

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2005 — 1225

[C - 2005/00230]

22 AVRIL 2005. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 10 décembre 2003 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1^o, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 10 décembre 2003 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route, établi par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 10 décembre 2003 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 22 avril 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2005 — 1225

[C - 2005/00230]

22 APRIL 2005. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 10 december 2003 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1^o, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 10 december 2003 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg, opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 10 december 2003 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 22 april 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE

Annexe — Bijlage

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

10. DEZEMBER 2003 — Königlicher Erlass zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im Bereich des Personenkraftverkehrs

BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

der Entwurf eines Königlichen Erlasses, der Eurer Majestät nach Beratung im Ministerrat zur Unterschrift vorgelegt wird, ist ergangen in Ausführung:

— der Richtlinie 96/26/EG des Rates der Europäischen Union vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer, abgeändert durch die Richtlinie 98/76/EG vom 1. Oktober 1998;

— des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr, durch dessen Artikel 1 bestimmt wird:

Übersetzung: "Der König kann durch einen im Ministerrat beratenen Erlass im Bereich der Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr jegliche Maßnahme ergreifen, die erforderlich ist, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen, die aus den internationalen Verträgen und aus den auf diesen Verträgen beruhenden internationalen Rechtsakten hervorgehen, eingehalten werden, wobei diese Maßnahmen auch die Aufhebung oder Abänderung von Gesetzesvorschriften umfassen können."

I. AKTUELLE LAGE

Was den Zugang zum Beruf betrifft, umfasst die Regelung in Sachen Personenkraftverkehr zur Zeit:

— den Königlichen Erlass vom 5. September 1978 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Personenverkehr (zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 30. Januar 1989);

— den Königlichen Erlass vom 30. Juni 1981 über die Anerkennung durch Belgien der in den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ausgestellten Diplome, Zeugnisse und sonstigen Nachweise für Personenkraftverkehrsunternehmer;

— den Königlichen Erlass vom 25. März 1986 zur Festlegung der Bedingungen für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Gelegenheitsdienste im gewerblichen Personenverkehr;

Wegen der zahlreichen Abänderungen, die angebracht werden müssten, schien es notwendig und sinnvoll, die Texte in einen einzigen neuen Erlass einfließen zu lassen, statt abändernde Königliche Erlasse auszuarbeiten.

Die beiden erstgenannten Königlichen Erlasse werden daher durch den vorgeschlagenen Entwurf eines Königlichen Erlasses aufgehoben werden.

II. ÜBERSICHT ÜBER DIE VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN

Mit dem neuen Königlichen Erlass wird ein dreifaches Ziel angestrebt:

1. die Fusion der verschiedenen Erlasse, die zur Zeit die belgische Regelung auf dem Gebiet des gewerblichen Personenkraftverkehrs bilden. Die Absicht ist die, der Regelung in Zukunft wieder eine einfache Struktur in Form eines Gesetzes, eines Königlichen Erlasses und eines Ministeriellen Erlasses zu verleihen. Der Entwurf eines neuen Königlichen Erlasses ist ein erster Schritt in diese Richtung;

2. die Korrektur der verschiedenen Ungenauigkeiten, Unterlassungen oder Fehler, die in den beiden erstgenannten Erlassen enthalten sind und die sich in den letzten Jahren aus der Erfahrung heraus gezeigt haben.

Verschiedene Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 5. September 1978 in Bezug auf Detailfragen gehören nicht in einen Königlichen Erlass und verschwinden also. Sie werden in einen Ministeriellen Erlass aufgenommen, der gleichzeitig mit dem Königlichen Erlass in Kraft treten muss.

Es ist auch die Gelegenheit genutzt worden, verschiedene formale Verbesserungen im Vergleich zu den jetzigen Erlassen anzubringen, u.a. durch eine logischere Gruppierung der Artikel und durch die Aufteilung des Ganzen in 8 Kapitel im Hinblick auf ein und denselben logischen Zweck;

3. eine Anpassung der aktuellen Regelung an die Bestimmungen der Richtlinie 96/26/EG des Rates der Europäischen Union vom 29. April 1996. Die Abänderungen betreffen in erster Linie eine Neudefinierung des Begriffs "Unternehmen" und strenger werdende Bedingungen für den Zugang zum Beruf, insbesondere die fachliche Eignung, die Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit.

Außer den drei oben genannten Zielsetzungen werden mit dem Entwurf eines Königlichen Erlasses noch die folgenden wesentlichen Abänderungen bezweckt:

— Abschaffung der Befreiung von der Prüfung über die fachliche Eignung für Personen, die vor dem 1.1.1975 in der Geschäftsführung eines Transportunternehmens tätig waren (da es diese Fälle nicht mehr gibt, werden die diesbezüglichen Bestimmungen überflüssig).

Im Übrigen wurden die nötigen Übergangsmaßnahmen vorgesehen, um die erworbenen Rechte zu behalten.

— Abschaffung der Möglichkeit, die Bedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit durch ein Pfand bei der Hinterlegungs- und Konsignationskasse in Absprache mit dieser Einrichtung zu erfüllen.

III. KOMMENTAR ZU DEN ARTIKELN

KAPITEL 1 — *Allgemeines*

In Artikel 1 werden unter Berücksichtigung der Richtlinie 96/26/EG die Begriffsbestimmungen angegeben, die für eine korrekte Interpretation des Erlasses notwendig sind.

In Artikel 2 wird das Grundprinzip des Erlasses festgelegt, nach dem jedes Transportunternehmen die Bedingungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllen muss.

In Artikel 3 werden die Ausnahmen angeführt, auf die das in Artikel 2 genannte Grundprinzip keine Anwendung findet.

In Artikel 4 wird bestimmt, dass Transportgenehmigungen, für die die föderale Behörde zuständig ist, verweigert oder entzogen werden, wenn die in Artikel 2 erwähnten Bedingungen nicht oder nicht mehr erfüllt sind.

KAPITEL II — *Zuverlässigkeit*

In Artikel 5 wird bestimmt, was unter Zuverlässigkeit zu verstehen ist. Infolge der Richtlinie 96/26/EG vom 29. April 1996 sind die Bedingungen wesentlich strenger geworden.

So wird verhindert, dass Transportunternehmer aus bestimmten Verstößen Wettbewerbsvorteile ziehen.

In Artikel 6 wird angegeben, mit welchen Dokumenten die Zuverlässigkeit nachgewiesen werden kann.

KAPITEL III — *Fachliche Eignung*

In Artikel 7 wird bestimmt, was unter fachlicher Eignung zu verstehen ist:

§ 1 - im Falle eines Unternehmens, das eine natürliche Person ist

§ 2 - im Falle eines Unternehmens, das eine juristische Person ist.

In Artikel 8 werden die verschiedenen Dokumente angeführt, mit denen die fachliche Eignung nachgewiesen werden kann.

In Artikel 9 wird über die Anlage 1 das Muster für die Bescheinigung über die fachliche Eignung bestimmt.

In Artikel 10 werden die Bedingungen festgelegt, die erfüllt sein müssen, um eine Bescheinigung über die fachliche Eignung zu erhalten.

In Artikel 11 wird über die Anlage 2 die Liste der Sachgebiete, die Gegenstand der Kurse und Prüfungen sind, festgelegt.

Artikel 12 sieht die Zulassung der mit der Organisation der in Artikel 10 erwähnten Kurse beauftragten Einrichtungen durch den Minister vor.

Durch Artikel 13 wird dem Minister die Befugnis erteilt, die Modalitäten für die Organisation der Kurse, einschließlich der Einschreibgebühren für den Unterricht, festzulegen.

In Artikel 14 werden die Art der Prüfungen und die Bedingungen für das Bestehen dieser Prüfungen festgelegt.

Durch Artikel 15 werden dem Minister die Befugnisse erteilt, die Honorare der Prüfungsausschussmitglieder und die Zusammensetzung, die Aufgaben und die Arbeitsweise des Prüfungsausschusses sowie die Modalitäten für die Organisation der Prüfungen einschließlich der Einschreibgebühr und der Frequenz dieser Prüfungen festzulegen.

Artikel 16 regelt, wie die Bescheinigungen über die fachliche Eignung angewendet werden, und bestimmt insbesondere die Tätigkeiten, die die zuständige Person im Unternehmen ausüben muss.

In Artikel 17 werden die Fristen festgelegt, innerhalb deren das Unternehmen für den Ersatz des Inhabers der Bescheinigung über die fachliche Eignung zu sorgen hat, wenn dieser das Unternehmen verlässt.

Artikel 18 bestimmt, welche (innerstaatlichen und/oder grenzüberschreitenden) Genehmigungen auf der Grundlage der verschiedenartigen Bescheinigungen über die fachliche Eignung ausgestellt werden können.

KAPITEL IV — *Finanzielle Leistungsfähigkeit*

In Artikel 19 wird bestimmt, was unter finanzieller Leistungsfähigkeit zu verstehen ist (u.a. der Bürgschaftsbetrag pro Fahrzeug und das Kapital und die Rücklagen der städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsbetriebe)

In Artikel 20 werden die Finanzinstitute aufgelistet, die eine Bürgschaft leisten können.

Durch Artikel 21 wird der Minister mit der Aufgabe betraut, die Bürgschaftsbescheinigungen festzulegen.

In Artikel 22 wird die Bestimmung der Bürgschaft festgelegt.

Artikel 23 regelt die Inanspruchnahme der Bürgschaft.

In Artikel 24 werden die Folgen der Inanspruchnahme, der Herabsetzung und der Aufkündigung der Bürgschaft behandelt.

In Artikel 25 wird die Frist für die Befreiung des Solidarbürgen von seinen Verpflichtungen und die Frist, innerhalb deren die Bürgschaft noch in Anspruch genommen werden kann, festgelegt.

KAPITEL V — *Nutzungserlaubnis*

Artikel 26 besagt, dass jedes im gewerblichen Personenkraftverkehr benutzte Fahrzeug mit Ausnahme der von den städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsbetrieben benutzten Fahrzeuge mit einer Nutzungserlaubnis ausgestattet sein muss.

Artikel 27 besagt, dass wer eine Nutzungserlaubnis beantragt, die Bedingungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllen muss.

Wenn das Fahrzeug dazu bestimmt ist, für Gelegenheitsdienste eingesetzt zu werden, muss es außerdem qualitativen Anforderungen gerecht werden.

