

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/694 DER KOMMISSION****vom 2. Mai 2022****zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/403 hinsichtlich neuer schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit des Kraftverkehrsunternehmers führen können**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 2a,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wurde durch die Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> geändert, mit der neue schwerwiegende Verstöße gegen das auf vertragliche Schuldverhältnisse, Kabotage und die Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr anzuwendende Recht in die Liste der Verstöße aufgenommen wurden, die zur Aberkennung der in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Zuverlässigkeit führen können.
- (2) Mit der Verordnung (EU) 2020/1055 wurde auch ein zusätzliches von der Kommission bei der Festlegung des Schweregrads schwerwiegender Verstöße zu berücksichtigende Kriterium eingeführt, indem der Verweis auf die Gefahr von Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehrsmarkt hinzugefügt wurde.
- (3) Mit der Verordnung (EU) 2020/1055 wurde die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auch dahin gehend geändert, dass die Kommission bei der Festsetzung der Häufigkeit der Verstöße, bei deren Überschreiten wiederholte Verstöße als schwerwiegendere Verstöße einzustufen sind, die Zahl der für die Verkehrstätigkeit eingesetzten Fahrzeuge und nicht die Zahl der Fahrer berücksichtigen sollte.
- (4) Mit der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> wurden neue Bestimmungen in Bezug auf Verstöße eingeführt, die dazu führen, dass die Gefahr von schweren oder tödlichen Verletzungen oder Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehrsmarkt besteht. Diese Verstöße sollten in die Liste der schwerwiegenden Verstöße gegen die Unionsvorschriften gemäß Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgenommen werden, die sich auf die Zuverlässigkeit des Kraftverkehrsunternehmens oder des Verkehrsleiters auswirken können.
- (5) Daher sollte die Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission <sup>(4)</sup> geändert werden, um die neuen Verstöße aufzunehmen und die neuen Kriterien für die Festlegung des Schweregrads und der Häufigkeit des Auftretens dieser Verstöße zu berücksichtigen.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den Straßenverkehr —

<sup>(1)</sup> ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtdurchbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18. März 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 74 vom 19.3.2016, S. 8).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Verordnung (EU) 2016/403 wird wie folgt geändert:

1. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.
2. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 2. Mai 2022

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANHANG I

Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403 wird wie folgt geändert:

1. Die einleitenden Absätze und Abschnitt 1 erhalten folgende Fassung:

**„Einstufung von schwerwiegenden Verstößen**

(nach Artikel 1)

In der folgenden Tabelle sind die Kategorien und Arten von schwerwiegenden Verstößen gegen die Unionsvorschriften für den gewerblichen Straßenverkehr aufgeführt, unterteilt in drei Kategorien je nach Schweregrad entsprechend der von ihnen ausgehenden Gefahr von tödlichen oder schweren Verletzungen und/oder Wettbewerbsverfälschungen im Güterkraftverkehrsmarkt.

**1. Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) (Lenk- und Ruhezeiten)**

Nr.	RECHTSGR- UNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD (1)		
			MSI	VSI	SI
<b>Fahrpersonal</b>					
1.	Artikel 5 Absatz 1	Nichteinhaltung des Mindestalters für Schaffner			X
<b>Lenkzeiten</b>					
2.	Artikel 6 Absatz 1	Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std., sofern die Verlängerung auf 10 Std. nicht gestattet ist	10 Std. ≤ ... < 11 Std.		X
3.			11 Std. ≤ ...		X
4.		Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std. um mindestens 50 %	13,5 Std. ≤ ...	X	
5.		Überschreitung der verlängerten täglichen Lenkzeit von 10 Std., sofern die Verlängerung gestattet ist	11 Std. ≤ ... < 12 Std.		X
6.			12 Std. ≤ ...		X
7.		Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 10 Std. um mindestens 50 %	15 Std. ≤ ...	X	
8.		Artikel 6 Absatz 2	Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit	60 Std. ≤ ... < 65 Std.	
9.	65 Std. ≤ ... < 70 Std.				X
10.	Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit um mindestens 25 %		70 Std. ≤ ...	X	
11.	Artikel 6 Absatz 3	Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen	100 Std. ≤ ... < 105 Std.		X
12.			105 Std. ≤ ... < 112,5 Std.		X
13.		Überschreitung der maximalen Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen um mindestens 25 %	112,5 Std. ≤ ...	X	
<b>Fahrtunterbrechungen</b>					
14.	Artikel 7	Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5 Std. vor Fahrtunterbrechung	5 Std. ≤ ... < 6 Std.		X
15.			6 Std. ≤ ...		X

