

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/7306 Nr. 2.9 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer
– KOM(97) 25 endg.; Ratsdok. 05857/97 –

A. Problem

Der Richtlinienvorschlag dient der weiteren Harmonisierung der subjektiven Zulassungsvoraussetzungen für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmer. Die bereits in der derzeitigen Fassung der Richtlinie 96/26/EG verankerten Anforderungen an die Unternehmen (Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung) werden punktuell angehoben. Außerdem wird der Anwendungsbereich der Richtlinie auf den gesamten gewerblichen Güterverkehr ausgedehnt, d. h., die Richtlinie soll künftig auch für Unternehmen mit Kleinfahrzeugen gelten.

B. Lösung

Die Zielsetzung des Kommissionsvorschlages wird grundsätzlich zwar begrüßt, gleichzeitig wird die Bundesregierung aber aufgefordert, bei den weiteren Beratungen im Rat noch auf einige Änderungen in Detailregelungen gemäß der EntschlieÙung hinzuwirken.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Zielsetzung des Kommissionsvorschlages. Er fordert die Bundesregierung auf, bei den weiteren Beratungen im Rat hinsichtlich der folgenden Detailregelungen noch auf Änderungen hinzuwirken:

1. Der Anwendungsbereich der Richtlinie sollte hinsichtlich des Güterverkehrs auf Fahrzeuge beschränkt werden, die ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben. Diese Schwelle wird auch bei der künftigen Novelle des Güterkraftverkehrsgesetzes angestrebt.
2. Hinsichtlich der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten die Anforderungen für kleine Fahrzeuge abgesenkt werden. Als angemessen wird ein Eigenkapital von 5000 ECU (Erstfahrzeug) und 3000 ECU (Folgefahrzeuge) für Lkw bis 9 t zulässigem Gesamtgewicht oder Omnibusse bis 20 Sitzplätze angesehen. Auf eine detaillierte Berechnung nach unterschiedlichen Gewichtsstufen bzw. Sitzplätzen sollte im Interesse einer einfachen Handhabung der Vorschriften verzichtet werden.
3. Hinsichtlich der fachlichen Eignung hat sich die bisherige Regelung bewährt, wonach Bewerber von der Prüfung befreit werden können, wenn sie eine praktische Erfahrung von mindestens fünf Jahren in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen nachweisen können. Sie sollte beibehalten werden.
4. Die vorgeschlagene regelmäßige Prüfung der Zuverlässigkeit (alle fünf Jahre) und finanziellen Leistungsfähigkeit (alle fünf Jahre und zusätzlich zwischen dem zweiten und dritten Jahr) führt zu erheblichen Belastungen der Unternehmen und einem starken Anstieg des Verwaltungsaufwandes. In Anlehnung an die geplante Novelle zum Güterkraftverkehrsgesetz sollte eine einmalige Wiederholungsprüfung, z. B. fünf Jahre nach Erteilung einer Genehmigung, danach nur noch anlassbezogen, ausreichend sein.

Bonn, den 11. Juni 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Gila Altmann (Aurich)

Berichterstatterin



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 04.02.1997
KOM(97) 25 endg.

97/0029 (SYN)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

**zur Änderung von Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personen-
kraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie
über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähig-
ungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Stra-
ßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der
Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

A. VORGESCHICHTE

1. Mit den Richtlinien 74/561/EWG¹ über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers und 74/562/EWG² über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers sowie 77/796/EWG³ über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise verabschiedete der Rat Rechtsakte, mit denen die Zugangsbedingungen zu diesem Beruf angeglichen und die Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer gefördert werden sollte. Am 29. April 1996 verabschiedete der Rat die Richtlinie 96/26/EG⁴ über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer, mit der die obigen Richtlinien und deren Änderungen kodifiziert und aufgehoben wurden. Da es sich um eine reine Kodifizierung handelt, werden durch die Richtlinie 96/26/EG die besagten Richtlinien ohne inhaltliche Änderung lediglich in einem Text zusammengefaßt.

Da die Akten über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens keine Übergangsbestimmungen zum Inkrafttreten der obengenannten Richtlinien in diesen neuen Mitgliedstaaten enthielten, konnte in der Kodifizierungsrichtlinie keine Übergangsfrist vorgesehen werden. Daher ist es zweckmäßig, bei der Änderung der Richtlinie 96/26/EG solche Bestimmungen vorzusehen.

2. Allerdings wurde festgestellt, daß trotz der Anforderungen der Richtlinie 96/26/EG weiterhin unterschiedliche Regelungen in den Mitgliedstaaten bestehen, die zu Ungleichgewichten und Wettbewerbsverzerrungen führen können. Ferner sind die erreichten Niveaus der fachlichen Befähigungen nicht ausreichend, um die ihnen zugedachte Rolle zu erfüllen.

¹ ABl. Nr. L 308 vom 19.11.1974.

² ABl. Nr. L 308 vom 19.11.1974.

³ ABl. Nr. L 334 vom 24.12.1977.

⁴ ABl. Nr. L 124 vom 23.5.1996.

3. Deshalb schlug die Kommission in ihrem Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik (1992) weitere Harmonisierungsmaßnahmen auf diesem Gebiet vor.⁵

1994 veröffentlichte der vom zuständigen Mitglied der Kommission eingesetzte Untersuchungsausschuß seinen Bericht, der unter anderem Empfehlungen zur Verbesserung der finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung enthielt.

4. Im Anschluß an eingehende Diskussionen mit Vertretern der Industrie und Sachverständigen der Mitgliedstaaten erachtete die Kommission eine Änderung der Richtlinie 96/26/EG unter Berücksichtigung der Lage in den neuen Mitgliedstaaten, wie in Punkt 1 angesprochen, für notwendig und hat daraufhin diesen Vorschlag verabschiedet.

⁵ KOM(92) 494 endg., 2.12.1992: Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik - Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität, S. 122.