Artikel 28 sieht eine jährliche Gebühr für die Ausstellung der Nutzungserlaubnis vor.

KAPITEL VI — *Kontrolle*

In Artikel 29 wird die Liste der Bediensteten festgelegt, die damit beauftragt sind, die Verstöße gegen diesen Erlass zu ermitteln und sie festzustellen.

KAPITEL VII — *Begutachtungskommission für den Personenkraftverkehr*

In Artikel 30 wird diese Kommission eingesetzt und werden ihre Zuständigkeiten festgelegt.

In Artikel 31 wird die Zusammensetzung der Kommission bestimmt.

In Artikel 32 wird dem Minister die Ermächtigung erteilt, die Entschädigungen der Kommissionsmitglieder und die Arbeitsweise der Kommission festzulegen.

KAPITEL VIII — *Aufhebungs-, Abänderungs-, Übergangs- und Schlussbestimmungen*

Artikel 33 hebt die Königlichen Erlasse vom 5. September 1978 und 30. Juni 1981 sowie den Ministeriellen Erlass vom 4. Oktober 1982 auf. Diese Texte werden durch den vorliegenden Königlichen Erlass ersetzt.

Artikel 34 hebt die Artikel 21 und 22 des Erlasses des Regenten vom 20. September 1947 auf.

Artikel 35 hebt die Artikel 3 bis 7, 9 und 10 des Königlichen Erlasses vom 25. März 1986 auf.

Durch Artikel 36 wird den Verkehrsunternemern eine Frist von sechs Monaten eingeräumt, um eine neue Bürgschaft gemäß den Modalitäten des Erlasses zu leisten.

Artikel 37 gewährleistet den Übergang von den aufgrund der jetzigen Bestimmungen geleisteten Bürgschaften zu denen, die der vorliegende Erlass vorsieht.

Artikel 38 legt das Datum des In-Kraft-Tretens des vorliegenden Erlasses fest.

Durch Artikel 39 wird der Minister mit der Ausführung des Erlasses beauftragt.

IV. ERFORDERLICHE STELLUNGNAHMEN

Wie vorgeschrieben, sind die Regionalregierungen an der Ausarbeitung des Textes für den Entwurf des Königlichen Erlasses beteiligt worden. Außerdem ist der Text zwecks Begutachtung dem Ministerrat und dem Staatsrat vorgelegt worden.

Die Argumentation des Staatsrates hinsichtlich der Zuständigkeit der föderalen Behörde in Sachen Regelung des Zugangs zum Beruf ist aus folgenden Gründen nicht nachvollziehbar:

1) Auf der Grundlage der Bestimmungen des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen (abgeändert durch das Gesetz vom 8. August 1988) gibt es keinen Zweifel, dass die föderale Behörde und nur sie zuständig ist für die Anwendung der Regelung über den Zugang zum Beruf.

Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 dieses Gesetzes besagt in der Tat, dass die föderale Behörde außerdem allein zuständig ist für:

„6. die Bedingungen für den Zugang zum Beruf, mit Ausnahme der Zuständigkeiten der Region in Sachen Bedingungen für den Zugang zum Beruf im Tourismusbereich“. (*Übersetzung*)

Dies wird genau ausgeführt in der Begründung des Sondergesetzes, wo es heißt, dass die Regelung über den Zugang zum Beruf und zum Markt wie in allen Transportbereichen für Unternehmen im Bereich des innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs (wo die Bedingungen der fachlichen Eignung, der Zuverlässigkeit, der Bürgschaftsleistung und andere Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge gelten) weiterhin in die Zuständigkeit der nationalen Regierung fällt.

In der Begründung heißt es weiter, dass die Zuständigkeit der Regionen im Bereich des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs das Statut der Verkehrsgesellschaften, das Abschließen von Geschäftsführungsverträgen, die Infrastruktur an der Oberfläche und unter der Erde, die Organisation der Verkehrsnetze und der damit verbundenen Genehmigungen, die Tarife und die gewährten Tarifiermäßigungen, die Verträge mit Verkehrsdienstleistungsvermietern, die Berechnungsweise der an sie gezahlten Vergütungen sowie die grenzüberschreitenden regionalen Verkehrsdienstleistungen umfasst.

Die Regionen sind also zuständig für alles, was mit der Organisation und dem Betrieb der städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsdienste zu tun hat, und also auch für die Ausführung der Regeln über den Zugang zum Markt, wozu auch die Ausstellung von Genehmigungen gehört.

2) Wenn der Staatsrat auf die flämische Regelung für Brevets im Lotsendienst verweist, verwechselt er dabei den Zugang zu bestimmten Diplomen oder Ämtern mit dem Zugang zum Beruf des Verkehrunternehmers, auf den sich die vorgelegten Erlasse beziehen (Artikel 6 § 1 VI letzter Absatz Nr. 6 des Sondergesetzes).

3) Die These des Staatsrats, nach der, was die Anwendbarkeit der Regelung über den Zugang zum Beruf betrifft, zwischen den Unternehmern, die eine öffentliche Dienstleistungsaufgabe wahrnehmen, und den anderen Unternehmern unterschieden werden muss, entbehrt jeder Grundlage, da die umzusetzende Richtlinie besagt, dass jedes Unternehmen, das den Verkehrsunternehmerberuf ausüben möchte, unter die Anwendung der Regelung fällt, sowohl, was den innerstaatlichen als auch was den grenzüberschreitenden Transportverkehr betrifft.

In der Richtlinie wird der Begriff "Unternehmen" wie folgt definiert: "jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt. »

4) Der Logik des Staatsrats zu folgen, nach der die Zuständigkeit der Regionen in Sachen städtische und regionale öffentliche Verkehrsdienste nur die Beförderungsdienstleistungen betrifft, die im Rahmen eines Auftrags des öffentlichen Dienstes, nämlich des Linienverkehrs, wahrgenommen werden, steht im Widerspruch zu den Bestimmungen des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen (abgeändert durch das Gesetz vom 8. August 1988)

Der Staatsrat widerspricht sich also selber, wenn er weiter sagt, dass weder der gewöhnliche Linienverkehr noch die Sonderformen des Linienverkehrs in den Zuständigkeitsbereich fallen, der von den föderalen Behörden zu regeln ist.

5) Den innerstaatlichen Linienverkehr und die Sonderformen des innerstaatlichen Linienverkehrs von den durch die Richtlinien auferlegten Verpflichtungen zu befreien, bedeutet auch, dass diese Befreiung für die Verkehrsunternehmer der anderen EU-Länder gelten müsste, wenn sie Verkehrsdienstleistungen dieser Art auf belgischem Staatsgebiet erbringen wollten.

Eine solche Regelung würde von der Europäischen Union verurteilt, weil sie der Richtlinie und der Verordnung 684/92 über den grenzüberschreitenden Verkehr widersprechen würde.

6) Da die Regionen in einem begrenzten Radius von 25 Kilometern dies- und jenseits der Grenzen ebenfalls für die grenzüberschreitenden städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsdienste zuständig sind, würde eine Befreiung vom Geltungsbereich der Regelung über den Zugang zum Beruf zur Folge haben, dass die betroffenen Verkehrsunternehmer wegen fehlender Gemeinschaftsgenehmigung (Verordnung 684/92) nicht weiter Betreiber dieser zu den städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsdiensten gehörenden Verkehrsdienstleistungen (grenzüberschreitender Linienverkehr, Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs im Rahmen eines Abholdienstes für Schüler, Personalmitglieder und Militärpersonen) bleiben könnten.

7) Es sei darauf hingewiesen, dass bei der Konzertierung mit den Regionen letztere die föderale Zuständigkeit in Sachen Zugang zum Beruf nie bestritten haben, wohl aber die Art und Weise, wie der König in bestimmten Artikeln den Regionen gewisse Verpflichtungen auferlegte.

8) Schließlich sei erwähnt, dass der Staatsrat in einem vorigen Gutachten bezüglich einer früheren Fassung eines Entwurfs eines Königlichen Erlasses über den Zugang zum Beruf im Bereich der Personenbeförderung zu dem Schluss gekommen ist, dass es nicht dem König obliegt, eine Zuständigkeit, die der föderalen Behörde vorbehalten ist, sei es auch nur teilweise, an die Regionen zu übertragen.

Der Staatsrat sagt in der Tat: (*Übersetzung*): "Durch den Verweis auf die 'die Genehmigungen ausstellende Behörde' überträgt der Text... stillschweigend die Befugnis, die Modalitäten festzulegen, nach denen die Betreiber des Linienverkehrs nachweisen müssen, dass das Kapital und die Rücklagen, über die sie verfügen, ausreichend sind, um die Bedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit zu erfüllen, an die Regionen und missachtet dabei erneut Artikel 6 § 1 VI Absatz 5 Nr. 6 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen, durch den der Auftrag, die Bedingungen für den Zugang zum Beruf festzulegen, allein der föderalen Behörde erteilt wird."

Im Übrigen stimmt der vorgelegte Entwurf, was die Bestimmungen über den Zugang zum Beruf betrifft, quasi vollständig mit dem Königlichen Erlass vom 7. Mai 2002 über den Güterkraftverkehr überein.

Aus diesem Grunde wird den Bemerkungen des Staatsrates nicht Rechnung getragen, wenn er Bemerkungen macht über Bestimmungen, die denen des Königlichen Erlasses vom 7. Mai 2002 ähnlich sind. Es handelt sich dabei um die Artikel 1, 5, 16, 20, 23, 25 und 31.

Der Bemerkung des Staatsrates bezüglich Artikel 4 wird in Artikel 22 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen Rechnung getragen.

Was den Artikel 10 betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass dieses Problem mit der Zustimmung des Ministerrates in einem getrennten Königlichen Erlass geregelt wird, was dazu führt, dass die Bemerkung zu Artikel 12 entfällt.

Was Artikel 15 angeht, ist zu bemerken, dass der Staatsrat die Rolle der Einrichtung, was die Organisation der Kurse für fachliche Eignung betrifft, mit ihrer Rolle in Sachen Organisation der Prüfungen im Bereich der fachlichen Eignung verwechselt. Was die Organisation der Kurse betrifft, werden andere Einrichtungen durch Ministeriellen Erlass zugelassen werden.

