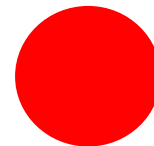




Industrie- und Handelskammer
für Oberfranken Bayreuth



MERKBLATT

Road Package

3 EU-Verordnungen zum Güterkraft- und Personenverkehr und den EU-Sozialvorschriften

Ihr Ansprechpartner
Frieder Hink

E-Mail
hink@bayreuth.ihk.de

Tel.
0921 886-153

Datum/Stand
August 2011

Gegenstand des sog. „Road-Package“ sind die Ende November 2009 im Amtsblatt der EU veröffentlichten und unmittelbar in den Mitgliedstaaten geltenden Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, 1072/2009 und 1073/2009.

Mit dem Road Package werden die grundlegenden Bestimmungen für die Ausübung des Verkehrsgewerbes im europäischen Binnenmarkt (Berufs- und Marktzugang im gewerblichen Güterkraft- und Personenkraftverkehr) neu definiert.

Ferner wird die seit 2007 geltende „neue“ Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 bezüglich der wöchentlichen Ruhezeit im grenzüberschreitenden Omnibus-Gelegenheitsverkehr geändert.

Die Bestimmungen der Marktzugangsverordnung über die Kabotage sind am 14. Mai 2010 in Kraft getreten. Alle übrigen Bestimmungen treten zwei Jahre nach der Veröffentlichung, also am 04. Dezember 2011, in Kraft.

VERORDNUNG (EG) Nr. 1071/2009 (Berufszugang)

Die Verordnung Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. EU 2009 L300 S. 51) regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmer im gewerblichen Güterkraft- und Personenkraftverkehr. Bisher war der Berufszugang, d.h. insbesondere der Nachweis der fachlichen Eignung, persönlichen Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit im Rahmen der Beantragung von Berechtigungen im Güterkraftverkehr und Omnibusverkehrsgewerbe durch die Richtlinie 96/26/EG vorgegeben, die jeweils in das nationale Recht der Mitgliedstaaten umzusetzen war. In Deutschland erfolgte die Umsetzung durch zwei Berufszugangs-Verordnungen (GBZugV und PBZugV). Kernpunkte der neuen, unmittelbar in den Mitgliedstaaten geltenden Verordnung sind:

Verkehrsleiter [Art. 2 Nr. 5 und Art. 4 der VO (EG) Nr. 1071/09]

Die Verordnung führt den Begriff des sog. „**Verkehrsleiters**“ ein, also einer verantwortlichen Person, die die geforderte Zuverlässigkeit und fachliche Eignung besitzt.

Es erfolgt die Klarstellung, dass der Verkehrsleiter „**tatsächlich und dauerhaft die Verkehrstätigkeiten des Unternehmens**“ leiten muss und in einer „**echten Beziehung**“ zu dem Unternehmen stehen muss [Art. 2 Nr. 5; Art 4 (1) a) und b) VO (EG) Nr. 1071/09].

Bei einer Einzelfirma kann auch der Unternehmer selbst der Verkehrsleiter sein. Ein Unternehmen kann ggf. eine andere Person als Verkehrsleiter vertraglich beauftragen. Dieser „Verkehrsleiter“ darf höchstens vier Unternehmen mit einer Flotte zugeordnet höchstens 50 Fahrzeugen leiten [Art. 4 (2) c) VO (EG) 1071/09]. Die Mitgliedstaaten können u.a. beschließen die Zahl der Unternehmen und/oder die Gesamtgröße der Fahrzeugflotte, die diese Person leiten darf, zu verringern. Die Tätigkeit des Verkehrsleiters muss unabhängig von den Interessen eines etwaigen Auftraggebers wahrgenommen werden, für die das Unternehmen Beförderungen durchführt.

Anforderung an die Niederlassung [Art. 5 der VO (EG) 1071/09]

In der Verordnung werden Kriterien für die Niederlassung festgeschrieben. Die Regelung soll sog. Briefkastenfirmen unterbinden. Der ursprüngliche Kommissionsvorschlag sah vor, dass vom Unternehmen an seiner Niederlassung Parkplätze für seine Lastkraftwagen vorgehalten werden müssen. Dies hätte zahlreichen Güterkraftverkehrsunternehmen Schwierigkeiten bringen können. Die Anforderung des Vorhaltens von Parkplätzen konnte – aufgrund von Einwänden der Wirtschaftsverbände, so auch durch Kritik des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) – komplett gestrichen werden. Nunmehr wird an eine

Niederlassung u.a. die Voraussetzung geknüpft, dass diese über Räumlichkeiten verfügt, in denen das Unternehmen die wichtigsten Unternehmensunterlagen aufbewahrt, insbesondere seine Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über die Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um die Erfüllung der in der VO (EG) Nr. 1071/09 festgelegten Voraussetzungen überprüfen zu können.

