

ANLAGE

Vorblatt zum Frühwarndokument

Vorhaben:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor COM(2017) 281 final
KOM-Nr.:	2017/0123 (COD)
BR-Drucksache:	441/17
Federführendes Ressort/Aktenzeichen:	Vk / Wi-A
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none">– Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 enthält Bestimmungen, die Unternehmen erfüllen müssen, die die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (Beförderung von Personen und Gütern) erhalten wollen. Zudem umfasst sie bestimmte Vorschriften, mit denen ihre Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten geregelt und ermöglicht wird.– Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 enthält die Bestimmungen, die Unternehmen erfüllen müssen, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als ihrem eigenen Markt (Kabotage) betätigen wollen. Sie umfasst Bestimmungen in Bezug auf die Dokumente, die diesen Unternehmen vom Mitgliedstaat der Zulassung (Gemeinschaftslizenz) sowie Fahrern aus Drittländern (Fahrerbescheinigung) auszustellen sind.– Das übergeordnete Ziel dieser Verordnungen besteht darin, das gute Funktionieren des Kraftverkehrsbinnenmarkts zu fördern und in diesem Effizienz und Wettbewerb zu steigern.– Im Verordnungsentwurf sind zahlreiche Präzisierungen der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und 1072/2009 vorgesehen.

<p>Wesentlicher Inhalt:</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Im Zeitraum 2014-2015 wurden die vorgeannten Verordnungen einer Bewertung unterzogen. Dabei wurden u.a. folgende Probleme festgestellt: <ul style="list-style-type: none"> • Das Kontrollniveau der Mitgliedstaaten ist unterschiedlich, insbesondere bei der Überprüfung der Voraussetzungen der Anforderungen an die Zuverlässigkeit der handelnden Personen eines Unternehmens sowie bei illegalen Kabotage Beförderungen. • Es mangelt an Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, vor allem in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften über das Berufszulassungskriterium der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung. • Nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 haben einige Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers festgelegt. • Der Zeitraum für eine Wiederzuerkennung der Zuverlässigkeit (Rehabilitierung) ist in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 weder definiert noch anderweitig geregelt; die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten sind erheblich. • Die Kabotagebestimmungen in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sind in einigen Punkten unspezifisch, was zu einer unterschiedlichen Handhabung in den Mitgliedstaaten geführt hat.
<p>Vorläufige Einschätzung zur Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips (bei Bedenken: kurze Begründung):</p>	<p>Keine Bedenken</p>
<p>Besonderes schleswig-holsteinisches Interesse?:</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Ausdehnung der Erlaubnispflicht auf Unternehmen, die Güterbeförderungen ausschließlich mit Fahrzeugen durchführen, deren Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet, ist gerade dann unverhältnismäßig, wenn diese Unternehmen von wesentlichen Berufszugangskriterien (Verkehrsleiter, fachliche Eignung oder Zuverlässigkeit) ausgenommen werden sollen, bzw. es den Mitgliedsstaaten überlassen wird diese für verbindlich zu erklären. Der dadurch entstehende Verwaltungs-

	<p>aufwand wäre wohl immens und den Erlaubnis- und Lizenzbehörden kaum zu vermitteln.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die zusätzlich geforderten Angaben zur Erweiterung der einzelstaatlichen Register (hier: amtliches Kennzeichen der eingesetzten Fahrzeuge, Zahl der Beschäftigten, wirtschaftliche Situation des Unternehmens, Risikoeinstufung) können, gerade bei größeren Unternehmen, in kurzer Zeit variieren. Um das elektronische Register stets, wie verlangt, auf dem aktuellen Stand zu halten, ist voraussichtlich ein nicht unwesentlicher personeller Mehraufwand zur Pflege des Registers erforderlich. Es ist mehr als fraglich, ob dieser im Verhältnis zum beabsichtigten Zweck der geplanten Änderung steht.
<p>Zeitplan für die Behandlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Bundesrat b) Rat: c) ggf. Fachministerkonferenzen, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> – Behandlung im Verkehrsausschuss des Bundesrates am 21.06.2017 – Behandlung im Wirtschaftsausschuss des Bundesrates am 22.06.2017