Infolge der Bemerkung des Staatsrates zum ursprünglichen Artikel 37 wird dieser zu Artikel 36.

Der sich auf den ursprünglichen Artikel 38, der zu Artikel 37 geworden ist, beziehende Vorschlag des Staatsrates würde, was die Befreiung von der Bürgschaft betrifft, zu einer ungleichen Behandlung derer, die sich für eine Regelung durch Solidarbürgschaft entscheiden, und derer, die sich für eine Bürgschaftsregelung bei der Hinterlegungs- und Konsignationskasse entscheiden, führen.

Ich habe die Ehre,

Sire,

der getreue und ehrerbietige Diener
Eurer Majestät zu sein.

Der Minister der Mobilität
B. ANCIAUX

**10. DEZEMBER 2003 — Königlicher Erlass zur Festlegung der Bedingungen
für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im Bereich des Personenkraftverkehrs**

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen, insbesondere des Artikels 13 § 3, abgeändert durch das Gesetz vom 29. Juni 1984, des Artikels 15, abgeändert durch die Gesetze vom 27. Dezember 1977 und 29. Juni 1984, und des Artikels 19, abgeändert durch die Gesetze vom 20. Dezember 1957 und 29. Juni 1984;

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr, insbesondere der Artikel 1 Absatz 1 und 3 § 1 Absatz 1;

Aufgrund des Erlasses des Regenten vom 20. September 1947 zur Einführung einer allgemeinen Regelung für den Linienverkehr, den zeitweiligen Linienverkehr, die Sonderformen des Linienverkehrs und den Gelegenheitsverkehr, insbesondere des Artikels 21, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Februar 1991;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 5. September 1978 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Personenverkehr, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 14. Juli 1982 und 30. Januar 1989;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 30. Juni 1981 über die Anerkennung durch Belgien der in den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ausgestellten Diplome, Zeugnisse und sonstigen Nachweise für Personenkraftverkehrsunternehmer;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 25. März 1986 zur Festlegung der Bedingungen für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Gelegenheitsdienste im gewerblichen Personenverkehr, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 21. Februar 1991 und 20. Januar 1992;

Aufgrund der Richtlinie 96/26/EG des Rates der Europäischen Union vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer, abgeändert durch die Richtlinie 98/76/EG des Rates der Europäischen Union vom 1. Oktober 1998;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 18. September 2002;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministers des Haushalts vom 5. November 2002;

Aufgrund des Beschlusses des Ministerrates vom 8. November 2002 in Bezug auf den Antrag auf Begutachtung innerhalb einer Frist von einem Monat;

Aufgrund des Gutachtens des Staatsrates vom 19. Februar 2003, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Nr. 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Mobilität und aufgrund der Stellungnahme Unserer Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

KAPITEL I — *Allgemeines*

Artikel 1 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

1. "Unternehmen": jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht, jede Vereinigung von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt;

2. "Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers" die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch den Veranstalter der Beförderung ausführt, und zwar mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern;

3. "Fahrzeug": jedes Beförderungsmittel, das von der für Fahrzeugzulassungen zuständigen Behörde als Autobus oder Reisebus zugelassen ist und das geeignet und dazu bestimmt ist, mehr als neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern;

4. "Minister": der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Zugang zum Beruf des Transportunternehmers und der Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt gehören;

5. "Verwaltung": die für den Personenkraftverkehr zuständige föderale Verwaltung.

Art. 2 - Jedes Unternehmen, das Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers erlangen möchte oder diesen Beruf ausübt, muss die durch den vorliegenden Erlass festgelegten Bedingungen in Bezug auf die Zuverlässigkeit, die fachliche Eignung und die finanzielle Leistungsfähigkeit erfüllen.

Art. 3 - Artikel 2 des vorliegenden Erlasses ist nicht anwendbar auf:

1. Bildungseinrichtungen, öffentliche Behörden, Elternvereinigungen, Freundeskreise und andere derartige Vereinigungen, die mit eigenen Fahrzeugen Schülerabholdienste und andere damit verbundene Schülertransporte auf lokaler Ebene durchführen;

2. die Organisatoren der in Artikel 2 Absatz 2 des Erlassgesetzes vom 30. Dezember 1946 über den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen erwähnten Verkehrsdienste.

Art. 4 - § 1 - Die Lizenzen für innergemeinschaftlichen Verkehr und die Genehmigungen, die erforderlich sind, um grenzüberschreitend Linienverkehr oder Sonderformen des Linienverkehrs zu betreiben, sowie die Nutzungserlaubnisbescheinigungen werden verweigert, wenn das antragstellende Unternehmen die durch vorliegenden Erlass vorgesehene Bedingung der Zuverlässigkeit nicht erfüllt.

Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 3 werden diese Lizenzen, Genehmigungen und Nutzungserlaubnisbescheinigungen entzogen, wenn das Inhaberunternehmen die durch vorliegenden Erlass vorgesehene Bedingung der Zuverlässigkeit nicht mehr erfüllt.

In dem in Absatz 2 erwähnten Entzugsbeschluss wird eine Frist von maximal vier Monaten festgelegt, um die Anwerbung eines Stellvertreters zu ermöglichen, vorausgesetzt, dass die Verurteilungen, die diesen Beschluss rechtfertigen, nicht zu Lasten der natürlichen Person ausgesprochen worden sind, die den Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers ausübt.

§ 2 - Die in § 1 erwähnten Lizenzen, Genehmigungen und Nutzungserlaubnisbescheinigungen werden verweigert, wenn das antragstellende Unternehmen die durch vorliegenden Erlass vorgesehene Bedingung der fachlichen Eignung nicht erfüllt.

Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 17 §§ 2 und 3 werden diese Lizenzen, Genehmigungen und Nutzungserlaubnisbescheinigungen entzogen, wenn das Inhaberunternehmen die durch vorliegenden Erlass vorgesehene Bedingung der fachlichen Eignung nicht mehr erfüllt.

§ 3 - Die in § 1 erwähnten Lizenzen, Genehmigungen und Nutzungserlaubnisbescheinigungen werden verweigert, wenn das antragstellende Unternehmen die durch vorliegenden Erlass vorgesehene Bedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht erfüllt.

Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 23 werden diese Lizenzen, Genehmigungen und Nutzungserlaubnisbescheinigungen entzogen, wenn das Inhaberunternehmen die durch vorliegenden Erlass vorgesehene Bedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit für kein einziges Fahrzeug mehr erfüllt.

Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 23 werden die Lizenzen und Nutzungserlaubnisbescheinigungen auf die Anzahl Fahrzeuge beschränkt, für die der in Artikel 19 erwähnte Bürgschaftsbetrag ausreichend bleibt.

§ 4 - Jeder Beschluss über eine Verweigerung oder einen Entzug muss per Einschreibebrief notifiziert werden.

KAPITEL II — Zuverlässigkeit

Abschnitt 1 — Grundsatz

Art. 5 - § 1 - Ist das Unternehmen eine natürliche Person, erfüllt es die Bedingung der Zuverlässigkeit, wenn

1. weder gegen diese natürliche Person noch gegen die Personen, die eventuell von ihr bestimmt worden sind, um die Verkehrsunternehmertätigkeiten des Unternehmens zu leiten, in Belgien oder im Ausland eine rechtskräftig gewordene schwere strafrechtliche Verurteilung ergangen ist,

2. gegen keine der in Nr. 1 erwähnten Personen in Belgien oder im Ausland eine rechtskräftig gewordene schwere strafrechtliche Verurteilung ergangen ist wegen Verstößen gegen die Vorschriften:

- a) in Bezug auf die Sicherheit der Fahrzeuge und in Bezug auf die Gewichte und Abmessungen dieser Fahrzeuge,
- b) in Bezug auf den Schutz der Umwelt vor verschiedenen Verschmutzungen, die auf die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers zurückzuführen sind,
- c) der Straßenverkehrspolizei,
- d) in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrzeugführer und die Benutzung des Tachographen,
- e) in Bezug auf den gewerblichen Personenkraftverkehr,
- f) in Bezug auf die im Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen,
- g) in Bezug auf die Haftpflichtversicherung in Sachen Motorfahrzeuge,
- h) in Bezug auf die Akzisensteuer auf Mineralöle,

3. dieser natürlichen Person aufgrund des Königlichen Erlasses Nr. 22 vom 24. Oktober 1934 über das für bestimmte Verurteilte und für Konkurschuldner geltende gerichtliche Verbot, bestimmte Ämter, Berufe oder Tätigkeiten auszuüben, nicht verboten worden ist, eine kommerzielle Tätigkeit auszuüben.

§ 2 - Ist das Unternehmen keine natürliche Person, erfüllt es die Bedingung der Zuverlässigkeit, wenn gegen keine der mit der täglichen Geschäftsführung des Unternehmens beauftragten Personen und gegen keine der Personen, die bestimmt worden sind, um die Beförderungstätigkeiten des Unternehmens zu leiten:

1. eine wie in § 1 Nr. 1 erwähnte Verurteilung ergangen ist,
2. eine wie in § 1 Nr. 2 erwähnte Verurteilung ergangen ist,
3. aufgrund des in § 1 Nr. 3 erwähnten Königlichen Erlasses Nr. 22 vom 24. Oktober 1934 ein Verbot ausgesprochen worden ist.

Wenn eine juristische Person mit der täglichen Geschäftsführung des Unternehmens beauftragt ist, ist die in Absatz 1 erwähnte Bedingung ebenfalls anwendbar auf alle natürlichen Personen, die bestimmt worden sind, um diese juristische Person zu leiten.

§ 3 - Für die Anwendung der in § 1 Nr. 1 erwähnten Bestimmungen wird als schwere strafrechtliche Verurteilung angesehen:

1. jede strafrechtliche Verurteilung, die zu einer Geldbuße von mehr als viertausend Euro oder zu einer Hauptgefängnisstrafe von mehr als sechs Monaten geführt hat,
2. jede strafrechtliche Verurteilung, die zu einer Geldbuße von mehr als zweitausend aber höchstens viertausend Euro oder zu einer Hauptgefängnisstrafe von mehr als drei aber höchstens sechs Monaten geführt hat und zu der der Minister oder sein Beauftragter im betreffenden Fall eine ungünstige Beurteilung abgibt.