Anforderungen an die Zuverlässigkeit [Art. 6 VO (EG) Nr. 1071/09]

Nach dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag wäre die Zuverlässigkeit des Unternehmens oder des Verkehrsleiters bereits dann gefährdet gewesen, wenn mehrere leichte Verstöße registriert werden sollten. In der jetzt vorliegenden Fassung der Verordnung darf die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters oder des Verkehrsunternehmers „nicht zwingend in Frage gestellt sein“, etwa durch Verurteilungen oder Sanktionen aufgrund eines schwerwiegenden Verstoßes gegen geltende einzelstaatliche Vorschriften [Art. 6 (1) a) der VO (EG) 1071/09] in den Bereichen Handelsrecht, Insolvenzrecht, Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche, Straßenverkehr, Berufshaftpflicht, Menschen- und Drogenhandel und es darf kein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder eine Sanktion verhängt worden sein wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften [Art. 6 (1) b) der VO (EG) 1071/09], insbesondere in folgenden Bereichen:

- Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, Arbeitszeit sowie Einbau und Nutzung der Kontrollgeräte,
- Höchstzulässiges Gewicht und Abmessungen der Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr,
- Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer,
- Verkehrstüchtigkeit der Nutzfahrzeuge einschließlich der vorgeschriebenen technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge,
- Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs oder gegebenenfalls Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs,
- Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße,
- Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmten Fahrzeugklassen,
- Führerscheine,
- Zugang zum Beruf
- Tiertransporte

Anhang IV der VO (EG) Nr. 1071/09 enthält eine „**Liste der schweren Verstöße**“

1. a) Überschreitung der 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um 25% oder mehr.
b) Während der täglichen Arbeitszeit Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr ohne Pause oder ohne ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden.
2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitbegrenzer oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte herunter geladenen Daten.
3. Fahren ohne gültigen Nachweis der technischen Überwachung, falls ein solches Dokument nach dem Gemeinschaftsrecht vorgeschrieben ist, und/oder sehr schwer wiegende Mängel u.a. an Bremssystem, Lenkanlage, Räder/Reifen, Federung oder Fahrgestell, die eine solche unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen würden, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
4. Beförderung gefährlicher Güter, deren Beförderung verboten ist oder die mit verbotenen oder nicht zugelassenen Mitteln zur Verwahrung oder ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug befördert werden, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
5. Beförderung von Personen oder Waren ohne gültigen Führerschein oder durch ein Unternehmen, das nicht im Besitz einer gültigen Gemeinschaftslizenz ist.
6. Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte, einer Karte eines anderen Fahrers oder einer Karte, die auf der Grundlage falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt worden ist.
7. Güterbeförderung unter Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um 20 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen und um 25 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 Tonnen.

Wurde gegen den Verkehrsleiter oder das Verkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten ein Urteil wegen einer schwerwiegenden Straftat oder einer Sanktion wegen schwerster Verstöße gegen Gemeinschaftsvorschriften gemäß Anhang IV verhängt, so hat die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats rechtzeitig auf geeignete Art und Weise die Zuverlässigkeit zu überprüfen, ggf. einschließlich einer Prüfung in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens [Art. 6 (2) a) der VO (EG) 1071/09].

Anforderungen der finanziellen Leistungsfähigkeit [Art. 7 VO (EG) Nr. 1071/09]

Bei der finanziellen Leistungsfähigkeit wird – sprachlich abweichend von der bisherigen Formulierung in der Richtlinie – der Nachweis von Eigenkapital oder Reserven in Höhe von

mindestens 9.000 € für nur eine „genutztes“ Fahrzeug und 5.000 € für jedes weitere „genutzte“ Fahrzeug gefordert.

Neu ist, dass das Unternehmen mittels Jahresabschluss nachweisen muss, dass es „jedes Jahr“ über Eigenkapital und Reserven in der geforderten Höhe verfügt [Art 7 (1) der VO (EG) 1071/09]. Die zuständige Behörde kann als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bescheinigung wie etwa eine Bankbürgschaft oder eine Versicherung einschließlich einer Berufshaftpflichtversicherung einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute einschließlich von Versicherungsunternehmen, die eine selbstschuldnerische Bürgschaft für das Unternehmen über die oben genannten Beträge darstellen, gelten lassen oder verlangen [Art. 7 (2) der VO (EG) 1071/09].