<b>Ruhezeiten</b>						
16.	Artikel 8 Absatz 2	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 11 Std., sofern keine reduzierte tägliche Ruhezeit gestattet ist	8,5 Std. ≤ ... < 10 Std.			X
17.			... < 8,5 Std.		X	
18.		Unzureichende reduzierte tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std., sofern die reduzierte Ruhezeit gestattet ist	7 Std. ≤ ... < 8 Std.			X
19.			... < 7 Std.		X	
20.		Unzureichende aufgeteilte tägliche Ruhezeit von weniger als 3 Std. + 9 Std.	3 Std. + [7 Std. ≤ ... < 8 Std.]			X
21.			3 Std. + [... < 7 Std.]		X	
22.	Artikel 8 Absatz 5	Unzureichende tägliche Ruhezeit von weniger als 9 Std. bei Mehrfahrerbetrieb	7 Std. ≤ ... < 8 Std.			X
23.			... < 7 Std.		X	
24.	Artikel 8 Absatz 6	Unzureichende reduzierte wöchentliche Ruhezeit von weniger als 24 Std.	20 Std. ≤ ... < 22 Std.			X
25.			... < 20 Std.		X	
26.		Unzureichende wöchentliche Ruhezeit von weniger als 45 Std., sofern keine reduzierte wöchentliche Ruhezeit gestattet ist	36 Std. ≤ ... < 42 Std.			X
27.	... < 36 Std.			X		
28.	Artikel 8 Absatz 6	Überschreitung von sechs aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit	3 Std. ≤ ... < 12 Std.			X
29.			12 Std. ≤ ...		X	
30.	Artikel 8 Absatz 6b	Keine Ausgleichsruhezeit für zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten			X	
31.	Artikel 8 Absatz 8	Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit oder einer wöchentlichen Ruhezeit von mehr als 45 Stunden in einem Fahrzeug			X	
32.	Artikel 8 Absatz 8	Keine Übernahme der Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs durch den Arbeitgeber				X
<b>12-Tage-Ausnahmeregelung</b>						
33.	Artikel 8 Absatz 6a	Überschreitung von zwölf aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen nach einer vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit	3 Std. ≤ ... < 12 Std.			X
34.			12 Std. ≤ ...		X	
35.	Artikel 8 Absatz 6a Buchstabe b Ziffer ii	Wöchentliche Ruhezeit nach zwölf aufeinanderfolgenden 24-Stunden-Zeiträumen	65 Std. < ... ≤ 67 Std.			X
36.			... ≤ 65 Std.		X	
37.	Artikel 8 Absatz 6a Buchstabe d	Lenkdauer von mehr als 3 Std. zwischen 22.00 und 6.00 Uhr vor der Pause, sofern das Fahrzeug nicht mit mehreren Fahrern besetzt ist	3 Std. < ... < 4,5 Std.			X
38.			4,5 Std. ≤ ...		X	
<b>Arbeitsorganisation</b>						
39.	Artikel 8 Absatz 8a	Arbeit der Fahrer vom Verkehrsunternehmen nicht so geplant, dass die Fahrer in der Lage sind, zur Betriebsstätte des Arbeitgebers oder zu ihrem Wohnsitz zurückzukehren			X	

40.	Artikel 10 Absatz 1	Verknüpfung von Lohn/Zahlungen und zurückgelegter Strecke, Schnelligkeit der Auslieferung und/oder Menge der beförderten Güter		X	
41.	Artikel 10 Absatz 2	Keine oder mangelhafte Organisation der Arbeit des Fahrers, keine Anweisungen für den Fahrer, um ihm die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu ermöglichen, oder fehlerhafte Anweisungen		X	

(<sup>1</sup>) MSI = schwerste Verstöße/VSI = sehr schwerwiegender Verstoß/SI = schwerwiegender Verstoß.

