

**VERORDNUNG (EU) 2020/1055 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 15. Juli 2020****zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012  
im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Erfahrung mit der Umsetzung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 <sup>(4)</sup> und (EG) Nr. 1072/2009 <sup>(5)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates hat gezeigt, dass in einigen Punkten noch Spielraum für Verbesserungen der Bestimmungen dieser Verordnungen besteht.
- (2) Bislang gelten, sofern in den nationalen Rechtsvorschriften nichts anderes vorgesehen ist, die Vorschriften für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers nicht für Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen nicht überschreitet, oder mit Kraftfahrzeugkombinationen, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle nicht überschreitet. Die Zahl solcher Unternehmen, die sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, hat zugenommen. Infolgedessen haben mehrere Mitgliedstaaten beschlossen, die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers auf diese Unternehmen anzuwenden. Um mögliche Schlupflöcher zu schließen und ein Mindestniveau an Professionalisierung des Sektors, in dem Kraftfahrzeuge verwendet werden, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, durch gemeinsame Vorschriften zu gewährleisten und damit die Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Unternehmern einander anzunähern, sollte jene Verordnung geändert werden. Die Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sollten für Unternehmer, die Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse mehr als 2,5 t, jedoch nicht mehr als 3,5 t beträgt, verbindlich vorgeschrieben werden.
- (3) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sind bestimmte grenzüberschreitende Beförderungstätigkeiten von dem Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz, die zum Zugang zum europäischen Güterkraftverkehrsmarkt berechtigt, ausgenommen. Im Rahmen dieser Marktorganisation sollten Güterkraftverkehrsunternehmer, die Güter in Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen befördern, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet, von dem Erfordernis einer Gemeinschaftslizenz oder einer anderen Beförderungsgenehmigung ausgenommen werden.
- (4) Auch wenn Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse unter einer bestimmten Schwelle vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ausgenommen sind, so gestattet die genannte Verordnung den Mitgliedstaaten doch, ihre Bestimmungen ganz oder teilweise auf die betreffenden Fahrzeuge anzuwenden.
- (5) Derzeit dürfen die Mitgliedstaaten für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zusätzliche, über die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hinausgehende Anforderungen vorschreiben. Diese Möglichkeit ist erwiesenermaßen nicht erforderlich, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden, und hat zu Unterschieden bei der Zulassung geführt. Sie sollte daher abgeschafft werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 38.

<sup>(2)</sup> ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates nach erster Lesung vom 7. April 2020 (AbL. C 153 vom 7.5.2020, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (AbL. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

<sup>(5)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (AbL. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

- (6) Um dem Phänomen der „Briefkastenfirmen“ beizukommen und im Binnenmarkt lauterer Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, muss gewährleistet werden, dass die in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmer sich tatsächlich und dauerhaft in diesem Mitgliedstaat aufhalten und ihre Verkehrstätigkeit von dort ausüben. Daher ist es unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrungen erforderlich, die Vorschriften für eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung zu präzisieren und zu stärken, zugleich jedoch einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.
- (7) Eine tatsächliche und dauerhafte Anwesenheit im Niederlassungsmitgliedstaat sollte insbesondere voraussetzen, dass das Unternehmen Verkehrstätigkeiten mittels einer angemessenen technischen Ausstattung durchführt, die in diesem Mitgliedstaat gelegen ist.
- (8) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 muss ein Unternehmen seine Tätigkeit tatsächlich und dauerhaft mittels der angemessenen technischen Ausstattung und Einrichtung an einer im Niederlassungsmitgliedstaat gelegenen Betriebsstätte ausüben; außerdem sind zusätzliche Anforderungen auf einzelstaatlicher Ebene zulässig, wobei eine der häufigsten Anforderungen darin besteht, dass Parkflächen im Niederlassungsmitgliedstaat vorhanden sein müssen. Diese uneinheitlich angewandten Anforderungen reichen allerdings nicht aus, um einen echten Zusammenhang mit dem Mitgliedstaat zu gewährleisten, um Briefkastenfirmen wirksam zu bekämpfen und das Risiko der Organisation systematischer Kobotage und eines Systems von „Autobahn-Nomaden“ durch ein Unternehmen, zu dem die Fahrzeuge nicht zurückkehren, zu verringern. Angesichts der Tatsache, dass für die Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts im Verkehrsbereich konkrete Vorschriften über auf die Niederlassungsfreiheit und die Erbringung von Dienstleistungen erforderlich sein können, ist es angemessen, die Anforderungen an die Niederlassung und die Anforderungen im Zusammenhang mit der Präsenz von vom Verkehrsunternehmer verwendeten Fahrzeugen im Niederlassungsmitgliedstaat weiter zu harmonisieren. Die Festlegung eines klaren Mindestintervalls für die Rückkehr des Fahrzeugs trägt auch dazu bei, zu gewährleisten, dass diese Fahrzeuge mit der technischen Ausstattung im Niederlassungsmitgliedstaat ordnungsgemäß gewartet werden können, und es erleichtert Kontrollen.