B. RECHTFERTIGUNG DER MASSNAHME AUF GEMEINSCHAFTSEBENE**I. Subsidiarität**

- a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Mit dem Vorschlag der Kommission soll der Prozeß der Harmonisierung des Zugangs zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers vorangetrieben werden. Der Vorschlag trägt damit den im Rahmen der Vollendung des Binnenmarktes für den Kraftverkehr erzielten Fortschritten Rechnung.

- b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Die Maßnahme fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft (Artikel 75 Absatz 1 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft).

- c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Die Thematik betrifft alle Mitgliedstaaten und die Verkehrsunternehmer in allen Mitgliedstaaten, da der Marktzugang in der gesamten Europäischen Union geöffnet wurde. Durch existierende Gemeinschaftsrichtlinien wurde bereits eine gewisse Harmonisierung erreicht, doch bestehen weiterhin Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten.

- d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Die Verbesserung und Angleichung der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung der Unternehmer ist nur durch eine gemeinsame Maßnahme auf Gemeinschaftsebene möglich.

- e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Die Richtlinie wirkt Wettbewerbsverzerrungen entgegen und schafft so gerechtere Bedingungen für die Geschäftstätigkeit der Kraftverkehrsunternehmen. Eine Verbesserung der fachlichen Eignung der Unternehmer kommt ihnen selbst, der Sicherheit im Straßenverkehr, der Umwelt, den Spediteuren und letztlich der Gesellschaft insgesamt zugute.

Im Falle des Nichttätigwerdens hätten die Ursachen von Ungleichgewichten und eventuellen Wettbewerbsverzerrungen — und damit Hindernisse, die dem Ziel der Vollendung des Verkehrsbinnenmarktes entgegenstehen — weiterhin Bestand.

- f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung ...)?

Der Vorschlag erfolgt gemäß der bisherigen legislativen Vorgehensweise auf diesem Gebiet in Form einer Richtlinie. Eine andere Maßnahme wäre zum Erreichen des Ziels einer gemeinschaftsweiten Harmonisierung und Verbesserung der fachlichen Eignung ungeeignet.

- g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Eine einheitliche Regelung ist für diesen Bereich nicht notwendig; eine Richtlinie, die die allgemeinen Voraussetzungen für eine begrenzte Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene schafft, ist das geeignete Rechtsinstrument.

II. Gründe für die Kodifizierung

entfällt

III. Wirtschaftlicher Nutzen einer weiteren Harmonisierung

Für die Harmonisierung spricht die weitere Eliminierung von Hindernissen, die zu wirtschaftlichen Ungleichgewichten und Wettbewerbsverzerrungen führen. In einem gemeinsamen Verkehrsmarkt ist es — im Interesse sowohl der Verkehrsunternehmer selbst als auch der Öffentlichkeit — von wesentlicher Bedeutung, daß die Unternehmer ihre Geschäftstätigkeit auf der Grundlage angemessener und ausreichend angeglicher Anforderungen im Hinblick auf die Zulassung zu diesem Beruf ausüben.

C. DERZEITIGE SITUATION UND ZIEL DES VORSCHLAGS

Die derzeitige Situation ist gekennzeichnet von großen Unterschieden insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung. Trotz des allgemeinen Trends zur Deregulierung werden Regeln zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers weiterhin als notwendig erachtet, und gemäß den Empfehlungen des Untersuchungsausschusses besteht das Ziel des Vorschlags in der Harmonisierung und Anhebung der Anforderungen auf ein angemesseneres Niveau.

Angesichts der Marktentwicklungen und der fortschreitenden Liberalisierung der Kabotage im Verkehrssektor wird der Geltungsbereich der Richtlinie ausgedehnt. Kraftverkehrsunternehmer müssen sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Verkehr über einschlägige Kenntnisse verfügen. Was den Güterkraftverkehr betrifft, so gelten die neuen Bestimmungen auch für Güterkraftverkehrsunternehmer, die im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit Fahrzeugen ausüben, deren zulässige Nutzlast unter 3,5 Tonnen oder deren zulässiges Gesamtgewicht unter 6 Tonnen beträgt, womit der wachsenden Bedeutung von Kurierdiensten Rechnung getragen wird. Andererseits gelten, was den Personenkraftverkehr betrifft, die neuen Bestimmungen nicht für Unternehmen, die im gewerblichen Verkehr die Personenbeförderung mit Fahrzeugen ausüben, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen — einschließlich Fahrer — zu befördern. Diese Unternehmen betreiben vorwiegend Taxidienste im Nahbereich, die in die einzelstaatliche Zuständigkeit fallen.

D. PRÜFUNG DER ARTIKEL

1. Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/26/EG wurde umformuliert, um den Anwendungsbereich der Richtlinie für den gewerblichen Güter- und Personenkraftverkehr darzustellen.

Die neuen Bestimmungen gelten angesichts der weitverbreiteten Nutzung kleiner Fahrzeuge im gewerblichen Kraftverkehr und der Auswirkungen dieser Fahrzeuge auf andere Formen des Kraftverkehrs für alle gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen, ungeachtet der Größe der eingesetzten Fahrzeuge.

Im Hinblick auf den gewerblichen Personenkraftverkehr werden die Definitionen der von den Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge nicht geändert. Nach Artikel 1 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 96/26/EG gelten die neuen Bestimmungen nicht für Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen — einschließlich Fahrer — zu befördern, und nicht für den Taxisektor.

2. In Artikel 3 Absatz 2 werden die Bestimmungen der Unterabsätze a und c zur Zuverlässigkeit der Unternehmen geändert, um hervorzuheben, daß ein wegen eines schweren strafrechtlichen Verstoßes oder wegen wiederholter geringerer Verstöße verurteilter Unternehmer die Voraussetzungen nicht erfüllt.

Verstöße gegen Umweltschutzbestimmungen und gegen die Vorschriften der beruflichen Haftpflicht werden als verkehrsrelevante Verstöße hinzugefügt.

3. Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz c enthält die Bestimmungen zur finanziellen Leistungsfähigkeit.