(\*) 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).“

2. Abschnitt 2 erhält folgende Fassung:

„2. **Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) (Fahrtenschreiber)**

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
<b>Einbau des Fahrtenschreibers</b>					
1.	Artikel 3 Absätze 1, 4 und 4a und Artikel 22	Fehlen bzw. Nichtbenutzung eines typgenehmigten Fahrtenschreibers	X		
<b>Benutzung von Fahrtenschreibern, Fahrerkarten oder Schaublättern</b>					
2.	Artikel 23 Absatz 1	Verwendung eines nicht durch eine zugelassene Werkstatt nachgeprüften Fahrtenschreibers		X	
3.	Artikel 27	Fahrer besitzt und/oder benutzt mehr als eine eigene Fahrerkarte		X	
4.		Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte ( <i>gilt als Fahren ohne Fahrerkarte</i> )	X		
5.		Verwendung einer Fahrerkarte durch einen Fahrer, der nicht der Inhaber ist ( <i>gilt als Fahren ohne Fahrerkarte</i> )	X		
6.		Verwendung einer Fahrerkarte, die aufgrund falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde ( <i>gilt als Fahren ohne Fahrerkarte</i> )	X		
7.	Artikel 32 Absatz 1	Fahrtenschreiber funktioniert nicht ordnungsgemäß (z. B.: <i>Fahrtenschreiber nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert und verplombt</i> )		X	
8.	Artikel 32 Absatz 1 und Artikel 33 Absatz 1	Fahrtenschreiber wird nicht ordnungsgemäß verwendet (z. B.: <i>absichtlicher, freiwilliger oder erzwungener Missbrauch, mangelnde Anweisungen zur richtigen Verwendung usw.</i> )		X	
9.	Artikel 32 Absatz 3	Vorhandensein im Fahrzeug und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers verändert werden können	X		

10.		Verfälschung, Verschleierung, Unterdrückung oder Vernichtung der auf dem Schaublatt aufgezeichneten Daten oder der im Fahrtenschreiber und/oder auf der Fahrerkarte gespeicherten oder von diesen heruntergeladenen Daten	X		
11.	Artikel 33 Absatz 2	Unternehmen bewahrt Schaublätter, Ausdrücke und heruntergeladene Daten nicht auf		X	
12.		Aufgezeichnete und gespeicherte Daten sind nicht mindestens ein Jahr lang verfügbar		X	
13.	Artikel 34 Absatz 1	Falsche Benutzung von Schaublättern/Fahrerkarten		X	
14.		Unerlaubte Entnahme von Schaublättern oder der Fahrerkarte, die sich auf die Aufzeichnung der einschlägigen Daten auswirkt		X	
15.	Artikel 34 Absatz 1a	Schaublatt oder Fahrerkarte wurde über den Zeitraum, für den es/sie bestimmt ist, hinaus verwendet, mit Datenverlust		X	
16.	Artikel 34 Absatz 2	Benutzung angeschmutzter oder beschädigter Schaublätter oder Fahrerkarten, Daten nicht lesbar		X	
17.	Artikel 34 Absatz 3	Keine Eingabe von Hand, wenn vorgeschrieben		X	
18.	Artikel 34 Absatz 4	Verwendung eines falschen Schaublatts oder Fahrerkarte nicht im richtigen Steckplatz eingeschoben (Mehrfahrerbetrieb)			X
19.	Artikel 34 Absatz 5	Falsche Betätigung der Schaltvorrichtung		X	

#### Vorlegen von Angaben

20.	Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer v	Falsche Benutzung oder Nichtbenutzung des Zeichens für ‚Fähre/Zug‘			X
21.	Artikel 34 Absatz 6	Erforderliche Angaben nicht auf dem Schaublatt eingetragen		X	
22.	Artikel 34 Absatz 7	Aufzeichnungen ohne die Symbole der Länder, deren Grenzen der Fahrer während der täglichen Arbeitszeit überquert hat			X
23.	Artikel 34 Absatz 7	Aufzeichnungen ohne die Symbole der Länder, in denen die tägliche Arbeitszeit des Fahrers begann und endete			X
24.	Artikel 36	Verweigerung der Kontrolle		X	
25.	Artikel 36	Am Tag der Kontrolle und an den vorherigen 28 Tagen erstellte handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke können nicht vorgelegt werden (bis 30. Dezember 2024) Am Tag der Kontrolle und an den vorherigen 56 Tagen erstellte handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke können nicht vorgelegt werden (ab 31. Dezember 2024)		X	
26.	Artikel 36	Fahrerkarte (falls der Fahrer Inhaber einer solchen Karte ist) kann nicht vorgelegt werden		X	

Fehlfunktion					
27.	Artikel 37 Absatz 1 und Artikel 22 Absatz 1	Reparatur des Fahrtenschreibers nicht von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt durchgeführt		X	
28.	Artikel 37 Absatz 2	Fahrer vermerkt nicht alle vom Fahrtenschreiber während einer Betriebsstörung oder Fehlfunktion nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten Angaben		X	

(\*) 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).“

3. Abschnitt 6 erhält folgende Fassung:

„6. **Gruppen von Verstößen gegen die Richtlinie 92/6/EWG des Rates (\*) (Geschwindigkeitsbegrenzer)**

