

**Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften
vom 15. September 2006**

Stellungnahme der Regierung der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Konsultationsverfahrens zur Überarbeitung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Straßenverkehrsmarkt und über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehresunternehmers

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beehrt sich, der Kommission folgendes mitzuteilen:

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland nimmt zu dem Konsultationspapier zur Überarbeitung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Straßenverkehrsmarkt und über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehresunternehmers wie aus der Anlage ersichtlich Stellung.

Vorbemerkung:

Soweit Fragen der Kommission Belange der Straßenkontrollorganisationen berühren, schließt sich Deutschland den Antworten von Euro-Control-Route inhaltlich an und verweist außerdem auf die Antworten zu Fragen 6,7,10,11,17 und 18

Fragen zu A:

Frage 1:

Stellt die Zusammenfassung des Güter- und des Personenkraftverkehrs tatsächlich eine Vereinfachung dar? Welche Option ist der Vorzug zu geben?

Antwort:

Die Zusammenfassung des Güter- und Personenverkehrs stellt aus deutscher Sicht keine Vereinfachung dar. Die Bundesregierung spricht sich für die Beibehaltung der getrennten Regelung aus (Option 2).

Frage 2:

Sollten die Nahverkehrsdienste unter die Verordnung Nr. 684/92 fallen oder sollten sie von der gesamten Verordnung oder der Genehmigungsregelung ausgenommen werden?

Antwort:

Zur angemessenen Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse sollten Nahverkehrsdienste ausgenommen werden. Sie werden größtenteils ohnehin der künftigen Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene unterliegen.

Frage 3:

Sollten für bestimmte Transportarten des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers höhere qualitative Voraussetzungen festgelegt werden? Falls ja, welche?

Antwort:

Keine weiteren Anforderungen.

Frage 4:

Sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, die regelmäßige Prüfung, ob der Verkehrsunternehmer die Voraussetzungen für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz weiterhin erfüllt, in kürzeren Abständen durchzuführen?

Antwort:

Nein. Eine Verkürzung führt zu mehr Bürokratie. Es werden ohnehin häufigere Kontrollen durchgeführt, wenn dazu Veranlassung besteht.

Frage 5:

Sollte die Gültigkeit der Gemeinschaftslizenz auf weniger als fünf Jahre verkürzt werden? Falls ja, auf wie viele Jahre?

Antwort:

Nein; auch dies führt zu mehr Bürokratie, die mit der Neuerteilung verbunden ist.

Frage 6:

Sollte die Verordnung genauere Vorgaben für die beglaubigten Abschriften enthalten, d. h. sie vereinheitlichen, um Unsicherheiten bei Überprüfungen zu vermeiden? Falls ja, welche Vorgaben oder neuen (Sicherheits-)Merkmale sollten eingeführt werden? Sollte ein allmählicher Übergang zu einem On-line Register der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Gemeinschaftslizenzen übergegangen werden?

Antwort:

Die Bundesregierung spricht sich für eine Vereinheitlichung der beglaubigten Abschriften aus. Sicherheitsmerkmale könnten eine Original-Unterschrift und ein Prägesiegel der ausstellenden Behörde sein, möglicherweise auch ein Hologramm. Vorgeschlagen werden folgende Vorgaben:

- genaue Definition des Farbtons „blau“
- Text mit Angaben über die verantwortliche Person/en des Unternehmens
- ein besonders festgelegtes Layout (zusätzliche Informationen können mitgeteilt werden).
- Ausfertigung im Typendruckverfahren
- Papier „Neobond 150 g/m²“

Langfristig sind auch Online-Register und elektronisch lesbare Dokumente denkbar. Dies erfordert aber eine entsprechende Ausrüstung bei den Kontrollbehörden.

Frage 7:

Sollte die Fahrerbescheinigung innerhalb der Gemeinschaft einheitlicher gestaltet werden? Soll das Format der derzeitigen Bescheinigung in Papierform geändert werden? Sollte die Bescheinigung elektronisch lesbar gemacht werden?

Antwort:

Deutschland hält die derzeitige Ausgestaltung der Fahrerbescheinigung grundsätzlich für ausreichend. Eine weitere Harmonisierung und eine elektronisch lesbare Form könnten jedoch insgesamt hilfreich sein und die Kontrollen erleichtern.

