügt.

ÄNDERUNGEN ANHANG IV

neuer TITEL – Liste der schwersten Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2

1.

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

ALT

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

NEU

b) Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr während der täglichen Arbeitszeit.

ALT

2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten.

NEU

2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer, oder Vorhandensein im Fahrzeug und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten.

BLEIBT

3. Fahren ohne gültigen Nachweis der technischen Überwachung, falls ein solches Dokument nach dem Gemeinschaftsrecht vorgeschrieben ist, und/oder sehr schwer wiegende Mängel u.  a. an Bremssystem, Lenkanlage, Rädern/Reifen, Federung oder Fahrgestell, die eine solche unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen würden, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.

4. Beförderung gefährlicher Güter, deren Beförderung verboten ist oder die mit verbotenen oder nicht zugelassenen Mitteln zur Verwahrung oder ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug befördert werden, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.

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

6. Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte, einer Karte eines anderen Fahrers oder einer Karte, die auf der Grundlage falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt worden ist.

7. Güterbeförderung unter Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um 20 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen und um 25 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 Tonnen.