§ 4 - Für die Anwendung der in § 1 Nr. 2 erwähnten Bestimmungen werden als schwere strafrechtliche Verurteilung wegen Verstößen gegen die vorerwähnten Vorschriften angesehen:

1. wenn keine strafrechtliche Verurteilung im Ausland verwirkt worden ist:
 - a) die strafrechtlichen Verurteilungen, die zusammen zu einer Geldbuße von insgesamt mehr als zweitausend Euro oder zu einer Hauptgefängnisstrafe von insgesamt mehr als vier Monaten geführt haben,
 - b) die strafrechtlichen Verurteilungen, die zusammen zu einer Geldbuße von insgesamt mehr als tausend aber höchstens zweitausend Euro oder zu einer Hauptgefängnisstrafe von insgesamt mehr als drei aber höchstens vier Monaten geführt haben und zu denen der Minister oder sein Beauftragter im betreffenden Fall eine ungünstige Beurteilung abgibt,

2. wenn eine oder mehrere strafrechtliche Verurteilungen im Ausland verwirkt worden sind:

a) die in Belgien verwirkten strafrechtlichen Verurteilungen, die zusammen zu einer Geldbuße von insgesamt mehr als zweitausend Euro oder zu einer Hauptgefängnisstrafe von insgesamt mehr als vier Monaten geführt haben,

b) unbeschadet des unter Buchstabe a) erwähnten Falls, die in Belgien und im Ausland verwirkten strafrechtlichen Verurteilungen, die zusammen zu einer Geldbuße von insgesamt mehr als tausend Euro oder zu einer Hauptgefängnisstrafe von insgesamt mehr als drei Monaten geführt haben und zu denen der Minister oder sein Beauftragter im betreffenden Fall eine ungünstige Beurteilung abgibt.

§ 5 - Für die Anwendung der Paragraphen 1 bis 4 gelten außerdem folgende Bestimmungen:

1. Es werden nicht berücksichtigt:

a) die Verurteilungen zu einer Geldbuße von höchstens fünfundsiebzig Euro oder zu einer Hauptgefängnisstrafe von höchstens fünfzehn Tagen,

b) die Strafen oder Teile von Strafen mit Aufschub, wenn die Geldbuße unter tausend Euro oder die Hauptgefängnisstrafe unter drei Monaten liegt;

2. Für strafrechtliche Geldbußen werden die Zuschlagzehntel außer Acht gelassen; bei Verurteilungen wegen Verstößen, auf die die Rechtsvorschriften über die Zuschlagzehntel auf strafrechtliche Geldbußen nicht anwendbar sind, ist der zu berücksichtigende Betrag der Quotient aus der Teilung des Betrags der auferlegten Geldbuße durch 60;

3. Die in § 3 Nr. 2, in § 4 Nr. 1 Buchstabe b) und in § 4 Nr. 2 Buchstabe b) erwähnte Beurteilung durch den Minister oder seinen Beauftragten kann nur nach mit Gründen versehener Stellungnahme der in Artikel 30 erwähnten Begutachtungskommission für den Personenkraftverkehr erfolgen; bei dieser Beurteilung wird einem oder mehreren der folgenden Kriterien Rechnung getragen: der Auswirkung der Verstöße auf den lautereren Wettbewerb und die Verkehrssicherheit, der Häufigkeit der Verstöße, der Entwicklung im Verhalten des Unternehmens, den Umständen, unter denen die Verstöße begangen worden sind, der Art der ausgeübten Tätigkeiten, der allgemeinen Moralität und der beruflichen Sorgfalt der betreffenden Person, dem Vorleben, darin einbegriffen die Entwicklung in frühere Konkursverfahren, den Zukunftsperspektiven sowie der Härte eventuell im Ausland verwirkter Verurteilungen.

Abschnitt 2 — Nachweis

Art. 6 - § 1 - Die Zuverlässigkeit, wie sie in Artikel 5 definiert ist, wird anhand eines Leumundszeugnisses nachgewiesen, das der Verwaltung vorzulegen ist.

Wenn das Herkunftsland des Betroffenen oder die Länder, in denen er wohnhaft war, das in Absatz 1 erwähnte Dokument nicht ausstellen, kann die Zuverlässigkeit mit einem Auszug aus dem Strafregister nachgewiesen werden oder, in Ermangelung dessen, mit einem gleichwertigen Dokument, das von den zuständigen Gerichts- oder Verwaltungsinstanzen des Herkunftslands des Betroffenen und gegebenenfalls der Länder, in denen er wohnhaft war, ausgestellt worden ist.

§ 2 - In Ermangelung der in § 1 erwähnten Dokumente oder falls diese Dokumente keine oder unzureichende Angaben enthalten, um auszumachen, ob die Bedingung der Zuverlässigkeit erfüllt ist, müssen sie durch eine von einer zuständigen Verwaltungs- oder Gerichtsbehörde ausgestellte Bescheinigung, die sich auf die Aspekte der Zuverlässigkeitsbedingung bezieht, für die die in § 1 erwähnten Dokumente keine Auskunft geben, ersetzt oder ergänzt werden.

§ 3 - In Ermangelung der oben erwähnten Dokumente oder falls diese Dokumente immer noch unzureichende Angaben enthalten, um auszumachen, ob alle Aspekte der Zuverlässigkeitsbedingung erfüllt sind, müssen sie durch eine von einer zuständigen Verwaltungs- oder Gerichtsbehörde ausgestellte Bescheinigung oder, in Ermangelung dessen, durch eine Bescheinigung eines Notars des Herkunftslands des Betroffenen und gegebenenfalls der Länder, in denen er wohnhaft gewesen ist, und in der bescheinigt wird, dass er feierlich und unter Eid erklärt hat, dass gegen ihn weder eine Verurteilung noch ein Verbot wie erwähnt in Artikel 5 vorliegt, ergänzt oder ersetzt werden.

§ 4 - Die in den Paragraphen 1, 2 und 3 erwähnten Dokumente müssen weniger als drei Monate vor ihrer Vorlegung ausgestellt worden sein.

§ 5 - Das Unternehmen muss alle fünf Jahre den Beweis erbringen, dass es die Bedingung der Zuverlässigkeit noch immer erfüllt.

Außerdem muss das Unternehmen diesen Beweis immer dann erbringen, wenn es vom Minister oder von seinem Beauftragten dazu aufgefordert wird.

Um den in Absatz 2 erwähnten Beweis zu erbringen, verfügt das Unternehmen über eine Frist von drei Monaten ab dem Versanddatum der Aufforderung durch den Minister oder seinen Beauftragten.

KAPITEL III — Fachliche Eignung

Abschnitt 2 — Grundsatz

Art. 7 - § 1 - Ist das Unternehmen eine natürliche Person, erfüllt es die Bedingung der fachlichen Eignung, wenn entweder diese natürliche Person oder eine andere von ihr bestimmte Person, die die Beförderungstätigkeit des Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet, Inhaber einer der Bescheinigungen oder des Nachweises über die fachliche Eignung, wie sie in Artikel 8 erwähnt sind, ist.

Ist das Unternehmen keine natürliche Person, erfüllt es die Bedingung der fachlichen Eignung, wenn eine der natürlichen Personen, die die Beförderungstätigkeit des Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leiten, Inhaber einer der Bescheinigungen oder des Nachweises über die fachliche Eignung, wie sie in Artikel 8 erwähnt sind, ist.

Abschnitt 2 — Nachweis

Art. 8 - § 1 - Nachgewiesen wird die fachliche Eignung:

1. entweder mit einer Bescheinigung über die fachliche Eignung für innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr, ausgestellt gemäß den Bedingungen von Artikel 10 des vorliegenden Erlasses,

2. oder mit einer Bescheinigung über die fachliche Eignung für innerstaatlichen Personenkraftverkehr, ausgestellt in Anwendung des Königlichen Erlasses vom 5. September 1978 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Personenverkehr,

3. oder mit einer Bescheinigung über die fachliche Eignung für grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr, ausgestellt in Anwendung des in Nr. 2 des vorliegenden Artikels erwähnten Königlichen Erlasses vom 5. September 1978.

4. oder mit einem Nachweis über die fachliche Eignung, der von der zu diesem Zweck von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums bestimmten Behörde oder Instanz ausgestellt worden ist und aus dem hervorgeht, dass:

a) der Betreffende die Fähigkeiten in den in Anlage 2 geforderten Sachgebieten besitzt,

b) die im Rahmen einer Prüfung festgestellte Fachkenntnis oder die auf der Grundlage einer praktischen Erfahrung von mindestens fünf Jahren auf Direktionsebene in einem Transportunternehmen erteilte Befreiung davon den Betreffenden ermächtigt, seine fachliche Eignung entweder in einem ausschließlich innerstaatlich tätigen Transportunternehmen oder in einem grenzüberschreitend tätigen Transportunternehmen geltend zu machen.

§ 2 - Wenn der in § 1 Nr. 4 erwähnte Nachweis über die fachliche Eignung auf der Grundlage einer praktischen Erfahrung von mindestens fünf Jahren auf Direktionsebene in einem Transportunternehmen ausgestellt worden ist, ist dieser Nachweis nur zulässig, wenn die betreffende Erfahrung in einem Transportunternehmen erworben wurde, das in dem Staat ansässig ist, der den Nachweis ausgestellt hat.

§ 3 - Die in den Paragraphen 1 und 2 erwähnten Bescheinigungen und Nachweise sind der Verwaltung vorzulegen.

Art. 9 - Das Muster der in Artikel 8 § 1 Nr. 1 erwähnten Bescheinigung über die fachliche Eignung ist in der Anlage 1 festgelegt.

Abschnitt 3 — Ausstellung der Bescheinigung über die fachliche Eignung

Art. 10 - Die in Artikel 8 § 1 Nr. 1 erwähnte Bescheinigung über die fachliche Eignung wird vom Minister oder von seinem Beauftragten jeder natürlichen Person ausgestellt:

1. die die Kurse besucht hat, die gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses vom Minister oder von seinem Beauftragten oder von den zu diesem Zweck vom Minister zugelassenen Einrichtungen organisiert werden,

2. die anschließend die Prüfung bestanden hat, die gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses von einem vom Minister gebildeten Prüfungsausschuss veranstaltet wird.

Art. 11 - Die Liste der Sachgebiete, die den Inhalt der Kurse und der Prüfung bilden, die in Artikel 10 erwähnt sind, wird in der Anlage 2 festgelegt.