Dieser Rückkehrzyklus sollte mit der Verpflichtung des Verkehrsunternehmens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(6)</sup>, die Arbeit so zu planen dass der Fahrer in der Lage ist, wenigstens alle vier Wochen nach Hause zurückzukehren, synchronisiert werden, sodass beide Anforderungen in Form der Rückkehr des Fahrers mit dem Fahrzeug wenigstens in jedem zweiten Vier-Wochen-Zyklus erfüllt werden können. Diese Synchronisierung stärkt das Recht des Fahrers auf Rückkehr und verringert das Risiko, dass das Fahrzeug nur zurückgebracht wird, damit die neue Niederlassungsanforderung erfüllt ist. Die Anforderung, in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzukehren, sollte jedoch weder dazu führen, dass eine bestimmte Anzahl von Tätigkeiten im Niederlassungsmitgliedstaat durchgeführt werden muss, noch dass die Möglichkeit der Verkehrsunternehmer, Dienstleistungen überall im Binnenmarkt zu erbringen, anderweitig eingeschränkt wird.

- (9) Da die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers von der Zuverlässigkeit des betreffenden Unternehmens abhängt, besteht Klärungsbedarf bei den Personen, deren Verhalten berücksichtigt werden muss, der einzuhaltenden Verwaltungsverfahren und der Wartezeiten für die Rehabilitierung eines Verkehrsleiters, dem die Zuverlässigkeit aberkannt wurde.
- (10) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen nationale Steuervorschriften beträchtlich auf die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb im Straßenverkehrsmarkt auswirken können, sollten sie zu den Aspekten hinzugefügt werden, die für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevant sind.
- (11) Da sich schwerwiegende Verstöße gegen Unionsvorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr, die Kobotage und das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht beträchtlich auf den Straßenverkehrsmarkt und auf den Sozialschutz von Arbeitnehmern auswirken können, sollten sie zu den Aspekten hinzugefügt werden, die für die Bewertung der Zuverlässigkeit relevant sind.
- (12) Angesichts der Bedeutung des fairen Wettbewerbs für den Binnenmarkt sollten Verstöße gegen die einschlägigen Unionsvorschriften, einschließlich Vorschriften über den Marktzugang wie Kobotagevorschriften, bei der Bewertung der Zuverlässigkeit von Verkehrsleitern und Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Die Bedingungen für die Ermächtigung, aufgrund derer die Kommission den Schweregrad relevanter Verstöße festlegt, sollten entsprechend präzisiert werden.
- (13) Die zuständigen nationalen Behörden hatten Schwierigkeiten, die Dokumente zu bestimmen, die Unternehmen zum Nachweis ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit, insbesondere in Ermangelung geprüfter Jahresabschlüsse, vorlegen können. Die Vorschriften über die erforderlichen Nachweise der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten präzisiert werden.