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Artikel 2 und 3	Geschwindigkeitsbegrenzer nicht eingebaut	X		
2.	Artikel 5	Geschwindigkeitsbegrenzer entspricht nicht den geltenden technischen Vorschriften		X	
3.	Artikel 5	Geschwindigkeitsbegrenzer nicht von einer zugelassenen Werkstatt eingebaut			X
4.		Vorhandensein und/oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die Daten des Geschwindigkeitsbegrenzers verfälscht werden können, oder Vorhandensein und/oder Verwendung eines betrügerischen Geschwindigkeitsbegrenzers	X		

(\*) Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).“

4. Abschnitt 10 erhält folgende Fassung:

„10. **Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) (Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs)**

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
Gemeinschaftslizenz					
1.	Artikel 3 und Artikel 8 Absatz 1	Beförderung von Gütern ohne gültige Gemeinschaftslizenz (d. h. Lizenz nicht vorhanden, gefälscht, entzogen, abgelaufen usw.)	X		

2.	Artikel 4	Das Verkehrsunternehmen oder der Fahrer ist nicht in der Lage, dem Kontrollbeamten eine gültige Gemeinschaftslizenz oder eine gültige beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz vorzulegen (d. h. Gemeinschaftslizenz oder beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz verloren, vergessen, beschädigt usw.)		X	
<b>Fahrerbescheinigung</b>					
3.	Artikel 3 und Artikel 8 Absatz 1	Beförderung von Gütern ohne gültige Fahrerbescheinigung (d. h. Fahrerbescheinigung nicht vorhanden, gefälscht, entzogen, abgelaufen usw.)		X	
4.	Artikel 5	Der Fahrer oder das Verkehrsunternehmen ist nicht in der Lage, dem Kontrollbeamten eine gültige Fahrerbescheinigung oder eine gültige beglaubigte Kopie der Fahrerbescheinigung vorzulegen (d. h. Fahrerbescheinigung oder beglaubigte Kopie der Fahrerbescheinigung verloren, vergessen, beschädigt usw.)			X
<b>Kabotage</b>					
5.	Artikel 8 Absatz 2	Durchführung einer Kabotagebeförderung, die nicht mit den im Aufnahmemitgliedstaat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Einklang steht		X	
6.	Artikel 8 Absatz 2a	Durchführung von Kabotagebeförderungen in einem Mitgliedstaat innerhalb von vier Tagen nach Ende der letzten rechtmäßigen Kabotagebeförderung im selben Mitgliedstaat		X	
7.	Artikel 8 Absätze 3 und 4	Das Verkehrsunternehmen ist nicht in der Lage, eindeutige Belege für die vorhergehende grenzüberschreitende Beförderung und/oder für jede durchgeführte darauf folgende Kabotagebeförderung und/oder – in Fällen, in denen sich das Fahrzeug innerhalb der Frist von vier Tagen vor der grenzüberschreitenden Beförderung im Aufnahmemitgliedstaat befindet – für alle durchgeführten Beförderungen vorzuweisen und diese Belege während der Straßenkontrolle vorzulegen.		X	

(\*) 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).“

5. Abschnitt 11 erhält folgende Fassung:

**„11. Gruppen von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) (Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt)**

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
<b>Gemeinschaftslizenz</b>					
1.	Artikel 4	Beförderung von Personen ohne gültige Gemeinschaftslizenz (d. h. Lizenz nicht vorhanden, gefälscht, entzogen, abgelaufen usw.)	X		



2.	Artikel 4 Absatz 3	Das Verkehrsunternehmen oder der Fahrer ist nicht in der Lage, dem Kontrollbeamten eine gültige Gemeinschaftslizenz oder eine gültige beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz vorzulegen (d. h. Gemeinschaftslizenz oder beglaubigte Kopie verloren, vergessen, beschädigt usw.)		X	
----	--------------------	--	--	---	--

#### Genehmigung für den Linienverkehr

3.	Artikel 5 und 6	Betrieb von Linienverkehr ohne gültige Genehmigung (d. h. Genehmigung nicht vorhanden, gefälscht, entzogen, abgelaufen, missbräuchlich verwendet usw.)		X	
4.	Artikel 19	Fahrer ist nicht in der Lage, dem Kontrollbeamten die Genehmigung vorzulegen (d. h. Genehmigung verloren, vergessen, beschädigt usw.)			X
5.	Artikel 5 und 6	Haltestellen der Liniendienste in einem Mitgliedstaat entsprechen nicht der ausgestellten Genehmigung			X

#### Fahrtenblatt für den Gelegenheitsverkehr und andere nicht genehmigungspflichtige Verkehrsdienste

6.	Artikel 12	Fahren ohne das erforderliche Fahrtenblatt (d. h. Fahrtenblatt nicht vorhanden, gefälscht, enthält nicht die erforderlichen Angaben usw.)			X
----	------------	---	--	--	---

#### Vorschriften für die Kabotage

7.	Artikel 16	Durchführung einer Kabotagebeförderung, die nicht mit den im Aufnahmemitgliedstaat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Einklang steht		X	
8.	Artikel 17	Kontrollpapiere für die Kabotage (Fahrtenblatt für den Gelegenheitsverkehr oder der Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Veranstalter des Verkehrsdienstes oder eine beglaubigte Abschrift davon bei Sonderformen des Linienverkehrs) werden nicht an Bord des Fahrzeugs mitgeführt oder können Kontrollberechtigten auf Verlangen nicht vorgezeigt werden		X	

(\*) Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).“

6. Die folgenden Abschnitte 13 und 14 werden angefügt:

„13. **Verstoß gegen die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) (Rom I) (auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendendes Recht)**

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Rom I	Verstoß gegen das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht		X	

**14. Gruppen von Verstößen gegen die Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*) (Entsendung von Arbeitnehmern im Kraftverkehr)**

Nr.	RECHTSGRUNDLAGE	ART DES VERSTOßES	SCHWEREGRAD		
			MSI	VSI	SI
1.	Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe a	Unvollständige Angaben auf der Entsendemeldung			X
2.	Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe a	Dem Mitgliedstaat, in den der Fahrer entsandt wird, wird nicht spätestens bei Beginn der Entsendung eine Entsendemeldung übermittelt		X	
3.	Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe b	Gefälschte Entsendemeldung für Fahrer		X	
4.	Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe b	Fahrer kann keine gültige Entsendemeldung vorlegen		X	
5.	Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe b	Dem Fahrer wird keine gültige Entsendemeldung zur Verfügung gestellt		X	
6.	Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe c	Dem Aufnahmemitgliedstaat werden die angeforderten Unterlagen nicht innerhalb von acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung vorgelegt		X	
7.	Artikel 1 Absatz 12	Unternehmen hält die Entsendemeldungen an der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle nicht auf dem neuesten Stand			X

(\*) Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6).

(\*\*) Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49).“

## ANHANG II

## „ANHANG II

**Häufigkeit des Auftretens von schwerwiegenden Verstößen**

1. In Anhang I aufgeführte schwerwiegende (SI) und sehr schwerwiegende (VSI) Verstöße werden bei wiederholtem Vorkommen von der zuständigen Behörde eines Niederlassungsmitgliedstaats als schwerwiegendere Verstöße angesehen. Bei der Berechnung der Häufigkeit des Auftretens wiederholter Verstöße berücksichtigen die Mitgliedstaaten folgende Faktoren:
    - a) Schweregrad des Verstoßes (SI oder VSI);
    - b) Zeit (mindestens ein rollierendes Jahr ab dem Tag der Kontrolle);
    - c) Zahl der Fahrzeuge, die vom Verkehrsleiter für die Verkehrstätigkeit eingesetzt wurden (Jahresdurchschnitt).
  2. Unter Berücksichtigung der potenziellen Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit wird die maximale Häufigkeit von schwerwiegenden Verstößen, nach deren Überschreiten sie als schwerwiegendere Verstöße angesehen werden sollten, wie folgt festgesetzt:  
3 SI/pro Fahrzeug/pro Jahr = 1 VSI  
3 VSI/pro Fahrzeug/pro Jahr = Einleitung eines nationalen Verfahrens zur Beurteilung der Zuverlässigkeit.
  3. Die Zahl der Verstöße pro Fahrzeug pro Jahr ist ein Durchschnittswert, der berechnet wird, indem die Gesamtzahl aller Verstöße desselben Schweregrads (SI oder VSI) durch die durchschnittliche Zahl der im Laufe des Jahres eingesetzten Fahrzeuge geteilt wird. Durch diese Häufigkeitsformel wird eine Höchstgrenze für schwerwiegende Verstöße festgelegt, bei deren Überschreiten sie als schwerwiegendere Verstöße angesehen werden. Die Mitgliedstaaten können in ihren nationalen Verwaltungsverfahren für die Bewertung der Zuverlässigkeit strengere Schwellenwerte festlegen.“
-