Art. 12 - Der Minister erteilt gemäß den von Uns festgelegten Bedingungen und Modalitäten den Einrichtungen, die mit der Organisation der in Artikel 10 Nr. 1 erwähnten Kurse beauftragt sind, die Zulassung.

Art. 13 - Der Minister legt die Modalitäten für die Organisation der in Artikel 10 erwähnten Kurse und insbesondere die diesbezüglichen Teilnahmebedingungen einschließlich der Einschreibgebühren fest.

Art. 14 - § 1 - Die in Artikel 10 erwähnte Prüfung besteht aus:

1. einer schriftlichen Prüfung, die sich auf einen Teil der in Artikel 11 erwähnten Sachgebiete bezieht,
2. einer mündlichen Prüfung, die sich auf Sachgebiete bezieht, die unter denjenigen, die nicht Gegenstand der schriftlichen Prüfung waren, ausgelost werden.

§ 2 - Die schriftliche Prüfung besteht aus zwei Teilen, nämlich:

1. Fragen, die sich auf die Theorie beziehen und die entweder Multiple-Choice-Fragen oder offene Fragen oder eine Kombination der beiden Systeme umfassen,
2. Übungen in Bezug auf Fallstudien.

Die Mindestdauer jeder dieser beiden Teile beträgt zwei Stunden.

§ 3 - Die Teilnahme an der mündlichen Prüfung ist vom Bestehen der schriftlichen Prüfung abhängig.

§ 4 - Für jeden der beiden Teile der schriftlichen Prüfung sowie für die mündliche Prüfung darf die Gewichtung der Punkte weder unter 25% noch über 40% der zu vergebenden Gesamtpunktzahl liegen.

§ 5 - Um die Prüfung zu bestehen, müssen die Bewerber für jedes Sachgebiet oder jede Gruppe von Sachgebieten, auf das beziehungsweise die sich die Befragung bezog, mindestens 50% der Punkte und für die gesamte Prüfung einen Durchschnitt von mindestens 60% der Punkte erhalten.

Der Prüfungsausschuss kann jedoch niedrigere Noten akzeptieren, sofern der Bewerber mindestens 50% der Punkte für jeden der beiden Teile der schriftlichen Prüfung sowie für die mündliche Prüfung erhalten hat.

Art. 15 - § 1 - Die Honorare für die vom Vorsitzenden, vom Sekretär und von den Mitgliedern des Prüfungsausschusses erbrachten Leistungen sowie die Erstattung der durch die Ausführung ihres Auftrags entstandenen Kosten gehen zu Lasten des Instituts für Straßentransport VoG; sie werden vom Minister festgelegt.

§ 2 - Der Minister legt die übrigen Modalitäten für die Organisation der in Artikel 10 erwähnten Prüfungen fest, insbesondere:

1. die Zusammensetzung, die Befugnisse und die Arbeitsweise des Prüfungsausschusses,
2. die Liste der Sachgebiete, die Gegenstand der schriftlichen Prüfung sind, und die Gewichtung der Punkte für jeden Teil der schriftlichen Prüfung sowie für die mündliche Prüfung,
3. die Häufigkeit der Prüfungsperioden,
4. die Modalitäten in Bezug auf die Vorbereitung der Prüfung und die Bedingungen für die Teilnahme an dieser Prüfung einschließlich der Einschreibgebühren,
5. die Disziplinarordnung während der Prüfungssitzungen,
6. die Regeln für die Verbesserung der Prüfungen und die Vergabe der Bewertungsnoten,
7. die Regeln für die Mitteilung der Prüfungsergebnisse.

Abschnitt 4 — Geltendmachung der Bescheinigung über die fachliche Eignung

Art. 16 - § 1 - Um als Person, die die Beförderungstätigkeit eines Unternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet, angesehen zu werden, muss der Betreffende, der eine Bescheinigung oder einen Nachweis über die fachliche Eignung im Unternehmen geltend macht, beweisen können:

1. dass er entweder selbst als natürliche Person den Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers ausübt,
2. oder dass er das Amt des Geschäftsführers oder des geschäftsführenden Verwalters bekleidet und ausübt,

3. oder dass er mit dem Unternehmen einen Arbeitsvertrag abgeschlossen hat, durch den unter anderem festgestellt werden kann, dass er eine wie in § 2 Nr. 2 und 3 erwähnte leitende Tätigkeit ausführt; dieser Vertrag muss sich auf vollzeitlich oder teilzeitlich erbrachte Arbeitsleistungen beziehen, sofern die durchschnittliche wöchentliche Arbeitsdauer mindestens fünfzig Prozent der Leistungen der Vollzeitarbeitnehmer dieser Kategorie im betreffenden Tätigkeitssektor oder im Unternehmen entspricht.

§ 2 - Wer eine Bescheinigung oder einen Nachweis über die fachliche Eignung im Unternehmen geltend macht und den in § 1 erwähnten Bestimmungen nicht entspricht, muss beweisen können:

1. dass er die Vollmacht über das Bankkonto oder über ein damit gleichgesetztes Konto des Unternehmens hat und von dieser Vollmacht Gebrauch macht,

2. dass er regelmäßig mit folgenden Tätigkeiten befasst ist:

- a) Ankauf von Fahrzeugen,
- b) Abschluss der Verträge mit den Kunden und den Subunternehmern,
- c) Abschluss der Versicherungsverträge,
- d) Unterzeichnung der täglichen Korrespondenz,

3. dass er regelmäßig mit mindestens zwei der folgenden Tätigkeiten befasst ist:

- a) Berechnung des Selbstkostenpreises und Erstellung der Preisangebote,
- b) Fakturierung,
- c) Abschluss der Verträge im Ankauf und Verkauf,
- d) Personalverwaltung,

§ 3 - Das Unternehmen muss alle fünf Jahre den Beweis erbringen, dass es die Voraussetzung der fachlichen Eignung noch immer erfüllt.

Außerdem muss das Unternehmen diesen Beweis immer dann erbringen, wenn es vom Minister oder von seinem Beauftragten dazu aufgefordert wird.

Um den in Absatz 2 erwähnten Beweis zu erbringen, verfügt das Unternehmen über eine Frist von drei Monaten ab dem Versanddatum der Aufforderung durch den Minister oder seinen Beauftragten.

§ 4 - Ein negativer Beschluss wegen nicht-tatsächlicher oder nicht-dauerhafter Leitung der Beförderungstätigkeit des Unternehmens durch eine Person, die Inhaber der Bescheinigung oder des Nachweises über die fachliche Eignung ist, kann vom Minister oder von seinem Beauftragten revidiert werden.

Art. 17 - § 1 - Wenn eine der Personen, die bestimmt worden ist, um die Beförderungstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, verstirbt, körperlich oder gesetzlich unfähig wird, ihre Funktion auszuüben, oder das Unternehmen unter anderen Umständen verlässt, muss das Unternehmen den Minister oder seinen Beauftragten innerhalb eines Monats darüber informieren.

§ 2 - Wenn eine der Personen, die bestimmt worden ist, um die Beförderungstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, verstirbt oder körperlich oder gesetzlich unfähig wird, ihre Funktion auszuüben, verfügt das Unternehmen ab diesem Ereignis über eine Frist von einem Jahr, um einen Stellvertreter zu bestimmen.

Dem Unternehmen kann die in Absatz 1 erwähnte Frist nicht gewährt werden, wenn das vorerwähnte Ereignis eintritt, bevor eine erste Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr oder eine erste Nutzungserlaubnis auf den Namen dieses Unternehmens ausgestellt worden ist.

§ 3 - Wenn eine der Personen, die bestimmt worden ist, um die Beförderungstätigkeit eines Unternehmens zu leiten, das Unternehmen unter anderen als den in § 2 Absatz 1 erwähnten Umständen verlässt, legt der Minister oder sein Beauftragter eine Frist von höchstens sechs Monaten ab dem Datum dieses Ereignisses fest, um für die Anwerbung eines Stellvertreters zu sorgen.

Dem Unternehmen kann die in Absatz 1 erwähnte Frist nicht gewährt werden, wenn das vorerwähnte Ereignis eintritt, bevor eine erste Lizenz für innergemeinschaftlichen Verkehr oder eine erste Nutzungserlaubnis auf den Namen dieses Unternehmens ausgestellt worden ist.

Art. 18 - § 1 - Die in Artikel 8 erwähnten Bescheinigungen über die fachliche Eignung gelten, um Zugang zu erhalten zum innerstaatlichen Kraftverkehrsmarkt.

§ 2 - Die in Artikel 8 § 1 Nr. 1 und 3 erwähnten Bescheinigungen über die fachliche Eignung gelten, um Zugang zu erhalten zum grenzüberschreitenden Kraftverkehrsmarkt:

§ 3 - Der in Artikel 8 § 1 Nr. 4 erwähnte Nachweis gilt:

1. entweder ausschließlich um Zugang zu erhalten zu dem in § 1 erwähnten Markt, wenn dieser Nachweis insbesondere besagt, dass der Betreffende ermächtigt ist, seine fachliche Eignung in einem ausschließlich innerstaatlich tätigen Transportunternehmen geltend zu machen.

2. oder um Zugang zu erhalten zu dem in § 2 erwähnten Markt, wenn dieser Nachweis insbesondere besagt, dass der Betreffende ermächtigt ist, seine fachliche Eignung in einem grenzüberschreitend tätigen Transportunternehmen geltend zu machen.

KAPITEL IV — *Finanzielle Leistungsfähigkeit**Abschnitt 1 — Grundsatz*

Art. 19 - § 1 - Das Unternehmen erfüllt die Bedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit, wenn es die Leistung einer Solidarbürgschaft nachweisen kann, deren Betrag auf mindestens 9000 Euro für das erste Fahrzeug und auf mindestens 5000 Euro für jedes weitere Fahrzeug festgelegt ist.

§ 2 - Die aufgrund von Dekreten oder Ordonnanzen geschaffenen städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsbetriebe erfüllen die Bedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit für Beförderungen, die im Rahmen eines Auftrags des öffentlichen Dienstes durchgeführt werden, wenn sie den Beweis erbringen, dass sie über Kapital und Rücklagen im Wert von mindestens 9000 Euro für das erste Fahrzeug und von mindestens 5000 Euro für jedes weitere Fahrzeug verfügen. Dieser Beweis muss der Verwaltung vorgelegt werden.

