

Ergeht an alle
Autobusunternehmungen

Fachverband der Autobusunternehmungen
Bundessparte Transport und Verkehr
der Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1040 Wien
T 05 90 900-3170 | F 05 90 900-283
E bus@wko.at
W <http://wko.at/bus>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter

Durchwahl

Datum

3171

16-04-2009

Markt- und Berufszugang - Abstimmungsergebnisse TRAN

Mit diesem Schreiben wollen wir Sie über den aktuellen Stand betreffend die Neuregelung des EU-Markt und Berufszugangs für Transportunternehmen im Güter- und Personenkraftverkehr (sog. Road Package) informieren. Am 31. März 2009 hat sich der Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments (TRAN) mit großer Mehrheit auf einen bereits im Vorfeld der Abstimmung mit dem Rat und der Kommission im sog. Trilog-Verfahren ausgehandelten Kompromiss geeinigt. Das Europäische Parlament wird nun voraussichtlich am 22./23. April über das gesamte Road Package endgültig abstimmen.

Zum Inkrafttreten:

Nach Vorstellung des Rates sollen die vorgenannten Verordnungen **zwei Jahre nach Verabschiedung** in Kraft treten; das Parlament hingegen drängt auf eine kurze Frist. Strittig ist noch, wann die Regelungen zur Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung in Kraft treten sollen. Die Diskussion bewegt sich derzeit zwischen einem Inkrafttreten bereits 20 Tage nach Verabschiedung der Verordnung bzw. 6 Monate nach Veröffentlichung im EU-Amtsblatt.

Zur Erinnerung:

1. EU Vorschlag zum Marktzugang:

Die derzeit den Marktzugang regelnden Verordnungen Nr. 684/92 und Nr. 12/98 sollen in einer Verordnung zusammengefasst werden. Des Weiteren soll mit der Novellierung der Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt erleichtert und weiter harmonisiert werden. So soll beispielsweise künftig das Verfahren für die Genehmigung grenzüberschreitender Liniendienste durch eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten vereinfacht und beschleunigt werden. Auch sollen die Formate für einschlägige Dokumente harmonisiert und Kontrollen so vereinfacht werden.

2. EU-Vorschlag zum Berufszugang:

Die Verordnung für den „Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers“ (Berufszugangsverordnung) legt die Voraussetzungen fest, die erfüllt werden müssen, um für den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen zu werden bzw. weiterhin zugelassen zu bleiben und zielt auf eine EU-weite Harmonisierung des Berufszugangs ab. Eine Novellierung wurde als notwendig erachtet, da die derzeit noch geltende Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich umgesetzt worden ist bzw. unterschiedlich ausgelegt wird. Mit der Intention, Wettbewerbsverzerrungen künftig zu vermeiden, soll die bislang geltende Richtlinie nun durch eine (unmittelbar anzuwendende) Verordnung ersetzt werden.

Neben dem Vorschlag zur Wiedereinführung einer 12-Tage-Regelung im Reisebusverkehr (siehe Mail Rundschreiben vom 2. April 2009) hat sich der TRAN vor allem auf folgende Änderungsvorschläge geeinigt:

I. Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt

- **EU-Gemeinschaftslizenz:**

Die Gemeinschaftslizenz wird für einen verlängerbaren Zeitraum von bis zu zehn Jahren (bisher: 5 Jahre) ausgestellt. Sie ist mit dem Dienstsiegel der ausstellenden Behörde, einer Unterschrift und einer Seriennummer zu versehen. Durch die Aufnahme von, im Anhang der Verordnung näher definierten, Sicherheitsmerkmalen soll die EU-Gemeinschaftslizenz in Zukunft fälschungssicherer werden. Alle Gemeinschaftslizenzen und deren beglaubigte Kopien, die vor Inkrafttreten der Verordnung ausgestellt wurden bzw. werden, bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer gültig.

Der TRAN stimmte zu, dass die Gemeinschaftslizenz für einen verlängerbaren Zeitraum von bis zu zehn Jahren ausgestellt werden können.

- **EU-Fahrtenblatt:**

Der Fachverband hat in seiner Position die Notwendigkeit des EU-Fahrtenblattes in Frage gestellt, um diesem unnötigen Bürokratismus ein Ende zu setzen. Doch obwohl die vollständige Liberalisierung des Gelegenheitsverkehrs sowie die Einführung der EU-Gemeinschaftslizenz das EU-Fahrtenblatt überflüssig gemacht haben und die Beibehaltung des EU-Fahrtenblatts nur die Gefahr drastischer Bußgelder wegen schon geringer Fehler beim Ausfüllen in sich birgt, hält der Vorschlag der neuen Verordnung weiter am EU-Fahrtenblatt fest.

Die Fahrtenblätter werden somit auch weiterhin eine teure potentielle Fehlerquelle sein, ohne einen wirklich sinnvollen Kontrollzweck zu erfüllen.

Der TRAN hat dem Verordnungsvorschlag in diesem Punkt zugestimmt und hält weiter am EU-Fahrtenblatt fest.

II. Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers

Der Zugang zum Beruf des Omnibusunternehmers wird weiterhin an drei Hauptkriterien geknüpft:

- den Nachweis fachlich geeignet zu sein
- den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit
- die persönliche Zuverlässigkeit

- **Fachliche Eignung:**

Der Kommissionsvorschlag enthielt eine Regelung, wonach alle Bewerber, einschließlich denjenigen mit Berufserfahrung (die noch nie eine anerkannte Eignungsprüfung abgelegt hatten), zunächst eine obligatorische Ausbildung absolvieren und anschließend eine Prüfung zur Feststellung der fachlichen Eignung ablegen sollten. Gegen diese Regelung, hat sich der Fachverband vehement - und zum Teil erfolgreich - gewehrt. Der Vorschlag sah vor, dass Personen die in den

letzten 10 bzw. 15 Jahren ununterbrochen in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen tätig waren, von der Prüfung zu befreien. Wir haben gefordert, eine Prüfungsbefreiung schon nach 5 Jahren Berufserfahrung in leitender Funktion zuzulassen. Dieser Forderung hat leider keine Berücksichtigung gefunden.

So wird in den angenommenen Änderungsvorschlägen nun auf eine obligatorische Ausbildung verzichtet. Des Weiteren sehen die Vorschläge vor, dass Personen die in den letzten 10 Jahren ununterbrochen in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen tätig waren, von dem generellen Erfordernis eine Prüfung ablegen zu müssen befreit werden können.

- **Überprüfung der Eignung nach Rückkehr in den Beruf**

Der Vorschlag sah bisher vor, Verkehrsleiter mit praktischer Erfahrung, die nach einer fünfjährigen Pause in den Beruf zurückkehren, zu einer Auffrischung und Aktualisierung ihrer Kenntnisse zu verpflichten.

Der TRAN hat sich nun entgegen dieses Ansatzes dafür ausgesprochen, dass es künftig den einzelnen Mitgliedstaaten obliegen soll, ob Verkehrsleiter mit praktischer Erfahrung, die nach einer fünfjährigen Pause in den Beruf zurückkehren, für die Auffrischung und Aktualisierung ihrer Kenntnisse sorgen müssen.

- **Anerkennung des Fachlichen Befähigung für bestehende Unternehmer:**

Hinsichtlich des Besitzstands schutzes hat der Fachverband im Rahmen des Novellierungsverfahrens deutliche Bedenken gegen die missverständliche KOM-Formulierung geäußert und sich vehement für eine klare und eindeutige Regelung der uneingeschränkten Anerkennung der fachlichen Befähigung von bestehenden Unternehmern eingesetzt. Diese Forderung konnte umgesetzt werden.

Der TRAN hat zugestimmt, dass alle bis zum Inkrafttreten der Verordnung erteilten Bescheinigungen über die fachliche Eignung als ausreichender Nachweis anerkannt werden sollen.

- **Neue Indikatoren zur Bewertung der finanziellen Leistungsfähigkeit:**

Wir erachten es als positiv, dass sowohl der Rat als auch das Parlament die Streichung die Forderung des Fachverbandes auf Streichung des „Quick-Ratio“ zugestimmt haben.

Die Vorschläge des Rates und des Parlaments sehen nun vor, auch künftig auf das vorhandene Eigenkapital abzustellen. Daneben soll es den Unternehmen auch möglich sein, ihre finanzielle Leistungsfähigkeit mittels einer Bescheinigung wie etwa einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen nachzuweisen.

- **Die persönliche Zuverlässigkeit**

Die Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Unternehmens setzt beim Verursacher von schweren und schwersten Sicherheitsverstößen an. Dabei handelt es sich um gezielte Verstöße etwa gegen die Lenk- und Ruhezeiten, um Manipulationen des digitalen Fahrtenschreibers oder um bewusst in Kauf genommene erhebliche Mängel am Fahrzeug. Erweist sich ein Unternehmer als unzuverlässig und gefährdet damit die Sicherheit im Straßenverkehr, erhält er keine Zulassung bzw. kann ihm die Zulassung entzogen werden.

Zur Erinnerung: Der erste Entwurf sah noch vor, wiederholt geringfügige Verstöße ebenfalls als Indiz für die Unzuverlässigkeit eines Unternehmers zuzulassen. Dies haben wir vehement abgelehnt, denn die Aberkennung der Zuverlässigkeit bei mehreren geringfügigen Verstößen käme einem Berufsverbot gleich und erscheint angesichts des auch bei größtmöglicher Sorgfalt verbleibenden allgemeinen Risikos der Teilnahme am Straßenverkehr als unverhältnismäßig.

- **Katalog mit Vergehen, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen**
Die Kategorien, Arten und Schweregrade der Verstöße, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können, sollen von der EU-KOM künftig in einer Liste festgelegt werden. Die Schwere der Verstöße soll nach der von ihnen ausgehenden Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen definiert werden. Wir begrüßen diesen Ansatz. Denn nur durch eine einheitliche Definition des Begriffs der „schweren Verstöße“ kann eine europaweit harmonisierte Anwendung dieser Vorschrift erreicht werden.

Über die weiteren Entwicklungen werden wir Sie selbstverständlich zu gegebenem Zeitpunkt informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Komm.Rat Karl Molzer
Fachverbandsobmann

Mag. Paul Blachnik
Geschäftsführer