Die von den Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht festgesetzten Beträge unterscheiden sich erheblich und reichen von 3 000 bis 20 000 ECU, wobei einige Mitgliedstaaten ferner zusätzliche Pauschalbeträge festsetzen. Die Höhe des Eigenkapitals und der Reserven wird auf mindestens 9 000 ECU für das erste und je 5 000 ECU für jedes weitere Fahrzeug heraufgesetzt.

Eigenkapital und Reserven von Güterkraftverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, deren zulässige Nutzlast unter 3,5 Tonnen oder deren zulässiges Gesamtgewicht höchstens 6 Tonnen beträgt, müssen sich auf mindestens 9 000 ECU für das erste Fahrzeug und 700 ECU für je 500 kg zulässiges Gesamtgewicht zusätzlicher Fahrzeuge belaufen.

Personenkraftverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung dazu bestimmt sind, mehr als neun, aber weniger als zwanzig Personen zu befördern, müssen für diese Fahrzeuge über Eigenkapital und Reserven von mindestens 9 000 ECU für das erste Fahrzeug und 250 ECU je Sitzplatz zusätzlicher Fahrzeuge verfügen.

Das bedeutet: Übt ein Unternehmen seine Geschäftstätigkeit mit nur einem Fahrzeug aus, so muß es über Eigenkapital und Reserven in Höhe von 9 000 ECU verfügen. Umfaßt die Fahrzeugflotte zwei oder mehr Fahrzeuge, so erhöht sich dieser Betrag um 5 000 ECU pro weiterem Fahrzeug auf 14 000 (2 Fahrzeuge), 19 000 (3 Fahrzeuge), 24 000 (4 Fahrzeuge) usw.

Um Wechselkursschwankungen Rechnung zu tragen, wird Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz c um einen Zusatz ergänzt, wonach der Wert des ECU in den Landeswährungen alle fünf Jahre festzusetzen ist.

4. Artikel 3 Absatz 4 zur fachlichen Eignung wird geändert, um dem Binnenmarkt Rechnung zu tragen. Die Märkte der Mitgliedstaaten sind nicht mehr getrennt. Die Unterscheidung zwischen Kraftverkehrsunternehmen im innerstaatlichen und Kraftverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr wird damit hinfällig. Kraftverkehrsunternehmen müssen Kenntnisse über Beförderungen sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr besitzen.
5. Artikel 3 Absatz 4 Unterabsatz 2 wird gestrichen. Durch die Streichung der Bestimmung, wonach Bewerber von der Prüfung befreit werden können, die eine praktische Erfahrung von mindestens fünf Jahren nachweisen, wird gewährleistet, daß Kraftverkehrsunternehmen bei Inkrafttreten der Richtlinie sich den gleichen Prüfungen unterziehen müssen (Angleichung der Qualifikationen auf einem angemessenen Niveau).
6. Artikel 5 wird um Übergangsbestimmungen für Österreich, Finnland und Schweden zur Erfüllung der Anforderungen nach Artikel 3 ergänzt.

Außerdem legt die Richtlinie fest, daß die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit spätestens am 1. Januar 2000 von allen Kraftverkehrsunternehmen unabhängig vom Zeitpunkt der Aufnahme ihrer Geschäftstätigkeit als Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen erfüllt werden sollten.

7. In Artikel 6 werden nach dem ersten Absatz zwei neue Absätze eingefügt, nach deren Bestimmungen alle fünf Jahre zu prüfen ist, ob ein Betreiber die Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Die finanzielle Leistungsfähigkeit sollte jedoch auch zwischen dem zweiten und dem dritten Jahr geprüft werden.
8. In Artikel 7 werden gemäß Artikel 3 Absatz 2 zur Voraussetzung der Zuverlässigkeit die Worte "Sind von nicht gebietsansässigen Verkehrsunternehmen schwere Verstöße [...] begangen worden" ersetzt durch die Worte "Hat ein nicht gebietsansässiger Verkehrsunternehmer einen schweren Verstoß [...] begangen".

Die Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 2 erwiesen sich als überflüssig und werden gestrichen, um unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

9. Die Bezugnahmen auf Konkurs in Artikel 8 werden gestrichen, da ein Konkurs an sich nicht als ausreichender Grund für die Verweigerung einer Genehmigung betrachtet wird. In Artikel 3 Absatz 2 wird bereits festgestellt, daß die Voraussetzung der Zuverlässigkeit nicht bzw. nicht mehr erfüllt ist, wenn ein Bewerber Gegenstand einer schweren strafrechtlichen Verurteilung, auch im Bereich der wirtschaftlichen Betätigung, war.
10. Artikel 10 wird geändert, um die Rechte der Kraftverkehrsunternehmer zu wahren, die ihre Zulassung nach Artikel 3 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 96/26/EG erhalten haben, ohne sich der schriftlichen Prüfung unterziehen zu müssen.
11. Anhang 1 wird ersetzt, damit die Liste der zu kennenden Sachgebiete, die die Anhebung der fachlichen Qualifikationen auf ein angemessenes und harmonisiertes Niveau gewährleisten soll, erweitert und aktualisiert werden kann.
Gleichzeitig wird das Prüfungsverfahren detailliert festgelegt, damit sichergestellt ist, daß die Kenntnisse auch einheitlich beurteilt werden.

E. BEDEUTUNG FÜR DEN EWR

Die EFTA-Staaten wurden gemäß Artikel 99 des EWR-Abkommens zu dem Vorschlag gehört.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE 9./.../EG DES RATES
vom

zur Änderung von Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission⁶,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁷,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags

und in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁸,

in Erwägung nachstehender Gründe:

⁶

⁷

⁸

Die von der Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer⁹ aufgestellten gemeinsamen Regeln sollten gefestigt werden.

Angesichts der Entwicklungen des Güterverkehrsmarktes und Änderungen der Verkehrspolitik sowie im Hinblick auf das Funktionieren des Binnenmarktes muß der Geltungsbereich der Richtlinie auf alle gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer, ungeachtet der Größe der eingesetzten Fahrzeuge, ausgedehnt werden.