Abschnitt 2 — Nachweis

Art. 20 - § 1 - Die finanzielle Leistungsfähigkeit wird durch die Bescheinigung einer oder mehrerer der folgenden Einrichtungen nachgewiesen, aus der hervorgeht, dass die betreffende Einrichtung für den in Artikel 19 erwähnten Betrag als Solidarbürge für das Unternehmen aufgetreten ist:

1. Kreditinstitut belgischen Rechts, das gemäß Titel II des Gesetzes vom 22. März 1993 über den Status und die Kontrolle der Kreditinstitute zugelassen ist, oder Zweigniederlassung eines dem Recht eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union unterliegenden Kreditinstituts, die gemäß Artikel 65 des vorerwähnten Gesetzes vom 22. März 1993 eingetragen ist, oder nicht in Belgien ansässiges Kreditinstitut, das dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union unterliegt und seine Tätigkeit gemäß Artikel 66 des vorerwähnten Gesetzes vom 22. März 1993 im Rahmen des freien Dienstleistungsverkehrs in Belgien ausübt,

2. Versicherungsunternehmen, das gemäß dem Gesetz vom 9. Juli 1975 über die Kontrolle der Versicherungsunternehmen zugelassen ist.

§ 2 - Die städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsbetriebe beweisen, dass sie die Bedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllen, indem sie einen von einem Betriebsrevisor erstellten Nachweis darüber vorlegen.

Art. 21 - § 1 - Der Minister bestimmt das Muster der Bürgschaftsbescheinigungen, sowohl was den ursprünglichen Betrag der geleisteten Solidarbürgschaft als auch was die Erhöhungen und die Herabsetzungen dieses Betrags betrifft.

§ 2 - Die Bürgschaftsbescheinigungen sind der Verwaltung vorzulegen.

Abschnitt 3 — Geltendmachung der Bürgschaft

Art. 22 - § 1 - Die in Artikel 19 erwähnte Bürgschaft dient vollständig der Deckung der Verbindlichkeiten des Unternehmens, sofern sie während des in § 2 erwähnten Zeitraums fällig geworden sind und sofern sie resultieren aus:

1. der Lieferung folgender materieller Güter und Dienstleistungen an das Unternehmen, sofern sie der Durchführung der Beförderungstätigkeit des Unternehmens dienen:

- a) Reifen und andere Einzelteile sowie obligatorische Zubehörteile der Fahrzeuge,
- b) Reparatur und Wartung dieser Fahrzeuge,
- c) Leistungen des Fahrpersonals,

2. den Beförderungsverträgen - sowohl den Hauptverträgen als auch den Subunternehmerverträgen -, die das Unternehmen abgeschlossen hat,

3. der Nichtzahlung der Gebühr, die das Unternehmen aufgrund von Artikel 28 zu entrichten hat.

Die Bürgschaft erstreckt sich auf alle Nebenforderungen, die sich aus der Hauptverbindlichkeit und ihrer Rückforderung ergeben.

Jedoch wird die Bürgschaft nicht verwendet für die Deckung von Verbindlichkeiten, die sich aus Finanzierungs-, Miet- und Mietfinanzierungsgeschäften ergeben.

§ 2 - Die Bürgschaft kann nur in Anspruch genommen werden, sofern die Verbindlichkeiten während des Zeitraums von 365 Tagen vor dem Datum der Inanspruchnahme der Bürgschaft fällig geworden sind.

Wenn ein Gläubiger eine gerichtliche Klage gegen das Unternehmen einreicht und den Solidarbürgen davon in Kenntnis setzt, indem er ihm per Einschreiben eine Abschrift des verfahrenseinleitenden Akts zukommen lässt, ist der in Absatz 1 erwähnte Zeitraum von 365 Tagen derjenige, der dem Datum dieses Einschreibens vorangeht.

Wenn ein Gläubiger im Falle des Konkurses des Unternehmens eine Schulforderung einreicht und den Solidarbürgen davon in Kenntnis setzt, indem er ihm per Einschreiben diese Schulforderung zukommen lässt, ist der in Absatz 1 erwähnte Zeitraum von 365 Tagen derjenige, der dem Datum dieses Einschreibens vorangeht.

Die Bürgschaft kann jedoch niemals in Anspruch genommen werden für Verbindlichkeiten:

1. die bereits vor dem Datum fällig waren, an dem die in Artikel 20 erwähnte Bescheinigung erstellt worden ist,
2. die nach dem Konkurs des Unternehmens entstanden sind, es sei denn, das Handelsgericht hätte eine vorläufige Fortsetzung der Geschäftstätigkeit des Konkurschuldners erlaubt.

Art. 23 - § 1 - Nur Inhaber der in Artikel 22 erwähnten Forderungen dürfen die Bürgschaft in Anspruch nehmen, indem sie per Einschreibebrief an den in Artikel 20 erwähnten Solidarbürgen Folgendes vorlegen:

1. entweder eine in Belgien zu Lasten des Unternehmens ergangene gerichtliche Entscheidung, auch wenn sie nicht vollstreckbar ist,
2. oder, im Falle des Konkurses des Unternehmens, den Beweis dafür, dass der Konkursverwalter oder das Handelsgericht die Forderung in die Schuldenmasse aufgenommen hat.

§ 2 - Außer im Falle eines Konkurses werden die Inanspruchnahmen der Bürgschaft entsprechend dem Datum der Aufgabe des an den Solidarbürgen gerichteten Einschreibens behandelt, wobei das Datum des Poststempels als Beweis gilt.

Wenn mehrere Inanspruchnahmen am gleichen Tag bei der Post aufgegeben worden sind und der Betrag der Bürgschaft unzureichend ist, erfolgt eine proportionale Verteilung unter die betroffenen Gläubiger.

Der Solidarbürge, der eine Inanspruchnahme der Bürgschaft nicht bestreitet, muss den Gläubiger innerhalb von sechzig Tagen nach Erhalt dieser Inanspruchnahme bezahlen.

§ 3 - Im Falle eines Konkurses erfolgt eine proportionale Verteilung unter die Gläubiger, die die Bürgschaft innerhalb einer Frist von einem Monat nach Aufnahme der Forderungen in die Schuldenmasse gemäß § 1 Nr. 2 in Anspruch genommen haben.

Jedoch wird den Gläubigern, die die Bürgschaft spätestens bei Ablauf der in Absatz 1 erwähnten Frist gemäß § 1 Nr. 1 in Anspruch genommen haben, Vorrang eingeräumt.

Der Solidarbürge, der eine Inanspruchnahme der Bürgschaft nicht bestreitet, muss den Gläubiger innerhalb von sechzig Tagen nach Ablauf der in Absatz 1 erwähnten Frist bezahlen.

Art. 24 - § 1 - Bei vollständiger oder teilweiser Inanspruchnahme der Bürgschaft:

1. notifiziert der Solidarbürge dem Minister oder seinem Beauftragten unverzüglich per Einschreibebrief den Betrag der Inanspruchnahme sowie Name und Adresse des betroffenen Gläubigers,

2. informiert der Solidarbürge unverzüglich alle Gläubiger, die sich schriftlich an ihn gewandt haben, über die erfolgte Inanspruchnahme,

3. übermittelt der Minister oder sein Beauftragter dem betroffenen Gläubiger eine Abschrift der in Nr. 1 erwähnten Notifikation,

4. teilt der Minister oder sein Beauftragter dem Unternehmen per Einschreibebrief die erfolgte Inanspruchnahme mit,

5. ist das Unternehmen verpflichtet, die Bürgschaft innerhalb einer Frist von dreißig Tagen ab dem Datum des Versands der in Nr. 4 erwähnten Mitteilung wiederherzustellen oder zu vervollständigen.

§ 2 - Entscheidet der Solidarbürge aus eigener Initiative oder auf Antrag des Unternehmens, sich vollständig oder teilweise seiner Verpflichtungen zu entledigen:

1. notifiziert der Solidarbürge dem Minister oder seinem Beauftragten seine Entscheidung,

2. teilt der Solidarbürge unverzüglich allen Gläubigern, die sich schriftlich an ihn gewandt haben, seine Entscheidung mit,

3. teilt der Minister oder sein Beauftragter dem Unternehmen die Entscheidung des Solidarbürgen mit,

4. ist das Unternehmen verpflichtet, die Bürgschaft innerhalb einer Frist von drei Monaten ab dem Datum des Versands der in Nr. 3 erwähnten Mitteilung wiederherzustellen oder zu vervollständigen.

§ 3 - Entscheidet der Solidarbürge, die Verpflichtungen eines anderen Solidarbürgen, der sich vorab seiner Verpflichtungen entledigt hat, zu übernehmen:

1. notifiziert der Solidarbürge, der die Verpflichtungen übernimmt, dem Minister oder seinem Beauftragten seine Entscheidung,

2. teilt der Minister oder sein Beauftragter dem Bürgen, der sich seiner Verpflichtungen entledigt hat, diese Übernahme der Verpflichtungen mit,

3. teilt der Bürge, der sich seiner Verpflichtungen entledigt hat, unverzüglich allen Gläubigern, die sich schriftlich an ihn gewandt haben, seine Entscheidung mit und erwähnt die Identität des Solidarbürgen, der seine Verpflichtungen übernimmt.

§ 4 - Der Bürgschaftsbetrag, dessen Inanspruchnahme, Aufkündigung oder Herabsetzung notifiziert worden ist, zählt zum Bürgschaftsbetrag, der für die Ausstellung zusätzlicher Nutzungserlaubnisbescheinigungen in Betracht gezogen wird, nicht mehr mit, sobald der Minister oder sein Beauftragter das Unternehmen über die Inanspruchnahme, die Aufkündigung oder die Herabsetzung unterrichtet hat.

Art. 25 - § 1 - Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 2 ist der Solidarbürge nach einer Frist von neun Monaten ab dem Datum, an dem der Minister oder sein Beauftragter vom besagten Solidarbürgen den Brief über dessen Entscheidung, sich vollständig oder teilweise seiner Verpflichtungen zu entledigen, erhalten hat, von seinen Verpflichtungen gegenüber den eventuellen Gläubigern befreit.