Fachliche Eignung [Art. 8 VO (EG) Nr. 1071/09]

Bei der fachlichen Eignung steht die Fachkundeprüfung weiterhin im Mittelpunkt. Bestimmte Hochschul- und Fachhochschulabschlüsse können von den Mitgliedstaaten anerkannt werden [Art. 8 (7) der VO (EG) 1071/09]. Die bisher gegebene Möglichkeit, die Fachkunde durch eine fünfjährige leitende Tätigkeit in einem Güterkraftverkehrs- oder Omnibusunternehmen auf Antrag anerkennen lassen zu können, ist in der neuen, ab dem 04. Dezember 2011 unmittelbar geltenden EG-Verordnung entfallen und wird es auch im künftigen nationalen Recht nicht mehr geben.

Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 04. Dezember 2009, d.h. mindestens im Zeitraum vom 04.12.1999 bis zum 04.12.2009 ohne Unterbrechung ein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten geleitet haben, von der Fachkundeprüfung zu befreien [Art. 9 der VO (EG) 1071/09].

Elektronisches Register [Art. 17 VO (EG) Nr. 1071/09]

Für die Kommission ist die Einführung nationaler elektronischer Register und deren spätere Verknüpfung von besonderer Bedeutung. In den Registern werden die genauen Angaben über das Unternehmen einschließlich der Zahl der erfassten Fahrzeuge, der laufenden Nummern der Gemeinschaftslizenzen und der beglaubigten Kopien dokumentiert. Eintragungen erfolgen auch für alle schweren Verstöße, die in den vorangegangenen zwei Jahren zu einer Verurteilung oder einer Sanktion geführt haben. Namen derjenigen Personen, die für untauglich erklärt wurden, einer Tätigkeit als Verkehrsleiter nachzugehen, sind ebenfalls zu erfassen. Bis zum 31.12.2012 sind die Register so miteinander zu

vernetzen, dass die zuständige Behörde eines jeden Mitgliedsstaates das einzelstaatliche elektronische Register aller Mitgliedstaaten abfragen kann. Das Register besteht aus einem öffentlichen Teil, der allgemein zugänglich ist, und einem vertraulichen Teil, auf den nur die Behörden Zugriff haben. Im öffentlichen Teil sind alle Daten über das Unternehmen einschließlich des Namens des Verkehrsleiters enthalten. Der vertrauliche Teil enthält die Angaben über die Verstöße und die gewerberechtlichen Maßnahmen.

VO (EG) Nr. 1072/09 – Marktzugang Güterkraftverkehr

Die neue Verordnung (EG) Nr. 1072/09 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung) (ABl. EU 2009 L300 S. 72) gilt ab dem 04.12.2011 mit Ausnahme der Regelungen zur Kabotage in den Artikeln 8 und 9 der Verordnung, die bereits am 14. Mai 2010 in Kraft traten. Die Verordnung enthält insbesondere folgende Regelungen:

➤ **Änderung des Anwendungsbereichs [Umkehrschluss aus Art 1 (5) c) der VO (EG) Nr. 1072/09**

Sowohl im Marktzugang als auch im Berufszugang wird die Regelungsschwelle einheitlich auf den Einsatz von Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t festgelegt. Damit wird die noch geltende Befreiungsregelung von der Gemeinschaftslizenzpflicht von derzeit wahlweise 3,5 t Nutzlast oder 6,0 t zulässigem Gesamtgewicht [Anhang II Nr. 3 der VO (EG) Nr. 881/92], mit Inkrafttreten der neuen Regelung ab dem 04.12.2011 aufgehoben.

Wichtig

Unternehmer, die somit beispielsweise derzeit ausschließlich im grenzüberschreitenden Verkehr Kraftfahrzeuge mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 t oder einem zulässigem Gesamtgewicht von nicht mehr als 6,0 t (jeweils inkl. Nutzlast/zGg des Anhängers) einsetzen, unterliegen ab dem 04.12.2011 der Gemeinschaftslizenzpflicht und müssen die Berufszugangsvoraussetzungen (fachliche Eignung, finanzielle Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit) gegenüber der Genehmigungsbehörde nachweisen.

Durch diese Änderung ergibt sich erstmals auch ein Gleichlauf zwischen dem EU-Recht und dem nationalen Recht, das bereits seit der letzten Reform des Güterkraftverkehrsrechts zum 01.07.1998 eine Anwendbarkeit des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) sowie des untergesetzlichen Regelungswerkes

(u.a. GBZugV) bei Überschreiten der Regelungsschwelle von 3,5 t zGg (inkl. Anhängergesamtgewicht) vorsieht.

➤ **Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr [Art. 3-7 der VO (EG) Nr. 1072/09]**

Bisherige Regelungen wurden nahezu unverändert übernommen. Die Mitgliedstaaten können die Gemeinschaftslizenz für 10 Jahre (bisher 5 Jahre) erteilen.