<sup>(6)</sup> Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

- (14) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden, die im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs sind und deren zulässige Gesamtmasse mehr als 2,5 t jedoch nicht mehr als 3,5 t beträgt, ausüben, sollten über ein Mindestmaß an finanzieller Leistungsfähigkeit verfügen, damit sichergestellt ist, dass sie über die erforderlichen Mittel verfügen, um ihre Tätigkeit dauerhaft und langfristig ausüben zu können. Da jedoch die mit diesen Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen im Allgemeinen einen begrenzten Umfang haben, sollten die entsprechenden Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit weniger streng sein als jene, die für die Unternehmer gelten, die Fahrzeuge verwenden, deren zulässige Gesamtmasse diese Schwelle überschreitet. Bei der Festlegung der finanziellen Leistungsfähigkeit sollten auch Fahrzeugkombinationen berücksichtigt werden. Die zuständige Behörde sollte die strengere Anforderung an die finanzielle Leistungsfähigkeit anwenden, wenn die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination über 3,5 t liegt.
- (15) Damit hohe Standards für die Unternehmen beibehalten oder eingeführt werden können, ohne dabei den Kraftverkehrsbinnenmarkt negativ zu beeinflussen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, die finanziellen Anforderungen für die Verwendung von Schwerfahrzeugen auch auf die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t anzuwenden.
- (16) Um einen verlässlichen Kraftverkehrssektor sicherzustellen und die Beibehaltung von Forderungen von Einrichtungen des öffentlichen Rechts, zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten die Einhaltung von Zahlungsverpflichtungen gegenüber öffentlichen Stellen, wie Mehrwertsteuerschulden und Sozialversicherungsbeiträge, verlangen können und vorschreiben dürfen, dass Unternehmen nicht Verfahren unterworfen werden, die zur Sicherung ihres Vermögens eingeleitet wurden.
- (17) Die in den einzelstaatlichen elektronischen Registern enthaltenen Informationen über die Verkehrsunternehmer sollten so vollständig und aktuell wie möglich sein, damit die für die Durchsetzung der einschlägigen Vorschriften zuständigen nationalen Behörden einen ausreichenden Überblick über die Unternehmer haben, die Gegenstand von Ermittlungen sind. Vor allem die Angaben zum amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die die Unternehmer verfügen, und zu ihrer Risikoeinstufung sollten eine bessere nationale und grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ermöglichen. Die Vorschriften für das einzelstaatliche elektronische Register sollten daher entsprechend geändert werden.
- (18) Um die einheitliche Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, unter anderem die technischen Verfahren zur elektronischen Abfrage der einzelstaatlichen elektronischen Register der anderen Mitgliedstaaten festzulegen. Das kann Verfahren umfassen, die erforderlich sind, um zu gewährleisten, dass die zuständigen Behörden während Straßenkontrollen Zugang zum harmonisierten System für die Risikoeinstufung von Unternehmen gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(7)</sup> haben. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(8)</sup> ausgeübt werden.
- (19) Die Begriffsbestimmung des schwersten Verstoßes bei der Überschreitung der täglichen Lenkzeit im Sinne von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 stimmt nicht mit der geltenden einschlägigen Bestimmung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überein. Dieser Widerspruch führt zu Unsicherheit und unterschiedlichen Vorgehensweisen der nationalen Behörden und damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der betreffenden Vorschriften. Die Begriffsbestimmung sollte daher präzisiert werden, um die Kohärenz zwischen den beiden Verordnungen zu gewährleisten.
- (20) Die Vorschriften für innerstaatlichen Verkehr, der von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer in einem Aufnahmemitgliedstaat zeitweilig durchgeführt wird („Kabotage“), sollten klar, einfach und leicht durchsetzbar sein und gleichzeitig das bisher erreichte Niveau der Liberalisierung wahren.
- (21) Kabotagebeförderungen sollten dazu beitragen, den Ladefaktor von schweren Nutzfahrzeugen zu vergrößern und Leerfahrten zu verringern, und sollten erlaubt sein, solange sie nicht in einer Weise erfolgen, dass eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit in dem betreffenden Mitgliedstaat entsteht. Um sicherzustellen, dass Kabotagebeförderungen nicht so durchgeführt werden, dass eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit entsteht, sollte es Verkehrsunternehmern nicht gestattet sein, innerhalb einer bestimmten Frist nach Ablauf eines Zeitraums von Kabotagebeförderungen weitere Kabotagebeförderungen in demselben Mitgliedstaat durchzuführen.

(7) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

(8) 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).

- (22) Während die weitere Liberalisierung nach Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates <sup>(9)</sup> im Vergleich zur Kabotage gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 die Förderung des kombinierten Verkehrs begünstigt hat und grundsätzlich beibehalten werden sollte, muss dafür gesorgt werden, dass sie nicht missbraucht wird. Die Erfahrung zeigt, dass diese Bestimmung in einigen Teilen der Union systematisch dazu verwendet wurde, den vorübergehenden Charakter der Kabotage zu umgehen und die Grundlage für die dauerhafte Präsenz von Fahrzeugen in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens zu schaffen. Solche unfairen Praktiken können zu Sozialdumping führen, und sie gefährden die Achtung des Rechtsrahmens für Kabotage. Daher sollte es den Mitgliedstaaten möglich sein, von Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG abzuweichen und die Kabotagebestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 anzuwenden, um derartigen Problemen zu begegnen, indem sie eine verhältnismäßige Begrenzung für die dauerhafte Präsenz von Fahrzeugen in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet einführen.
- (23) Für einen lautereren Wettbewerb im Binnenmarkt ist es unerlässlich, die Vorschriften wirksam und effizient durchzusetzen. Um Durchsetzungskapazitäten freizusetzen und unnötigen Verwaltungsaufwand für Unternehmer, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, zu verringern, um Hochrisikoverkehrsunternehmern gezielter zu Leibe zu rücken und betrügerische Praktiken aufzudecken, müssen die Durchsetzungsinstrumente unbedingt weiter digitalisiert werden. Die Mittel, mit denen die Kraftverkehrsunternehmer die Einhaltung der Vorschriften für die Kabotage nachweisen können, sollten präzisiert werden. Straßenkontrollen sollten sich auf die Beförderungsdokumente und, sofern verfügbar, auf Aufzeichnungen des Fahrten-schreibers stützen. Um die Bereitstellung relevanter Belege und deren Bearbeitung durch die zuständigen Behörden zu vereinfachen, sollte die Nutzung und Übertragung elektronischer Verkehrsinformationen als Mittel zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften anerkannt werden. Das zu diesem Zweck verwendete Format sollte Zuverlässigkeit und Authentizität gewährleisten. Angesichts der zunehmenden Verwendung des effizienten elektronischen Informationsaustauschs im Verkehrs- und Logistikbereich ist es wichtig, für einen einheitlichen Regelungsrahmen zu sorgen und Vorschriften für die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren zu erlassen.
- (24) Als Adressaten der Vorschriften für die grenzüberschreitende Beförderung tragen die Verkehrsunternehmen die Konsequenzen der von ihnen begangenen Verstöße. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen zu verhindern, die Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen mit Güterkraftverkehrsunternehmen schließen, sollten die Mitgliedstaaten auch klare und vorhersehbare Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer vorsehen, wenn sie wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen zu Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 führen.
- (25) Die Europäische Arbeitsbehörde, in deren Tätigkeitsbereich gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(10)</sup> die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 fällt, wird eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der angemessenen Durchsetzung der Vorschriften der vorliegenden Verordnung spielen. Dabei geht es insbesondere um miteinander abgestimmte Kontrollen, um die Förderung der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs zwischen Mitgliedstaaten, um die Förderung und den Austausch bewährter Verfahren, um die Unterstützung des Kapazitätsaufbaus sowie um Maßnahmen zur Schulung und Sensibilisierung.
- (26) Um den Marktentwicklungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und die Anhänge I, II und III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung <sup>(11)</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (27) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich ein gewisses Maß an Harmonisierung in bestimmten Bereichen zu erreichen, die bisher noch nicht durch das Unionsrecht harmonisiert waren, insbesondere bei dem Verkehr mit leichten Nutzfahrzeugen und der Durchsetzungspraxis, und bei der Annäherung der Wettbewerbsbedingungen und

<sup>(9)</sup> Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABL L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

<sup>(10)</sup> Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABL L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

<sup>(11)</sup> ABL L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

der verbesserten Durchsetzung, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen der Art der verfolgten Ziele in Verbindung mit dem grenzüberschreitenden Charakter des Kraftverkehrs auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (28) Die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, und (EG) Nr. 1072/2009 sowie die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(12)</sup> sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„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;“;

- b) folgender Buchstabe wird eingefügt:

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

- c) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

- d) 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.“.

2. Artikel 3 Absatz 2 wird gestrichen.

3. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

#### Voraussetzungen für die Anforderung der Niederlassung

(1) 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;

<sup>(12)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

- 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.“

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„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.“

ii) In Unterabsatz 3 Buchstabe a Ziffer vi wird das Wort „und“ gestrichen.

iii) In Unterabsatz 3 Buchstabe a wird folgende Ziffer angefügt:

„vii) Steuerrecht, und“

iv) In Unterabsatz 3 Buchstabe b werden folgende Ziffern angefügt:

„xi) Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr;

xii) auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht;

xiii) Kabotage.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) 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.“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(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.“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende 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.“

b) 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 nicht-privaten ausstehenden Verbindlichkeiten gegenüber Einrichtungen des öffentlichen Rechts haben darf und weder zahlungsunfähig sein noch sich in einem Insolvenzverfahren oder in Liquidation befinden darf.“

c) 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.“

d) 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.“

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(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).“

b) Absatz 9 erhält folgende Fassung:

„(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.“

7. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

„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.“

8. Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 3 wird gestrichen.

9. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(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.“

(\*) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).“



b) Absatz 2 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

10. Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

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

11. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„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.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(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.“

12. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

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

ii) folgende Buchstaben werden angefügt:

„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.“;

iii) die Unterabsätze 2, 3 und 4 werden wie folgt 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.“

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(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.“

c) In Artikel 16 Absatz 6 werden folgende Unterabsätze angefügt:

„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.“

d) Absatz 7 wird gestrichen.

13. Artikel 18 erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

#### **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 Auskunftersuchen 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 Auskunftersuchen können auch den Zugang zu Dokumenten umfassen, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass die Bedingungen des Artikels 5 erfüllt sind. Auskunftersuchen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind ordnungsgemäß zu rechtfertigen und zu begründen. Zu diesem Zweck enthalten Auskunftersuchen 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 Auskunftersuchen 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 Auskunftersuchen 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.

---

(\*) Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (ABl. L 335 vom 18.12.2010, S. 21).

(\*\*) Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission (IMI-Verordnung) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

(\*\*\*) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).“

14. In Artikel 23 werden folgende Absätze angefügt:

„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.“

15. Artikel 24 wird gestrichen.

16. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 24a

#### **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.

---

(\*) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

17. Artikel 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(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).“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

18. Artikel 26 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Berichterstattung und Überprüfung“;

b) Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„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;“;

c) folgende Absätze werden angefügt:

„(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.“

19. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„**Liste der schwersten verstöße gemäss artikel 6 absatz 2**“.

b) Nummer 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

c) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„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.“

#### Artikel 2

### Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 5 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) bis zum 20. Mai 2022: die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet;“.

b) Folgender Buchstabe wird eingefügt:

„ca) ab dem 21. Mai 2022: die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet;“.

2. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Unterabsatz 3 wird gestrichen.

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

Im Fall von Fahrzeugen zur Güterbeförderung, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet und für die die geringeren Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gelten, vermerkt die ausstellende Behörde im Abschnitt ‚Besondere Bemerkungen‘ der Gemeinschaftslizenz, oder der beglaubigten Kopie davon: ‚ $\leq$  3,5 t‘.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen.“

3. Artikel 5 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14b delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um ihn an den technischen Fortschritt anzupassen.“

4. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Kraftverkehrsunternehmen dürfen innerhalb von vier Tagen nach Ende ihrer Kabotagebeförderung in einem Mitgliedstaat keine Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall einer Fahrzeugkombination mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs im selben Mitgliedstaat durchführen.“

b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(3) Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, gelten nur dann als mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die vorhergehende grenzüberschreitende Beförderung sowie für jede durchgeführte darauf folgende Kabotagebeförderung vorweisen kann. Falls sich das Fahrzeug innerhalb der Frist von vier Tagen vor der grenzüberschreitenden Beförderung in dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats befunden hat, muss der Verkehrsunternehmer zudem eindeutige Belege für alle Beförderungen vorlegen, die in diesem Zeitraum durchgeführt wurden.“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(4a) Die Belege nach Absatz 3 werden dem Kontrollberechtigten des Aufnahmemitgliedstaats während der Straßenkontrolle auf Verlangen ausgehändigt oder übermittelt. Sie können vorgezeigt oder unter Verwendung eines revidierbaren strukturierten Formats elektronisch übermittelt werden, das direkt für die Speicherung und die Verarbeitung durch Computer genutzt werden kann, beispielsweise einem elektronischen Frachtbrief (e-CMR) gemäß dem Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief vom 20. Februar 2008. Der Fahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, um in Absatz 3 genannte Belege vor dem Abschluss der Straßenkontrolle bereitzustellen.“

d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Jeder Verkehrsunternehmer, der im Mitgliedstaat der Niederlassung gemäß dessen Rechtsvorschriften berechtigt ist, den in Artikel 1 Absatz 5 Buchstaben a bis ca aufgeführten gewerblichen Güterkraftverkehr durchzuführen, ist unter den Bedingungen des vorliegenden Kapitels berechtigt, Kabotage der gleichen Art bzw. Kabotage mit Fahrzeugen der gleichen Kategorie durchzuführen.“

5. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung

„(3) Die Kommission prüft den Fall insbesondere anhand der einschlägigen Daten und entscheidet nach Anhörung des gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) eingesetzten Ausschusses innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.

---

(\*) Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(7) Zusätzlich zu den Absätzen 1 bis 6 des vorliegenden Artikels und abweichend von Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG können Mitgliedstaaten, wenn das zur Vermeidung von Missbrauch der letztgenannten Bestimmung durch unbegrenzte und ununterbrochene Verkehrsdienste in Form von Zu- oder Ablaufverkehren auf der Straße innerhalb eines Aufnahmemitgliedstaats als Bestandteil des kombinierten Verkehrs zwischen Mitgliedstaaten erforderlich ist, vorsehen, dass Artikel 8 der vorliegenden Verordnung für Verkehrsunternehmer im Fall solcher Zu- oder Ablaufverkehre auf der Straße innerhalb dieses Mitgliedstaats Anwendung findet. Für derartige Zu- und/oder Ablaufverkehre auf der Straße können die Mitgliedstaaten einen längeren als den in Artikel 8 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Zeitraum von sieben Tagen und einen kürzeren als den in Artikel 8 Absatz 2a der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Zeitraum von vier Tagen vorsehen. Die Anwendung von Artikel 8 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung auf derartige Beförderungen berührt nicht die Anforderungen, die sich aus der Richtlinie 92/106/EWG ergeben. Mitgliedstaaten, die von der im vorliegenden Absatz vorgesehenen Abweichung Gebrauch machen, unterrichten hiervon die Kommission, bevor sie ihre einschlägigen einzelstaatlichen Maßnahmen anwenden. Sie überprüfen diese Maßnahmen mindestens alle fünf Jahre und unterrichten die Kommission über die Ergebnisse dieser Überprüfung. Sie machen die Vorschriften, einschließlich der jeweiligen Fristen, in transparenter Weise öffentlich zugänglich.“

6. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 10a

### **Kontrollen**

(1) Um die Verpflichtungen aus diesem Kapitel auch weiter durchzusetzen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie angewandt wird. Diese Strategie muss besonders auf die in Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) genannten Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung ausgerichtet sein.