Während der letzten sechs Monate der in Absatz 1 erwähnten Frist kann die Bürgschaft jedoch nur noch in Anspruch genommen werden, sofern die Schuldforderung vor Beginn dieser letzten sechs Monate entstanden ist.

§ 2 - Wenn ein Gläubiger vor Ablauf der in § 1 erwähnten Frist von neun Monaten eine gerichtliche Klage gegen das Unternehmen einreicht und den Solidarbürgen davon in Kenntnis setzt, indem er ihm per Einschreiben eine Abschrift des verfahrenseinleitenden Akts zukommen lässt, wird diese Frist zu Gunsten dieses Gläubigers ausgesetzt; diese Frist setzt erst wieder ein am Tag, an dem die endgültige gerichtliche Entscheidung in dieser Sache rechtskräftig geworden ist.

§ 3 - Wenn ein Gläubiger im Falle des Konkurses des Unternehmens vor Ablauf der in § 1 erwähnten Frist von neun Monaten eine Schuldforderung einreicht und den Solidarbürgen davon in Kenntnis setzt, indem er ihm per Einschreiben eine Abschrift dieser Schuldforderung zukommen lässt, wird diese Frist zu Gunsten des Gläubigers ausgesetzt; diese Frist setzt erst am Tag der Annahme oder der Ablehnung der Schuldforderung wieder ein.

§ 4 - In Abweichung von den Paragraphen 1, 2 und 3 kann der Bürge, der sich seiner Verpflichtungen entledigt hat, nicht mehr in Anspruch genommen werden ab dem Datum, an dem der Minister oder sein Beauftragter gegebenenfalls eine Bescheinigung von einem anderen Solidarbürgen erhalten hat, der erklärt, die verbliebenen Verpflichtungen des vorigen Bürgen zu übernehmen.

KAPITEL V — *Nutzungserlaubnis*

Art. 26 - Ein in Belgien zugelassenes Fahrzeug darf für den gewerblichen Personenkraftverkehr nur genutzt werden, wenn es mit einer für dieses Fahrzeug gültigen Nutzungserlaubnis ausgestattet ist.

In Abweichung von Absatz 1 muss ein erstmals vom Unternehmen in Betrieb genommenes Fahrzeug spätestens drei Monate nach seiner Zulassung mit einer Nutzungserlaubnis ausgestattet sein.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung auf städtische und regionale öffentliche Verkehrsbetriebe, die aufgrund von Dekreten oder Ordonnanzen geschaffen worden sind, was diejenigen ihrer Fahrzeuge betrifft, die für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Rahmen eines Auftrags des öffentlichen Dienstes bestimmt sind.

Art. 27 - § 1 - Auf Antrag des Unternehmens wird die Nutzungserlaubnis für ein bestimmtes Fahrzeug ausgestellt, wenn folgende Bedingungen gleichzeitig erfüllt sind:

1. Das antragstellende Unternehmen erfüllt die in den Kapiteln II bis IV erwähnten Bedingungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit.

2. Das besagte Fahrzeug entspricht, wenn es dazu bestimmt ist, ausschließlich oder teilweise für Gelegenheitsdienste eingesetzt zu werden, den Qualitätsanforderungen, wie sie in Artikel 8 des Königlichen Erlasses vom 25. März 1986 zur Festlegung der Bedingungen für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Gelegenheitsdienste im gewerblichen Personenverkehr erwähnt sind.

§ 2 - Der Minister bestimmt:

1. die Dokumente, die jeder Beantragung einer Nutzungserlaubnis beizufügen sind,
2. die Gültigkeitsdauer der Nutzungserlaubnis,
3. das Muster der Nutzungserlaubnis.

Art. 28 - § 1 - Das Unternehmen ist verpflichtet, für jedes Fahrzeug, für das es die Ausstellung oder Erneuerung der Nutzungserlaubnis beantragt, eine jährliche Pauschalgebühr zur Deckung von Verwaltungs- und Kontrollkosten zu entrichten.

§ 2 - Die in § 1 vorgesehene Gebühr ist für Perioden von jeweils zwölf aufeinander folgenden Monaten zu entrichten, wobei die erste Periode mit dem ersten Tag des Monats beginnt, im Laufe dessen das Fahrzeug auf den Namen des Unternehmens zugelassen worden ist.

Sie muss auf die von der Verwaltung vorgeschriebene Weise binnen einer Frist von einem Monat ab dem Datum, an dem das Unternehmen die Zahlungsaufforderung erhalten hat, entrichtet werden.

§ 3 - Die in § 1 vorgesehene Gebühr wird nur zurückerstattet, wenn sie irrtümlicherweise entrichtet worden ist.

Wenn im Übrigen im Laufe der in § 2 Absatz 1 erwähnten Periode ein Fahrzeug aus dem Fahrzeugverzeichnis gestrichen oder durch ein anderes unter derselben Nummer zugelassenes Fahrzeug ersetzt wird, wird die gezahlte Gebühr nach Verhältnis der noch nicht abgelaufenen ganzen Monate auf die für das neue Fahrzeug zu entrichtende Gebühr angerechnet.

§ 4 - Der Betrag der in § 1 erwähnten Pauschalgebühr wird vom Minister festgelegt.

KAPITEL VI — *Kontrolle*

Art. 29 - Um Verstöße gegen den vorliegenden Erlass und seinen Ausführungserlass zu ermitteln und festzustellen, werden gemäß dem Gesetz 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung internationaler Verträge und Akte über Personen- und Güterbeförderung im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr folgende Beamte beziehungsweise Bedienstete bestimmt:

1. Polizeibeamte des operativen Korps der föderalen und der lokalen Polizei,
2. Bedienstete der Verwaltung, die mit einem gerichtspolizeilichen Auftrag betraut sind,
3. Bedienstete der Zoll- und Akzisenverwaltung.

KAPITEL VII — *Begutachtungskommission für den Personenkraftverkehr*

Art. 30 - § 1 - Bei der Verwaltung wird eine Kommission mit dem Namen "Begutachtungskommission für den Personenkraftverkehr" eingerichtet.

§ 2 - Der Begutachtungskommission für den Personenkraftverkehr kommen folgende Funktionen zu:

1. vor Beurteilung der Zuverlässigkeitsbedingung in den Unternehmen, in denen der Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers ausgeübt wird, in den Fällen, in denen es sich für notwendig erweist, und gemäß Artikel 5 § 5 Nr. 3 dem Minister oder seinem Beauftragten eine mit Gründen versehene Stellungnahme zu übermitteln,

2. vor jeglicher Revision eines ungünstigen Beschlusses in Bezug auf Erteilung oder Beibehaltung einer Genehmigung dem Minister oder seinem Beauftragten in folgenden Fällen eine mit Gründen versehene Stellungnahme zu übermitteln:

a) gemäß Artikel 16 § 4 im Rahmen der Regelung über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers, wenn die tatsächliche und dauerhafte Leitung der Beförderungstätigkeit des Unternehmens nicht von der Person wahrgenommen wird, die Inhaberin der Bescheinigung über die fachliche Eignung ist,

b) wenn der tatsächliche Betriebssitz des Unternehmens nicht in Belgien liegt.

Art. 31 - Die Begutachtungskommission für den Personenkraftverkehr setzt sich zusammen aus:

1. einem Präsidenten und einem Vizepräsidenten mit anderer Sprachrolle und ihren Ersatzmitgliedern, die aufgrund ihrer besonderen Fachkenntnis im Bereich des Straßentransports vom Minister ernannt werden; der Minister kann die erforderlichen Eigenschaften näher bestimmen,

2. zehn Mitgliedern und ihren Ersatzmitgliedern, die vom Minister aufgrund ihrer besonderen Fachkenntnis im Bereich des Personenkraftverkehrs ernannt werden:

a) zwei Vertretern der Verwaltung, die wie ihre jeweilige Ersatzperson auf Vorschlag des Beamten, der diese Verwaltung leitet, ernannt werden,

b) vier Vertretern der Transportunternehmer und vier Vertretern der in den Transportunternehmen beschäftigten Arbeitnehmer, die, wie ihre jeweilige Ersatzperson, auf Vorschlag der repräsentativsten Interesse habenden Organisationen ernannt werden.

Art. 32 - § 1 - Die Mitglieder der Kommission sowie die konsultierten Personen - mit Ausnahme der Vertreter der öffentlichen Verwaltungen, der betroffenen Person sowie der Person, die ihr eventuell beisteht oder sie vertritt - werden für die Kosten entschädigt, die ihnen durch die Ausführung ihres Auftrags entstehen. Die Entschädigungen werden vom Minister festgelegt.

§ 2 - Der Minister bestimmt die Arbeitsweise der Begutachtungskommission für den Personenkraftverkehr einschließlich des der Untersuchung der Akten vorausgehenden Verfahrens.

KAPITEL VIII — *Aufhebungs-, Abänderungs-, Übergangs- und Schlussbestimmungen*

Art. 33 - Es werden aufgehoben:

1. der Königliche Erlass vom 5. September 1978 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im innerbelgischen und grenzüberschreitenden Personenverkehr, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 14. Juli 1982 und 30. Januar 1989;

2. der Königliche Erlass vom 30. Juni 1981 über die Anerkennung durch Belgien der in den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ausgestellten Diplome, Zeugnisse und sonstigen Nachweise für Personenkraftverkehrsunternehmer.

Art. 34 - Im Erlass des Regenten vom 20. September 1947 zur Einführung einer allgemeinen Regelung für den Linienverkehr, den zeitweiligen Linienverkehr, die Sonderformen des Linienverkehrs und den Gelegenheitsverkehr werden aufgehoben:

1. der Artikel 21, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Februar 1991,

2. der Artikel 22, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 22. September 1988.

Art. 35 - Im Königlichen Erlass vom 25. März 1986 zur Festlegung der Bedingungen für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Gelegenheitsdienste im gewerblichen Personenverkehr werden aufgehoben:

1. der Artikel 3,

2. der Artikel 4, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 20. Januar 1992,

3. die Artikel 5, 6 und 7,

4. die Artikel 9 und 10, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 21. Februar 1991.