Frage 8:

Sollte die derzeitige Gültigkeitsdauer von maximal fünf Jahren verkürzt werden?

Antwort:

Nein.

Frage 9:

Sind die Beteiligten der Auffassung, dass die Pflicht, eine Fahrerbescheinigung mit sich zu führen, auf Fahrer ausgeweitet werden sollte, die die Staatsangehörigkeit eines EU-Mitgliedstaats besitzen?

Antwort:

Nein; Bürokratieaufbau sollte vermieden werden.

Frage 10:

Sollten die Kontrolldokumente für Beförderungen im Gelegenheitsverkehr vereinheitlicht werden und, soweit wie möglich, Vorgaben detailliert werden, um Unsicherheiten bei Überprüfungen zu vermeiden?

Antwort:

Das ASOR-Fahrtenblatt hat praktisch keine Bedeutung mehr. Es dient lediglich als Muster für bilateral vereinbarte Fahrtenblätter. Das EU-Fahrtenblatt hat nur noch geringe Bedeutung und könnte im grenzüberschreitenden Verkehr entfallen. Eine weitere Vereinheitlichung könnte dadurch gefördert werden, dass weitere Drittstaaten dem Interbus-Übereinkommen beitreten.

Frage 11:

Wie stehen die Beteiligten zur Verwendung von einheitlichen, gemeinschaftsweiten Fahrtenblättern im Güterkraftverkehr, um die Vielzahl nationaler Dokumente zu ersetzen?

Antwort:

Eine europaweite Vereinheitlichung des die Beförderung begleitenden Nachweisen würde von Deutschland begrüßt. Ein einheitliches Dokument würde die Lesbarkeit vereinfachen sowie den Zeitaufwand bei Kontrollen minimieren.

Frage 12:

Soll die Genehmigungsregelung für den grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr beibehalten, vereinfacht oder abgeschafft werden?

Antwort:

Die Genehmigungspflicht sollte beibehalten, aber eine weitere Vereinfachung geprüft werden.

Frage 13:

Vorausgesetzt, dass die Beteiligten eine Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungsregelung befürworten, ist eine kürzere Bearbeitungsdauer der Genehmigungsanträge für die innerstaatlichen Behörden machbar?

Antwort:

Nach Auffassung der Bundesregierung ist eine kürzere Bearbeitungsdauer in den meisten Fällen wegen der notwendigen Beteiligung der örtlich zuständigen Behörden nicht machbar.

Frage 14:

Vorausgesetzt, dass die Beteiligten eine Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungsregelung befürworten, sind diese Rechtsmittelverfahren klar und wirksam?

Antwort:

Ja.

Frage 15:

Vorausgesetzt, dass die Beteiligten eine Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungsregelung befürworten, gibt es sonstige Aspekte der Regelung, die geändert werden könnten, um die Verwaltungsverfahren zu vereinfachen oder die Funktionsweise der Genehmigungsregelungen auf andere Weise zu verbessern, z. B. durch Fokussierung auf Übereinstimmung mit Sicherheits- und Sozialvorschriften?

Antwort:

Neben der notwendigen Prüfung auf Übereinstimmung mit Sicherheits- und Sozialvorschriften gewinnt mit dem starken Anwachsen des Linienverkehrs das Problem der Haltestellen an Bedeutung. Die Kommunen haben häufig insbesondere an Bahnhöfen keinen Raum mehr, wo sie Antragstellern geeignete Bushaltestellen zuweisen können. Ein Ablehnungsgrund für einzelne Haltestellen würde die Lage deutlich verbessern.

Frage 16:

Sollten Kabotagebeförderungen im Stadt- und Vorortbereich im Rahmen grenzüberschreitender Verkehrsdienste zugelassen werden? Unter welchen Bedingungen?

Antwort:

Nein.

Frage 17:

*Erachten die Beteiligten die unterschiedlichen Regelungen als ein Problem?
Sind die Beteiligten der Auffassung, dass eine klarere und präzisere Definition von Kabotage nützlich wäre?*

Antwort:

Eine präzise Definition der Zeitweiligkeit ist notwendig. Zum Güterverkehr wird auf das gemeinsame Schreiben von BM Tiefensee mit seinen Kollegen aus Finnland, Österreich und Schweden vom 02.03.2006 hingewiesen

Frage 18:

Was halten die Beteiligten von diesen beiden Ansätzen? Welche anderen alternativen Vorschläge für eine klare und leicht zu vollziehende Definition von Kabotage im Straßengüterverkehr gäbe es?

Antwort:

Die Bundesregierung spricht sich dafür aus, die Kabotage auf die Anschlusskabotage zu beschränken. Dabei geht er zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass mit dem CMR-Frachtbrief problemlos Kontrollen durchgeführt werden können. Die Anschlusskabotage ist eine sehr restriktive Form der Kabotage. Deshalb sollte im Rahmen der Diskussion über die Definition der „Zeitweiligkeit“ auch die Frage erörtert werden, gemeinschaftsrechtlich die Möglichkeit zu eröffnen, bilateral mit anderen Mitgliedstaaten durch Öffnungsklauseln marktwirksame Lösungen zu vereinbaren. Entsprechende Regelungen haben die Beitrittsverträge mit den Mitgliedstaaten enthalten, die zum 01.05.2004 der EU beigetreten sind. Diese Öffnungsklauseln haben sich bewährt.

Frage 19:

Welche Bereiche sollten zusätzlich in die in Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 3118/93 enthaltene Liste aufgenommen werden bzw. aus der Liste gestrichen werden?

Antwort:

Keine.

Frage 20:

Welche Erfahrungen haben die Beteiligten mit der Anwendung der Richtlinie 96/71/EG auf Kabotagetätigkeiten gemacht? Wie beurteilen sie die Möglichkeit, Kabotagefahrten vom Gel-

tungsbereich der Richtlinie auszunehmen, sofern die Kabotage auf einen Zeitraum unter einem Monat beschränkt ist?

Antwort:

Es liegen keine Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie 97/71/EG auf Kabotagetätigkeiten vor.

Die Aufnahme dieser Richtlinie in Kabotageregelungen wird als kritisch angesehen. Es gibt einerseits Überschneidungen zwischen privatem und öffentlichem Recht. Andererseits werden die Einhaltung öffentlicher Sozialstandards nur durch Kontrollen festgestellt werden können, die nur am Sitz des Unternehmers durchzuführen sind (Betriebskontrollen).

Frage 21:

Gibt es weitere Aspekte des Zugangs zum Straßenverkehrsmarkt, die die Beteiligten ansprechen möchten? Die Generaldirektion für Energie und Verkehr ist besonders an Vorschlägen interessiert, welche geeignet sind, die Qualität im Straßengüterverkehr in der Gemeinschaft zu heben sowie diesen zu optimieren, ohne zusätzliche administrative Kosten zu verursachen.

Antwort:

Zum Güterverkehr: Nein. Zum Personenverkehr regt die Bundesregierung an, den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 in der Weise zu erweitern, dass auch Omnibusse, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind, eingesetzt werden können (Änderung des Artikels 1 Abs. 1). Diese Erweiterung würde es gestatten, bei Fahrzeugausfall gemietete Omnibusse aus anderen Mitgliedstaaten einzusetzen.

Fragen zu B:

Frage 1:

Sind höhere Mindeststandards für den Zugang zu diesem Beruf nötig und wenn ja, mit welcher Begründung? Falls ja, sollen diese für alle Tätigkeiten des grenzüberschreitenden Kraftverkehrsunternehmers gelten oder nur für bestimmte? Welche Tätigkeiten sollten dies sein?

Antwort:

Nein.

Frage 2:

Sollten über die Kriterien der Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung hinaus weitere Kriterien festgelegt werden? Wenn ja, welche?

Sollten z. B. Kriterien aufgenommen werden, die die Berufsausübung durch „Briefkastenfirmen“ verhindern?

Antwort:

Um die Berufsausübung durch „Briefkastenfirmen“ zu verhindern, spricht sich die Bundesregierung dafür aus, den „Betriebssitz“ als weiteres Kriterium in die Gemeinschaftsregelungen aufzunehmen. Es wird deshalb angeregt, den Betriebssitz kumulativ an folgende Voraussetzungen zu knüpfen:

- Vorhandensein von Einrichtungen am Beitrittssitz, die geeignet und dazu bestimmt sind, den geschäftlichen Mittelpunkt der geschäftlichen Tätigkeit zu bilden,
- Anwesenheit einer geschäftskundigen Person am Betriebssitz, soweit der Unternehmer das Geschäft nicht selbst wahrnimmt,
- Wahrnehmung von Tätigkeiten von erheblichem Umfang entsprechend dem Unternehmenszweck.

Frage 3:

Welche Ausnahmeregelungen und Befreiungen könnten entfallen?

Antwort:

Deutschland schlägt vor, hinsichtlich der kleinen Fahrzeuge die VO (EWG) Nr. 881/92 an die Berufszugangsrichtlinie anzulehnen, d.h. die Befreiung von Fahrzeugen an die einheitliche Eingangsschwelle von einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t anzupassen.

Frage 4:

*Müssen die Voraussetzungen für den Zugang zu diesem Beruf häufiger kontrolliert werden?
Wenn ja, gilt dies für alle oder nur für bestimmte Voraussetzungen?*

Wenn ja, welche Option wird hierfür bevorzugt? Wird Option A bevorzugt, welches Intervall wird dann vorgeschlagen?

Antwort:

Keine Verkürzungszeiten der Kontrollen der Berufszugangsvoraussetzungen. Allerdings neigt die Bundesregierung dazu, die Option B zu favorisieren. Anlassbezogene Überprüfungen entsprechend den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften der Lenk- und Ruhezeiten sind effektiv. Sie zwingen nicht, wie die Verkürzungszeiten bei den Kontrollen, zu mehr Bürokratie.

Frage 5:

Wird es als erforderlich erachtet, dass das Gemeinschaftsrecht Maßnahmen vorsieht, die ein Unternehmen, dem die Betriebsgenehmigung entzogen wurde, daran hindern, sich in einem anderen Mitgliedstaat niederzulassen? (Siehe auch Frage 10)

Antwort:

Das Gemeinschaftsrecht sollte Maßnahmen vorsehen, die verhindern, dass ein Unternehmen, das die Berufszugangskriterien nicht mehr erfüllt und dem deshalb die Marktzugangsberechtigung entzogen wurde, in einem anderen Mitgliedstaat erneut eine Berechtigung erlangt. Das erfordert jedoch eine bei der KOM zu führende Datei.

Frage 6:

Gibt es Verwaltungskosten, die durch die Umsetzung der in diesem Papier vorgeschlagenen Maßnahmen verursacht würden und die verringert oder vermieden werden könnten? Welche sind dies und wie könnte dies erfolgen?

Antwort:

Kostensteigerung bei Verkürzung der Fristen für regelmäßige Kontrollen.

Frage 7:

Sollte das Kriterium, dass keine wiederholten Rechtsverstöße begangen wurden, eine Voraussetzung für die Anerkennung der Zuverlässigkeit und die Zugangsberechtigung zum Beruf darstellen?

Antwort:

Die Feststellung wiederholt begangener schwerer Verstöße im Rahmen der Zulässigkeitsbeurteilung eines Unternehmers sollte einen zwingenden Grund darstellen, einen Antrag auf Markt- und Berufszugang abzulehnen.

Frage 8:

Ist auf europäischer Ebene eine Harmonisierung der Definition eines schweren Verstoßes im Zusammenhang mit dem Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erforderlich?

Antwort:

Grundsätzlich ist eine Harmonisierung der Definition von „schweren Verstößen“ wünschenswert. Eine gemeinsame Definition zu finden, wird jedoch wegen der unterschiedlichen Verhältnisse in den Mitgliedstaaten höchst schwierig sein.

Frage 9:

Muss in den europäischen Rechtsvorschriften die Liste der Personen angegeben werden, die das Kriterium der Zuverlässigkeit erfüllen müssen? (ja/nein) Wenn ja: Müssen hierin noch weitere Kategorien über die Geschäftsführer, Direktoren und am Unternehmen beteiligten Personen hinaus aufgeführt werden?

Antwort:

Nein, eine Liste ist nicht erforderlich. Der Titel einer Person ist eher nebensächlich. Es kommt auf die tatsächliche Funktion und Qualifikation an, und auf eine möglichst genaue Prüfung, ob die Leitungsfunktion tatsächlich wahrgenommen wird. Hierzu wären nähere Definitionen zu „...ständig und tatsächlich leitet“ wünschenswert.

Frage 10:

Ist ein einfacherer Zugriff der Behörden, welche die Lizenzen erteilen, auf Informationen über Verurteilungen und zur Ahndung getroffene Maßnahmen erforderlich, die dem Zugang zum Beruf entgegenstehen?

Antwort:

Nein; jedenfalls nicht für Deutschland. Die Antragsteller haben ein polizeiliches Führungszeugnis vorzulegen, das die notwendigen Informationen enthält.

Frage 11:

Ist das bestehende System zum Austausch von Informationen über Verstöße und Sanktionen ausreichend? Falls nicht, welche Vorschläge zur Verbesserung gibt es?

Antwort:

Auf die Antwort zur Frage 5 wird verwiesen.

Frage 12:

Ist eine weiter gehende Harmonisierung der Verfahren zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit erforderlich? Wenn ja, auf der Grundlage welcher Finanzzahlen soll dies erfolgen? Mit welchen Schwellenwerten? Wer soll die Beurteilung durchführen? Mit welcher Häufigkeit?

Antwort:

Anders als die Verbände des deutschen Transportgewerbes vertreten die deutschen Genehmigungsbehörden die Auffassung, dass die „finanzielle Leistungsfähigkeit“ in erster Linie von den Banken beurteilt wird. Banken werden einem Unternehmer keinen Kredit geben, wenn sie ihn nicht für kreditfähig und damit nicht für „finanziell leistungsfähig“ halten.

Sollte auf die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht verzichtet werden, sollten die Prüfungsvoraussetzungen harmonisiert werden.

Frage 13:

Kommt eine verbindlich vorgeschriebene Berufshaftpflichtversicherung als Möglichkeit in Betracht, die genauer geprüft werden sollte? (ja/nein) Wenn ja, soll dieses System das gegenwärtig bestehende System ergänzen oder ersetzen? Wenn ja, welche Risiken und welche Mindestsicherheiten sollten durch eine derartige Versicherung abgedeckt werden?

Antwort:

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass für den Bereich des Straßengüterverkehrs für den Transportbereich eine Versicherungspflicht gemeinschaftlich eingeführt wird, die den Auftraggeber vor Schäden schützt, die beim Transport entstehen.

Frage 14:

Ist eine weiter gehende europäische Harmonisierung der Prüfungen erforderlich? Welche Befreiungen könnten entfallen?

Antwort:

Nein.

Frage 15:

Muss die Person, die im Besitz des Befähigungsnachweises ist, beim Unternehmen angestellt sein und in dem betreffenden Land ihren ständigen Wohnsitz haben? (ja/nein)

Antwort:

Die Person, die im Besitz eines Befähigungsnachweises ist, muss tatsächlich die Leitungsfunktionen in dem Unternehmen ausüben. Hierzu muss nachprüfbar ein Rechtsverhältnis bestehen, das belegt, dass diese Person in angemessenem Zeitumfang für das Unternehmen arbeitet. Auf jeden Fall muss vermieden werden, dass Personen mit einem Befähigungsnachweis nur als „Strohmann“ vorgeschoben werden.

Die Person muss nicht in dem Land seinen Wohnsitz haben, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.

Fragen 16:

Möchten Sie weitere Anmerkungen oder Vorschläge einreichen, die Sie bei der Überarbeitung der europäischen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers berücksichtigt sehen möchten?

Antwort:

Nein.

Frage 17:

Möchten Sie andere Maßnahmen vorschlagen, um den Verwaltungsaufwand zu verringern, der mit in diesem Papier aufgeworfenen und als nützlich erachteten Vorschlägen eventuell verbunden ist?

Antwort:

Nein.