(2) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die in Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG vorgesehenen Kontrollen gegebenenfalls Kontrollen von Kabotagebeförderungen umfassen.

(3) Die Mitgliedstaaten führen mindestens zweimal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen von Kabotagebeförderungen durch. Diese Kontrollen werden gleichzeitig von den nationalen Behörden zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten, die für die Durchsetzung der Vorschriften im Straßenverkehr zuständig sind, in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten durchgeführt. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen mit den Maßnahmen nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG kombinieren. Die einzelstaatlichen Kontaktstellen nach Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 tauschen nach der Durchführung der abgestimmten Straßenkontrollen Informationen über Anzahl und Art der festgestellten Verstöße aus.

---

(\*) Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).“

7. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 14a

#### **Haftung**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer bei Verstößen gegen die Kapitel II oder III, wenn diese wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass mit den Verkehrsdiensten, die sie in Auftrag gegeben haben, gegen diese Verordnung verstoßen wird.

Artikel 14b

#### **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 4 Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem 20. August 2020 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 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 4 Absatz 4 und Artikel 5 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist 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.

---

(\*) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“

8. Artikel 15 wird gestrichen.

9. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

#### **Berichterstattung und Überprüfung**

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. März jedes zweiten Jahres von der Anzahl der Verkehrsunternehmer, die jeweils am 31. Dezember der vorangegangenen beiden Jahre Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und von der Anzahl der beglaubigten Kopien für die zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge. Die Berichte für den Zeitraum nach dem 20. Mai 2022 enthalten auch eine Aufschlüsselung dieser Positionen nach Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen ausschließlich mit Fahrzeugen durchführen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und den sonstigen Güterkraftverkehrsunternehmen.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 31. März jedes zweiten Jahres die Anzahl der in den vorangegangenen beiden Kalenderjahren jeweils ausgestellten Fahrerbescheinigungen sowie die Anzahl der Fahrerbescheinigungen mit, die sich jeweils am 31. Dezember der vorangegangenen beiden Kalenderjahre insgesamt im Umlauf befanden. Die Berichte für den Zeitraum nach dem 20. Mai 2022 enthalten auch eine Aufschlüsselung dieser Positionen nach Güterkraftverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen ausschließlich mit Fahrzeugen durchführen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, und den sonstigen Güterkraftverkehrsunternehmen.
- (3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens am 21. August 2022 ihre jeweilige gemäß Artikel 10a angenommene nationale Durchsetzungsstrategie. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. März jedes Jahres von den im vorangegangenen Kalenderjahr gemäß Artikel 10a durchgeführten Durchsetzungsmaßnahmen, einschließlich gegebenenfalls der Anzahl der durchgeführten Kontrollen. Diese Angaben umfassen auch die Anzahl der überprüften Fahrzeuge.
- (4) Die Kommission erstellt bis 21. August 2024 einen Bericht über die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt der Union. Dieser Bericht enthält eine Analyse der Marktlage einschließlich einer Bewertung der Wirksamkeit der Kontrollen und der Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen in der Branche.
- (5) Die Kommission überprüft die Umsetzung dieser Verordnung, insbesondere die Auswirkungen der mit der Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) eingeführten Änderungen des Artikels 8, 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 beifügt.

(\*) Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (Abl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17).“

### Artikel 3

#### **Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012**

Im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 wird folgende Nummer angefügt:

„15. Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG (\*) des Rates: Artikel 18 Absatz 8.

(\*) Abl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.“

### Artikel 4

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft. Sie gilt ab dem 21. Februar 2022.

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

Geschehen zu Brüssel am 15. Juli 2020.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

D.M. SASSOLI

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

J. KLOECKNER