➤ **Kabotage [Art. 8-10 der VO (EG) Nr. 1072/09]**

Kernpunkt der seit 14. Mai 2010 geltenden Kabotageverordnung ist, dass der Güterkraftverkehrsunternehmer im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter maximal drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchführen darf. Bei Kabotagebeförderungen hat die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung zu erfolgen.

Beförderungen werden nur dann als „Kabotagebeförderungen“ angesehen, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die grenzüberschreitende Beförderung in den betreffenden Mitgliedstaat sowie für jede einzelne der durchgeführten Kabotagebeförderungen vorweisen kann. Die Belege müssen für jede Beförderung dabei bestimmte Mindestangaben nach Art. 8 (3) enthalten.

Auslegung „Kabotage“ durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Eine Kabotagebeförderung ist erst nach vollständiger Entladung des Fahrzeuges möglich (lt. der alten Verordnung „nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung“).

Innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt mit einem unbeladenen Fahrzeug in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates kann eine Kabotagebeförderung durchgeführt werden. Voraussetzung ist, dass zuvor eine grenzüberschreitende Beförderung in einen anderen Mitgliedstaat stattgefunden hat und dass insgesamt die 7-Tage-Frist eingehalten wird.

Begriffsdefinition Beförderung:

Bekanntlich kann ein nicht in Deutschland ansässiger Transportunternehmer bis zu maximal drei Kabotagebeförderungen innerhalb von 7 Tagen mit demselben Fahrzeug durchführen.

Laut Auskunft des Bundesamt für Güterverkehr ist unter einer Beförderung nicht ein Transport zu verstehen, sondern es ist die Anzahl der Lade- und Entladestelle zu berücksichtigen.

Beispiel: Eine Ladestelle in München – drei Entladestellen Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim = das heißt drei Beförderungen.

Laut Definition BAG: „Werden mehrere Teilladungen an verschiedenen Ladestellen für ein oder mehrere Entladestellen eingesammelt und ohne Entlade- oder Umladevorgang befördert, liegen i.d.R. entsprechend viele einzelne Beförderungen vor, die teilweise gleichzeitig mit dem selben Fahrzeug erfolgen. Gleiches gilt für eine Beladestelle und mehrere Entladestellen.“

VO (EG) Nr. 1073/2009 – Marktzugang Personenkraftverkehr und Änderung „Lenk- und Ruhezeiten“-VO Nr. 561/06

Der grenzüberschreitende Verkehr innerhalb der Mitgliedsstaaten wird bis her durch die VO Nr. 684/92 in der Fassung Vo Nr. 12/98 geregelt. Mit Wirkung vom 04. Dezember 2011 gilt die neue 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 (Neufassung) (ABl. EU 2009 L300 S. 88). Hiervon ausgenommen sind die in Artikel 29 enthaltenen Änderungen der Wochenruhezeiten im grenzüberschreitenden Omnibusverkehr [Anpassung der „Lenk- und Ruhezeiten“-VO (EG) Nr. 561/2006], die bereits am 04. Juni 2010 in Kraft trat.

Die Verordnung enthält insbesondere folgende Regelungen:

➤ **Geltungsbereich**

Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftomnibussen innerhalb der EU

➤ **Gemeinschaftslizenz [Art. 4 der VO (EG) 1073/2009]**

Die EU hält an der Gemeinschaftslizenz (blaue Genehmigung) fest. Eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz muss, wie jetzt auch, im Fahrzeug mitgeführt werden. Die Gültigkeitsdauer kann bis zu 10 Jahren (bisher 5 Jahre) betragen.

➤ **Form des Verkehrs und Fahrtenblatt**

Die EU unterscheidet, wie bisher auch, zwischen Linienverkehr, den Sonderformen des Linienverkehrs (Berufsverkehr und Schülerverkehr) sowie dem Gelegenheitsverkehr. Auch an dem bisherigen Fahrtenblatt der EU – trotz entsprechender Kritik des Bundesverbandes deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo), Berlin – festgehalten.

➤ **Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung [Art. 29 der VO (EG) Nr. 1073/2009]**

Artikel 29 der Verordnung enthält die Anpassung der „Lenk- Ruhezeiten“ Verordnung (EG) Nr. 561/06, die bereits am 04. Juni 2010 in Kraft trat.

Art. 29 sieht vor, dass in Art. 8 der VO (EG) 561/06 ein neuer Absatz 6a eingefügt wird, wonach ein Fahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume nach einer vorhergehenden regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit unter den dort genannten Voraussetzungen verschieben darf.