Im Hinblick auf die Bestimmungen zur Zuverlässigkeit der Unternehmen ist hervorzuheben, daß diese Voraussetzung nicht mehr als erfüllt gilt, wenn natürliche Personen, die diese Bedingung erfüllen müssen, aufgrund eines schweren strafrechtlichen Verstoßes oder mehrerer geringerer Verstöße verurteilt worden sind, und daß Umweltschutzbestimmungen und Vorschriften zur beruflichen Haftpflicht ebenfalls große Bedeutung zukommt.

Um Ungleichgewichte im Markt zu vermeiden, ist es im Hinblick auf die finanzielle Leistungsfähigkeit notwendig, den Betrag des erforderlichen Eigenkapitals und der Reserven auf einem höheren Niveau anzugleichen. Der festgesetzte Wert des ECU in den Landeswährungen ist alle fünf Jahre zu prüfen.

⁹ ABl. Nr. L 124 vom 23.5.1996.

Im Hinblick auf die fachliche Eignung ist es zweckmäßig, daß ein Bewerber um die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers diese Eignung in einer obligatorischen schriftlichen und einer fakultativen mündlichen Prüfung nachweist. Kraftverkehrsunternehmer müssen sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Verkehr über einschlägige Kenntnisse verfügen. Es ist von wesentlicher Bedeutung, daß alle Kraftverkehrsunternehmer im Besitz von Nachweisen ihrer fachlichen Eignung sind, die auf einer harmonisierten Ebene und auf der Grundlage von in allen Mitgliedstaaten gleichen Prüfungsbedingungen ausgestellt wurden. Zu diesem Zweck müssen auch bestimmte organisatorische Aspekte der Prüfung harmonisiert werden.

Für die Umsetzung der Richtlinie in Österreich, Finnland und Schweden muß eine Übergangsregelung getroffen werden.

Alle fünf Jahre ist zu prüfen, ob zugelassene Kraftverkehrsunternehmer die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit noch erfüllen und ob eine Person in der Unternehmensleitung über die entsprechende fachliche Eignung verfügt. Die finanzielle Leistungsfähigkeit muß jedoch auch zwischen dem zweiten und dem dritten Jahr des Fünfjahreszeitraums geprüft werden.

Das Funktionieren des Binnenmarktes setzt voraus, daß die von den Mitgliedstaaten festgesetzten Sanktionen wirksam, angemessen und abschreckend sind.

Um das im Binnenmarkt notwendige Qualitäts- und Harmonisierungsniveau zu erreichen, sollten die in der Richtlinie festgelegten Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit spätestens am 1. Januar 2000 von allen Kraftverkehrsunternehmern erfüllt werden.

Nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ist es zum Erreichen des grundlegenden Ziels der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik notwendig und zweckmäßig, die Zugangsbedingungen zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zu regeln. Nach Artikel 3 b Absatz 3 EG-Vertrag geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 96/26/EG¹⁰ wird wie folgt geändert:

Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"Die Richtlinie gilt für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers oder den Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers nach den Begriffsbestimmungen in Artikel 1 ausüben."

Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- Absatz 2 Unterabsatz a erhält folgende Fassung:

"Gegenstand einer schweren strafrechtlichen Verurteilung, auch wegen eines Verstoßes im Bereich der wirtschaftlichen Betätigung, waren."

- Absatz 2 Unterabsatz c erhält folgende Fassung:

"Gegenstand einer schweren strafrechtlichen Verurteilung oder einer Verurteilung aufgrund mehrerer geringerer Verstöße gegen die Vorschriften über

- die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen oder
- die Güterbeförderung bzw. die Personenbeförderung, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen der Nutzkraftfahrzeuge, die Sicherheit im Straßenverkehr und der Fahrzeuge, des Umweltschutzes und der beruflichen Haftpflicht, waren."

¹⁰

ABl. Nr. L 124 vom 23.5.1996.

- Absatz 3 Unterabsatz c erhält folgende Fassung:
 - "Das Unternehmen muß über Eigenkapital und Reserven verfügen, die sich mindestens belaufen auf 9 000 ECU für das erste Fahrzeug und je 5 000 ECU für jedes weitere Fahrzeug mit einer zulässigen Nutzlast von über 3,5 Tonnen oder einem zulässigen Gesamtgewicht von über 6 Tonnen sowie für jedes Fahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausstattung dazu bestimmt ist, mehr als zwanzig Personen — einschließlich Fahrer — zu befördern.
 - Eigenkapital und Reserven von Güterkraftverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, deren zulässige Nutzlast höchstens 3,5 Tonnen oder deren zulässiges Gesamtgewicht höchstens 6 Tonnen beträgt, müssen mindestens 9 000 ECU für das erste Fahrzeug und 700 ECU für je 500 kg zulässiges Gesamtgewicht zusätzlicher Fahrzeuge betragen.
 - Personenkraftverkehrsunternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung dazu bestimmt sind, mehr als neun, aber weniger als zwanzig Personen zu befördern, müssen für diese Fahrzeuge über Eigenkapital und Reserven von mindestens 9 000 ECU für das erste Fahrzeug und 250 ECU je Sitzplatz zusätzlicher Fahrzeuge verfügen.
 - Für die Zwecke dieser Richtlinie ist der Wert des ECU in den Landeswährungen alle fünf Jahre festzusetzen. Dabei wird der am ersten Werktag im Oktober geltende und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichte Wechselkurs zugrundegelegt, der ab dem 1. Januar des folgenden Kalenderjahres angewandt wird.

- Absatz 4 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

"Die Voraussetzung der fachlichen Eignung ist erfüllt, wenn in einer obligatorischen schriftlichen und einer fakultativen mündlichen Prüfung wie im Anhang beschrieben vor der vom Mitgliedstaat benannten Behörde oder Stelle die Kenntnis der in der Liste im Anhang angeführten Sachgebiete nachgewiesen wurde.

- Absatz 4 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- Dem Absatz 1 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

"– 1. Januar 1995 für Österreich, Finnland und Schweden".

- Dem Absatz 2 Unterabsatz 1 wird folgender Gedankenstrich angefügt:

"– nach dem 31. Dezember 1994 und vor dem 31. Dezember 1996 für Österreich, Finnland und Schweden".

- Dem Absatz 2 wird im vorletzten Unterabsatz folgender Gedankenstrich angefügt:

"– 1. Januar 1997 für Österreich, Finnland und Schweden".

- Es wird ein neuer Absatz 3 hinzugefügt:

"Kraftverkehrsunternehmen, die zur Ausübung des Gewerbes vor dem 1. Januar 1998 berechtigt sind, müssen ab 1. Januar 2000 die in Artikel 3 Absatz 2 und 3 festgelegten Anforderungen erfüllen."

Artikel 6 Absatz 1 wird durch zwei neue Unterabsätze ergänzt:

"Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß von den zuständigen Behörden alle fünf Jahre geprüft wird, ob zugelassene Kraftverkehrsunternehmer die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit noch erfüllen und daß die Voraussetzung der fachlichen Eignung noch von einer oder mehreren dauerhaft und tatsächlich in der Unternehmensleitung tätigen Personen erfüllt wird."

"Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß von den zuständigen Behörden zwischen dem zweiten und dem dritten Jahr des Fünfjahreszeitraums geprüft wird, ob der Kraftverkehrsunternehmer die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllt."

Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- In Absatz 1 werden die Worte "Sind von nicht gebietsansässigen Verkehrsunternehmern schwere Verstöße [...] begangen worden" ersetzt durch die Worte "Hat ein nicht gebietsansässiger Verkehrsunternehmer einen schweren Verstoß [...] begangen".
- Absatz 2 wird gestrichen.
- Absatz 3 wird zu Absatz 2.

Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- In Absatz 2 werden die Worte "oder dafür, daß kein Konkurs erfolgt ist," gestrichen.
- Der letzte Satz von Absatz 4 wird gestrichen.

Artikel 10 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 3 wird folgender Unterabsatz angefügt:

"Bescheinigungen, die Kraftverkehrsunternehmern vor dem 1. Januar 2000 aufgrund einer praktischen Erfahrung von mindestens fünf Jahren in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen ausgestellt wurden, sind den gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie ausgestellten Bescheinigungen gleichgestellt."

Artikel 2

Anhang I wird durch den Anhang dieses Vorschlags ersetzt.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Verstöße gegen die zur Umsetzung dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Bestimmungen fest und treffen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, daß diese Sanktionen angewandt werden. Die festgelegten Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der entsprechenden Rechtsvorschriften spätestens bis zum 1. Juli 1998 und eventuelle spätere Änderungen jeweils schnellstmöglich mit.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten verabschieden und veröffentlichen nach Anhörung der Kommission die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 1. Juli 1998 nachzukommen. Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab dem 1. Juli 1998 an.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen, unverzüglich mit.

Artikel 5

Diese Richtlinie tritt am Tage ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu

Im Namen des Rates

Der Präsident

*Anhang***I. Liste der Sachgebiete nach Artikel 3 Absatz 4**

Bei der Feststellung der fachlichen Eignung sind mindestens die Sachbereiche dieser Liste zu berücksichtigen. Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben wollen, müssen folgende Kenntnisse und Fertigkeiten nachweisen:

A. Bürgerliches Recht*Güter- und Personenkraftverkehr*

Der Bewerber muß

1. die wichtigsten Verträge, die im Kraftverkehrsgewerbe üblich sind, sowie die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten kennen;
2. den Nachweis erbringen, daß er einen rechtsgültigen Beförderungsvertrag vor allem über die Beförderungsbedingungen aushandeln kann;

Güterkraftverkehr

3. eine Reklamation seines Auftraggebers über Schäden, die sich aus Verlusten oder Beschädigungen der Güter während der Beförderung oder durch die Verzögerung bei der Ablieferung entstehen, sowie die Auswirkungen dieser Reklamation auf die vertragliche Haftpflicht analysieren können;
4. die Regeln des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen kennen;

Personenkraftverkehr

5. eine Reklamation seines Auftraggebers über Schäden, die den Fahrgästen oder ihrem Gepäck bei einem Unfall während der Beförderung zugefügt werden, oder über Schäden aufgrund von Verspätungen sowie die Auswirkungen dieser Reklamation auf seine vertragliche Haftpflicht analysieren können.

B. Handelsrecht*Güter- und Personenkraftverkehr*

Der Bewerber muß insbesondere

1. nachweisen, daß er die Bedingungen und Förmlichkeiten für die Ausübung des Berufs und die allgemeinen Verpflichtungen der Kaufleute (Eintragung, Geschäftsbücher usw.) sowie die Konkursfolgen kennt;
2. ausreichende Kenntnisse der Rechtsformen von Handelsgesellschaften sowie die Vorschriften für die Gründung und Führung dieser Gesellschaften besitzen.

C. Sozialrecht*Güter- und Personenkraftverkehr*

Der Bewerber muß insbesondere

1. die Aufgabe und die Arbeitsweise der sozialen Akteure im Kraftverkehrsgewerbe kennen (Gewerkschaften, Betriebsräte, Personalvertreter, Arbeitsinspektoren usw.);
2. die Verpflichtungen der Arbeitgeber im Bereich der sozialen Sicherheit und die sozialen Vergünstigungen kennen, die sich daraus für die Arbeitnehmer ergeben (Rente, Leistungen bei Arbeitslosigkeit, Krankengeld usw.);
3. die Regeln für Arbeitsverträge der einzelnen Arbeitnehmergruppen von Kraftverkehrsunternehmen kennen (Form der Verträge, Verpflichtungen der Vertragsparteien, Arbeitsbedingungen und -dauer, bezahlter Jahresurlaub, Arbeitsentgelt, Auflösung des Arbeitsverhältnisses usw.);

4. die Bestimmungen der Sozialverordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über den Fahrtenschreiber im Straßenverkehr sowie die Maßnahmen zur praktischen Durchführung dieser Verordnungen kennen.

D. Steuerrecht

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muß insbesondere die Vorschriften kennen für

1. die Mehrwertsteuer auf Verkehrsleistungen;
2. die Verkehrssteuern;
3. die Steuern auf bestimmte Fahrzeuge, die im Güterkraftverkehr verwendet werden, sowie die Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege;
4. die Einkommensteuern.

E. Kaufmännische und finanzielle Führung des Unternehmens

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muß insbesondere

1. die rechtlichen und praktischen Bestimmungen für die Verwendung von Schecks, Wechseln, Eigenwechseln, Kreditkarten und anderen Zahlungsmitteln und -verfahren kennen;
2. die verschiedenen Kreditformen (Bankkredite, Dokumentenkredite, Kautionen, Hypotheken, Leasing, Miete, Factoring usw.) sowie die damit verbundenen Kosten und Verpflichtungen kennen;
3. wissen, was eine Bilanz ist, wie sie aussieht und sie verstehen können;
4. ein Betriebsergebnis lesen und verstehen können;
5. die Finanz- und Rentabilitätslage des Unternehmens insbesondere aufgrund von Finanzkennziffern analysieren können;
6. ein Budget ausarbeiten können;

7. die Kostenbestandteile (fixe Kosten, variable Kosten, Betriebskosten, Abschreibungen usw.) kennen und je Fahrzeug, Kilometer, Fahrt oder Tonne berechnen können;
8. einen Stellenplan für das gesamte Personal des Unternehmens sowie Arbeitspläne und Fortbildungsprogramme für die Angestellten, die Fahrer usw. aufstellen können;
9. die Grundlagen der Marktforschung (des "Marketing"), der Förderung des Verkaufs von Verkehrsleistungen, der Zusammenstellung von Kundenkarteien, der Werbung, der Öffentlichkeitsarbeit usw. kennen;
10. die im Kraftverkehr üblichen Versicherungen (Haftpflichtversicherung für Personen, Sachen und Gepäck) mit ihrem Versicherungsschutz und ihren Verpflichtungen kennen;
11. die Telematikanwendungen im Straßenverkehr kennen.

Güterkraftverkehr

12. die Regeln für die Ausstellung von Frachtrechnungen für Güterkraftverkehrsleistungen anwenden können sowie die Bedeutung und die Wirkungen der Incoterms kennen;
13. die Rolle, die Aufgaben und den etwaigen Status der Hilfgewerbetreibenden des Verkehrs kennen;

Personenkraftverkehr

14. die Regeln für die Tarife und die Preisbildung im öffentlichen und privaten Personenverkehr anwenden können;
15. die Regeln für die Ausstellung von Rechnungen für Personenkraftverkehrsleistungen anwenden können.

F. Zugang zum Markt*Güter- und Personenkraftverkehr*

Der Bewerber muß insbesondere

1. die Vorschriften für den gewerblichen Straßenverkehr, den Einsatz von Mietfahrzeugen, die Vergabe von Aufträgen an Subunternehmer, insbesondere für die Ordnung des Gewerbes, den Zugang zum Beruf, die Genehmigungen zum inner- und außergemeinschaftlichen Straßenverkehr sowie über Kontrollen und die Ahndung von Zuwiderhandlungen kennen;
2. die Regelungen für die Gründung eines Straßenverkehrsunternehmens kennen;
3. die Schriftstücke für die Erbringung von Straßenverkehrsleistungen kennen und Kontrollverfahren schaffen können, um sicherzustellen, daß ordnungsmäßige Schriftstücke über das Fahrzeug, den Fahrer, das Beförderungsgut oder das Gepäck im Unternehmen aufbewahrt und bei jeder Beförderung mitgeführt werden;

Güterkraftverkehr

4. die Regeln für die Ordnung der Güterkraftverkehrsmärkte, die Frachtraumverteilungsstellen und die Logistik kennen;
5. die Förmlichkeiten beim Grenzübergang, die Rolle und die Bedeutung der T-Papiere und der Carnets TIR sowie die sich aus ihrer Benutzung ergebenden Pflichten und Verantwortlichkeiten kennen;

Personenkraftverkehr

6. die Regeln für die Ordnung der Personenkraftverkehrsmärkte kennen;
7. die Regeln für die Einrichtung von Verkehrsdiensten kennen und Verkehrspläne aufstellen können.

G. Technische Normen und technischer Betrieb*Güter- und Personenkraftverkehr*

Der Bewerber muß insbesondere

1. die Regeln für die Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die Verfahren für die davon abweichenden Beförderungen im Schwer- und Großraumverkehr kennen;
2. je nach dem Bedarf des Unternehmens die Fahrzeuge und ihre Bauteile (Fahrgestell, Motor, Getriebe, Bremsanlagen usw.) auswählen können;
3. die Förmlichkeiten für die Erteilung der Betriebserlaubnis, die Zulassung und die technische Überwachung dieser Fahrzeuge kennen;
4. Maßnahmen gegen Luftverschmutzung durch Abgase der Zugmaschinen und gegen Lärmbelastung treffen können;
5. Pläne für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge und ihrer Einrichtungen aufstellen können.

Güterkraftverkehr

6. die einzelnen Lademittel und -geräte (Heckklappen, Container, Paletten usw.) kennen sowie Verfahren und Anweisungen für die Be- und Entladevorgänge (Lastverteilung, Stapelung, Befestigung, Verkeilung usw.) einführen und erteilen können;
7. die Verfahren des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und des "roll-on-roll-off"-Verkehrs kennen;
8. die Verfahren zur Einhaltung der Regeln für Gefahrgut- und Abfalltransporte aufgrund folgender Vorschriften durchführen können:

- Richtlinie 94/55/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße,
 - Richtlinie 96/35/EG über die Bestellung und die berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen, Schiene oder Binnenwasserstraßen,
 - Verordnung (EWG) Nr. 259/93 zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft;
9. die Verfahren zur Einhaltung der Regeln für die Beförderung leichtverderblicher Lebensmittel insbesondere aufgrund des Übereinkommens über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP), durchführen können
10. die Verfahren zur Einhaltung der Regelungen für die Beförderung lebender Tiere durchführen können.

H. Sicherheit im Straßenverkehr

Güter- und Personenkraftverkehr

Der Bewerber muß insbesondere

1. die erforderlichen Qualifikationen des Fahrpersonals kennen (Fahrerlaubnisse, ärztliche Bescheinigungen, Befähigungszeugnisse usw.);
2. durch Maßnahmen sicherstellen können, daß die Fahrer die Regeln, die Verbote und die Verkehrsbeschränkungen in den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (Geschwindigkeitsbegrenzung, Vorfahrtsrechte, Halten und Parken, Scheinwerfer und Leuchten, Straßenverkehrszeichen usw.) einhalten;
3. Anweisungen an die Fahrer zur Überprüfung der Sicherheitsvorschriften für den Zustand der Fahrzeuge, der Ausrüstung und der Ladung sowie für sicherheitsbewußtes Fahren ausarbeiten können;

4. Maßregeln für das Verhalten bei Unfällen ausarbeiten und geeignete
Maßregeln einführen können, um die Wiederholung von Unfällen bzw.
schwerer Verstöße vermeiden zu können;

Personenkraftverkehr

5. die Straßengeographie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union kennen.

II. AUFBAU DER PRÜFUNG

Die Prüfung, mit der sichergestellt wird, daß Kraftverkehrsunternehmer ausreichende Kenntnisse der oben erwähnten Fachgebiete besitzen und insbesondere die entsprechenden Instrumente und Techniken beherrschen sowie zur Erfüllung administrativer und organisatorischer Aufgaben in der Lage sind, besteht aus folgenden Teilen:

A. Obligatorische schriftliche Prüfung

1. Mindestens hundert schriftliche Multiple-Choice-Fragen mit jeweils vier alternativen Antworten; Abzug eines vollen Punktes für jede unrichtige Antwort:

In der schriftlichen Prüfung können 30% der möglichen Gesamtpunktzahl erreicht werden. Um diesen Teil der Prüfung zu bestehen, muß der Bewerber 60% der Fragen richtig beantworten.

Dauer: zwei Stunden.

2. Schriftliche Übungen/Fallstudien: Hierbei können 40% der möglichen Gesamtpunktzahl erreicht werden. Um diesen Teil der Prüfung zu bestehen, muß der Bewerber 60% der Übungen/Fallstudien richtig lösen.

Dauer: zwei Stunden.

B. Fakultative mündliche Prüfung

Es müssen 30% der möglichen Gesamtpunktzahl erreicht werden.

- C. Sieht ein Mitgliedstaat nur schriftliche Prüfungen und Übungen/Fallstudien vor, so beträgt die Gewichtung im Hinblick auf die Gesamtpunktzahl in A.1 und A.2 40% bzw. 60%.

D. Ergebnis

Um die Prüfung zu bestehen, muß der Bewerber 70% der möglichen Gesamtpunktzahl erreichen.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung von Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer

Richtlinienvorschlag

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Der Rechtsakt der Gemeinschaft basiert auf Artikel 75 Absatz 1 EG-Vertrag. Die Ordnung des Verkehrsmarktes ist ein wesentlicher Faktor für die Implementierung der im Vertrag vorgesehenen gemeinsamen Verkehrspolitik. Durch Maßnahmen zur Harmonisierung der Zulassungsbedingungen zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers wird die wirksame Wahrnehmung des Niederlassungsrechts durch diese Unternehmer voraussichtlich gefördert. Die weitere Angleichung und Festigung der gemeinsamen Regeln für die Zulassung zu diesem Beruf ist notwendig, um die fachliche Eignung dieser Unternehmer zu gewährleisten und so zur Rationalisierung des Marktes und zur qualitativen Verbesserung der angebotenen Dienste beizutragen. Dies kommt den Nutzern, den Unternehmern und der Gesamtwirtschaft zugute und steigert die Sicherheit im Straßenverkehr.

Ziel des Vorschlags ist es, den Harmonisierungsprozeß fortzusetzen und den Kraftverkehrsmarkt zu stärken. Aus diesem Grund, und um Ungleichgewichte und potentielle Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Dienstqualität zu steigern, wird im Hinblick auf die finanzielle Leistungsfähigkeit vorgeschlagen, den Betrag des erforderlichen Eigenkapitals und der Reserven anzuheben und im Hinblick auf die fachliche Eignung die Voraussetzungen zum Führen eines Kraftverkehrsunternehmens zu konsolidieren, damit der Wert von Bescheinigungen zum Nachweis der fachlichen Eignung eines Verkehrsunternehmers in allen Mitgliedstaaten möglichst einheitlich ist.

Angesichts bestimmter Marktentwicklungen — insbesondere der wachsenden Bedeutung von Kurierdiensten — wird der Geltungsbereich der Richtlinie so ausgedehnt, daß auch Fahrzeuge erfaßt werden, deren zulässige Nutzlast unter 3,5 Tonnen oder deren zulässiges Gesamtgewicht unter 6 Tonnen beträgt.

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Betroffene

– Branchen

Der Vorschlag betrifft alle Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen, ausgenommen Unternehmen, die die Personenbeförderung mit Fahrzeugen ausüben, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen zu befördern. Ferner betrifft er spezialisierte einzelstaatliche Stellen, die mit der Ausbildung und/oder Prüfung von Bewerbern um die Zulassung zum Beruf des Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmers befaßt sind.

– Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)

Kraftverkehrsunternehmen in der Gemeinschaft betreiben im Durchschnitt ca. 4,4 Fahrzeuge. 1990 betrieben in der Gemeinschaft 78% der Unternehmen im Gewerbe, für die Daten vorlagen, 1 bis 5 Fahrzeuge, 11% der Unternehmen betrieben 6 bis 10 Fahrzeuge und 11% betrieben 11 oder mehr Fahrzeuge. Die Konzentration von KMU im Kraftverkehrsgewerbe ist demnach sehr hoch.

– besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben

Die Daten sind für alle Mitgliedstaaten ungefähr gleich, ausgenommen Österreich, Belgien und die Niederlande, wo die Anzahl der Unternehmen mit mehr als 5 Fahrzeugen etwas höher ist, während in den Mittelmeerländern, in Schweden und in Finnland mehr als 90% der Unternehmen 1 bis 5 Fahrzeuge betreiben.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Die Kraftverkehrsunternehmer müssen im Hinblick auf Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit neue Anforderungen erfüllen, um ihre Tätigkeit fortsetzen zu können. Ferner müssen sie gewährleisten, daß die das Unternehmen führende Person nachweislich über die notwendige fachliche Eignung verfügt. Vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellte Nachweise der fachlichen Eignung behalten ihre Gültigkeit.

Ausbildungs- und Prüfungsinstitutionen müssen ihr Lehrmaterial und ihre Lehrpläne ändern und ihre schriftlichen Prüfungen entsprechend anpassen.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

– Beschäftigungslage

Auswirkungen des Vorschlages auf die Gesamtbeschäftigung sind nicht zu erwarten. Aufgrund der verschärften Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers werden die Unternehmen beständiger und die Fluktuation der Unternehmen auf diesem Sektor wird eingeschränkt. Die Beschäftigung im Sektor wird beständiger, da die Zahl der neu gegründeten und wieder aufgelösten Unternehmen reduziert wird.

– Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen

Der Vorschlag wird sich voraussichtlich weder auf die Investitionen auswirken noch die Errichtung neuer Unternehmen behindern, da insbesondere die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit keine unüberwindliche Hürde für Bewerber um die Zulassung zum Gewerbe oder bereits bestehende Unternehmen bilden.

– Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Der Vorschlag soll durch die Beseitigung derzeit bestehender Ungleichgewichte und potentieller Wettbewerbsverzerrungen infolge unterschiedlicher Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen beitragen.

5. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)

Der Vorschlag enthält diesbezüglich keine spezifischen Maßnahmen. Die bestehende Richtlinie ermöglicht jedoch bereits den Mitgliedstaaten, Güterkraftverkehrsunternehmen, die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen durchführen, von der Anwendung aller oder eines Teils der Bestimmungen des Vorschlages auszunehmen, wenn diese aufgrund der Art der beförderten Ware oder der geringen Entfernung nur eine geringe Auswirkung auf den Verkehrsmarkt haben. Ferner enthält die Richtlinie eine Bestimmung, die es ermöglicht, die Person, die die Voraussetzungen erfüllt, (bei Ableben oder Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit) vorübergehend oder dauerhaft zu ersetzen; diese Bestimmung ist insbesondere auf die Bedürfnisse von KMU zugeschnitten.

Konsultation

6. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

Es wurde eine Konsultationssitzung zum neuen Vorschlag über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer organisiert. Die folgenden Organisationen waren vertreten: die Internationale Straßentransportunion IRU, die Union der Industrie- und Arbeitgeberverbände Europas UNICE, EUROCHAMBRES und die EUROPEAN TRANSPORT WORKERS UNION.

Abgesehen vom Vertreter von EUROCHAMBRES, der die Zweckmäßigkeit der Aufrechterhaltung von Zugangsbedingungen zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers in Frage stellte, da dieser Beruf EUROCHAMBRES zufolge der einzige ist, für den solche Bedingungen gelten, sprachen sich alle Organisationen für eine weitere Harmonisierung der Bedingungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers aus.

Die Kommission hat bei der Ausarbeitung des neuen Richtlinienvorschlags in den meisten Fällen der Auffassung der Mehrheit der konsultierten Berufsorganisationen Rechnung getragen; demzufolge konzentriert sich der Vorschlag auf die Punkte, bei denen Handlungsbereitschaft besteht, nämlich Verbesserung der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung und Ausdehnung des Geltungsbereichs der Richtlinie auf den gesamten gewerblichen Güterkraftverkehr, ungeachtet der Größe der eingesetzten Fahrzeuge.

Bericht der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich)**I.**

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung von Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (Ratsdok. 05875/97) ist gemäß § 93 Abs. 1 GO zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr überwiesen worden (Drucksache 13/7306 Nr. 2.9 vom 21. März 1997). Der Ausschuß für Verkehr hat den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates in seiner 54. Sitzung vom 11. Juni 1997 beraten und einstimmig beschlossen, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, die in der Beschlußempfehlung wiedergegebene Entschließung anzunehmen.

II.

Der Ausschuß für Verkehr begrüßte allgemein die Zielsetzung des Kommissionsvorschlages. Die Festle-

gung bzw. Anhebung der Anforderungen an die Verkehrsunternehmen sei notwendig, um einen minimalen Qualitätsstandard zu sichern, von dem mittelbar auch positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ausgingen. Eine europäische Regelung sei erforderlich, um angesichts der zunehmenden Öffnung der Verkehrsmärkte gleiche Wettbewerbsbedingungen für in- und ausländische Unternehmen zu gewährleisten.

Die Koalitionsfraktionen und die Fraktion der SPD regten jedoch an, dem Plenum eine Entschließung vorzuschlagen, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, bei den weiteren Beratungen im Rat noch auf einige Änderungen von Detailregelungen hinzuwirken. So solle unter anderem der Anwendungsbereich der Richtlinie hinsichtlich des Güterverkehrs auf Fahrzeuge beschränkt werden, die ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben.

Der Entschließungsantrag wurde einstimmig angenommen, wobei die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie die Gruppe der PDS dem Antrag jedoch nicht beigetreten sind.

Bonn, den 11. Juni 1997

Gila Altmann (Aurich)

Berichterstatlerin