Art. 36 - Unternehmen, die Linienverkehr, Sonderformen des Linienverkehrs und Gelegenheitsverkehrsdienste betreiben, verfügen, was Fahrzeuge betrifft, die vor In-Kraft-Treten des vorliegenden Erlasses für die Betreuung dieser Dienste bestimmt waren, über eine Frist von sechs Monaten ab In-Kraft-Treten des Erlasses, um den in Artikel 19 vorgesehenen Verpflichtungen nachzukommen.

Art. 37 - § 1 - Bürgschaftsleistungen, die aus einer Solidarbürgschaft bestehen und gemäß dem Königlichen Erlass vom 25. März 1986 zur Festlegung der Bedingungen für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Gelegenheitsdienste im gewerblichen Personenverkehr gebildet worden sind, werden gleichgesetzt mit denen, die aufgrund von Kapitel IV des vorliegenden Erlasses gebildet werden.

§ 2 - In Abweichung von den Bestimmungen des Artikels 35 Nr. 2 und 3 bleiben die Artikel 4 bis 7 des in § 1 erwähnten Königlichen Erlasses vom 25. März 1986 jedoch bis sechs Monate nach Datum des In-Kraft-Tretens des vorliegenden Erlasses anwendbar für die Unternehmen, deren Bürgschaftsleistung in Form einer Hinterlegung bei der Hinterlegungs- und Konsignationskasse erfolgt ist.

Hinterlegte Gelder und Wertpapiere werden jedoch frühestens sechs Monate nach dem Datum der Bildung einer Bürgschaftsleistung gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses zurückgegeben.

Art. 38 - Vorliegender Erlass tritt am 1. Januar 2005 in Kraft.

Art. 39 - Unser Minister der Mobilität ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 10. Dezember 2003

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität
B. ANCIAUX

Anlage 1

Anlage 1

KÖNIGREICH BELGIEN 	EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN _____ Landtransport
<p>BESCHEINIGUNG ÜBER DIE FACHLICHE EIGNUNG FÜR DEN INNERSTAATLICHEN UND GRENZÜBERSCHREITENDEN PERSONENKRAFTVERKEHR</p> <p style="text-align: center;">Nr. </p> <p>Der Unterzeichnete, Generaldirektor des Landtransports und Beauftragter des Ministers des Transportwesens, bescheinigt Folgendes:</p> <p>a) am hat mit Erfolg gemäß den Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im Bereich des Personenkraftverkehrs die zur Erlangung der Bescheinigung für die fachliche Eignung zum innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr organisierten Prüfungen (Jahr:; Prüfungsperiode:) abgelegt.</p> <p>b) Die unter Buchstabe a) bezeichnete Person ist aufgrund ihrer fachlichen Eignung zur Berufsausübung in einem Personenkraftverkehrsunternehmen, das Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durchführt, berechtigt.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><i>Durch diese Bescheinigung wird der ausreichende Nachweis der fachlichen Eignung gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 96/26/EG des Rates der Europäischen Union vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer erbracht.</i></p> </div>	
Stempel der Generaldirektion Landtransport	Ausgestellt in Brüssel (Belgien) am Für den Minister: Der Generaldirektor Für den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses: Der Sekretär

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. Dezember 2003 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im Bereich des Personenkraftverkehrs beigelegt zu werden

ALBERT
 Von Königs wegen:
 Der Minister der Mobilität
 B. ANCIAUX

Anlage 2

LISTE DER SACHGEBIETE, DIE GEGENSTAND DER KURSE UND PRÜFUNGEN
ZUR ERLANGUNG DER BESCHEINIGUNG ÜBER DIE FACHLICHE EIGNUNG SIND

1. Zivilrecht

a) Verträge im Allgemeinen,

b) die wichtigsten Verträge, die im Kraftverkehrsgewerbe üblich sind, und insbesondere die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten,

c) Aushandeln eines rechtsgültigen Beförderungsvertrags, insbesondere was die Beförderungsbedingungen betrifft,

d) Analyse einer Beschwerde des Auftraggebers über Schäden, die den Reisenden zugefügt wurden oder an ihrem Gepäck entstanden sind infolge eines Unfalls während der Beförderung, oder über verspätungsbedingte Schäden und Bestimmung der Auswirkungen dieser Beschwerde auf die vertragliche Haftung.

2. Handelsrecht

a) Bedingungen und Formalitäten für die Ausübung des Gewerbes, allgemeine Verpflichtungen der Kaufleute (Eintragung, Geschäftsbücher usw.) und Konkursfolgen,

b) Rechtsformen von Handelsgesellschaften und Vorschriften über ihre Gründung und Arbeitsweise.

3. Sozialrecht

a) Rolle und Arbeitsweise der Sozialeinrichtungen, die im Kraftverkehrssektor tätig sind (Gewerkschaften, Betriebsausschüsse, Personalvertreter, Arbeitsinspektoren usw.),

b) Verpflichtungen der Arbeitgeber im Bereich der sozialen Sicherheit,

c) Arbeitsverträge der einzelnen Arbeitnehmergruppen von Kraftverkehrsunternehmen (Form der Verträge, Verpflichtungen der Vertragsparteien, Arbeitsbedingungen und Arbeitsdauer, bezahlter Urlaub, Entlohnung, Beendigung des Arbeitsvertrags usw.),

d) Vorschriften in Bezug auf Lenk- und Ruhezeiten der Führer und in Bezug auf den Fahrtschreiber sowie praktische Maßnahmen zur Durchführung dieser Vorschriften.

4. Steuerrecht

a) Mehrwertsteuer auf Verkehrsleistungen,

b) Kraftfahrzeugsteuer,

c) Steuern auf bestimmte Fahrzeuge, die im Personenkraftverkehr verwendet werden, sowie Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege,

d) Einkommensteuer.

5. Kaufmännische und finanzielle Führung des Unternehmens

a) Rechtliche und praktische Bestimmungen für die Verwendung von Schecks, Wechseln, Eigenwechsell, Kreditkarten und anderen Zahlungsmitteln und -verfahren,

b) Kreditformen (Bankkredite, Dokumentenkredite, Kautionen, Hypotheken, Leasing, Miete, Factoring usw.) sowie die damit verbundenen Kosten und Verpflichtungen,

c) Bilanz (Definition, Präsentation und Interpretation),

d) Lesen und Interpretieren einer Ergebnisrechnung,

e) Analyse der Finanz- und Rentabilitätslage des Unternehmens, insbesondere auf der Grundlage von Finanzkennzahlen,

f) Ausarbeitung eines Budgets,

g) Bestandteile des Selbstkostenpreises (fixe Kosten, variable Kosten, Betriebskosten, Abschreibungen usw.) und seine Berechnung pro Fahrzeug, Kilometer oder Fahrt,

h) Erstellung eines Organigramms für das gesamte Personal des Unternehmens und Aufstellung von Arbeitsplänen usw.,

i) Grundsätze der Marktforschung («Marketing»), der Förderung des Verkaufs von Verkehrsleistungen, der Erstellung von Kundenkarteien, der Werbung, der Öffentlichkeitsarbeit usw.,

j) im Kraftverkehr übliche Versicherungen (Haftpflichtversicherung, Personen-, Sach- und Gepäckversicherung) mit ihrem Versicherungsschutz und ihren Verpflichtungen,

k) Telematikanwendungen im Straßenverkehr,

l) Anwendung der Regeln in Bezug auf Tarife und Preisbildung im öffentlichen und privaten Personenkraftverkehr,

m) Anwendung der Regeln für die Fakturierung von Personenkraftverkehrsleistungen.

6. Ausübung des Berufs

a) Regelungen in Bezug auf den Personenkraftverkehr für Rechnung Dritter, Mieten von Nutzfahrzeugen, Vergabe von Aufträgen an Subunternehmer, insbesondere Vorschriften für die Ordnung des Gewerbes, den Zugang zum Beruf, die Lizenzen für innerstaatlichen, innergemeinschaftlichen und außergemeinschaftlichen Verkehr, die Kontrolle und die Sanktionen,

b) Regelungen für die Gründung eines Straßenverkehrsunternehmens,

c) für die Erbringung von Kraftverkehrsleistungen erforderliche Dokumente und Schaffung von Kontrollverfahren, um sicherzustellen, dass zu jeder Beförderung die erforderlichen Dokumente insbesondere über das Fahrzeug und den Führer im Unternehmen aufbewahrt und im Fahrzeug mitgeführt werden,

d) Ordnung der Personenkraftverkehrsmärkte,

e) Schaffung von Beförderungsdiensten und Erstellung von Beförderungsplänen.

7. Technische Normen und technischer Betrieb

a) Gewichte und Abmessungen der Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Verfahren für die von diesen allgemeinen Regeln abweichenden außergewöhnlichen Transporte,

b) Wahl der Fahrzeuge und ihrer Einzelteile (Fahrgestell, Motor, Getriebe, Bremsanlagen usw.) je nach Bedarf des Unternehmens,

c) Formalitäten in Bezug auf die Betriebserlaubnis für diese Fahrzeuge sowie in Bezug auf die Zulassung und technische Kontrolle dieser Fahrzeuge,

d) Maßnahmen gegen Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeugabgase und gegen Lärmbelästigung,

e) Aufstellung von Plänen für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge und ihrer Ausrüstung.

8. Verkehrssicherheit

a) Erforderliche Qualifikationen des Fahrpersonals (Führerschein, ärztliches Attest, Berufsbefähigungsnachweis usw.),

b) Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Führer die in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union geltenden Verkehrsregeln, -verbote und -beschränkungen einhalten (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Vorfahrtsregeln, Regeln über Halten und Parken, Gebrauch der Scheinwerfer und Lichter, Verkehrszeichen, Verhalten gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern usw.),

c) Ausarbeitung von Anweisungen für die Führer in Bezug auf ein vorausschauendes Fahrverhalten und auf die Überprüfung der Sicherheitsnormen, was den Zustand der Fahrzeuge, ihre Ausrüstung und die Fahrgäste betrifft,

d) Aufstellung von Regeln für das Verhalten bei Unfällen und Anwendung geeigneter Maßnahmen, um die Wiederholung von Unfällen oder schweren Verstößen zu vermeiden.

e) Struktur des Wegenetzes in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (Grundkenntnisse).

Gesehen, um Unserem Erlass vom 10. September 2003 zur Festlegung der Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Transportunternehmers im Bereich des Personenkraftverkehrs beigefügt zu werden

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität
B. ANCIAUX

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 22 avril 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAELE

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 22 april 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAELE