

## Stellungnahme

### **des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) zum Konsultationspapier „Überarbeitung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Straßenverkehrsmarkt und über den Zugang zum Beruf des Güterkraft- und Personenverkehrsunternehmers“**

#### Allgemeines

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband des deutschen Omnibusgewerbes in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen der privaten deutschen Busbranche. Rund 3.000 Busunternehmen, die im Öffentlichen Personennahverkehr und in der Bustouristik engagiert sind, haben sich unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen.

#### Teil A: Zugang zum Straßenverkehrsmarkt

##### **Frage 1 Stellt die Zusammenfassung des Güter- und des Personenkraftverkehrs tatsächlich eine Vereinfachung dar? Welcher Option ist der Vorzug zu geben?**

Die Zusammenfassung der Verordnungen für den Güterkraft- und Personenverkehr würde keine Vereinfachung darstellen. Die Beförderung von Menschen und Gütern erfordert unterschiedliche Regelungen, da an diese unterschiedliche Ansprüche gestellt werden. So gibt es zum Beispiel keinen Linienverkehr innerhalb des Güterkraftverkehrs. Zudem betreffen die Regelungsinhalte unterschiedliche Adressatengruppen. In den seltensten Fällen sind Unternehmen von den Vorschriften betroffen, die gleichzeitig Güterkraft- und Personenverkehr betreiben. Genehmigungsbehörden wie Unternehmen haben sich mit dem gegenwärtigen System gut arrangiert. In vielen Fällen werden die Belange der Unternehmen von unterschiedlichen Behörden bearbeitet. So würde eine Zusammenlegung der Vorschriften über den Güterkraft- und Personenverkehr (Option 1) erhöhten Verwaltungsaufwand und Unübersichtlichkeit sowohl für Unternehmen als auch Behörden bedeuten. Der bdo lehnt daher die Option 1 ausdrücklich ab. Die Zusammenfassung der Rechtsakte über den grenzüberschreitenden Verkehr und die Kabotage (Option 2) erscheint sinnvoll, da durch die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs eine separate gesetzliche Regelung für die Kabotage nicht zwingend erforderlich ist. Aus Sicht des bdo spricht jedoch auch nichts gegen die Beibehaltung des gegenwärtigen Systems (Option 3), welches sich in den vergangenen Jahren in der Praxis bewährt hat.



**Frage 2 Sollten die Nahverkehrsdienste unter die Verordnung Nr. 684/92 fallen oder sollten sie von der gesamten Verordnung oder der Genehmigungsregelung ausgenommen werden?**

Die gesonderte Behandlung von Nahverkehrsdiensten im grenzüberschreitenden Personenverkehr würde keine Vorteile erzielen, so dass diese nicht befürwortet wird. Das bisherige Genehmigungsverfahren stellt aus unserer Sicht keine übermäßige Belastung dieser Verkehrsart dar. Dafür stellt die Verordnung Nr. 684/92 eine gute Grundlage dar. Alternativ könnten solche Dienste auch nach dem nationalen Recht des Ausgangsstaates genehmigt werden (z.B. analog dem deutschen Personenbeförderungsgesetz). Die Herausnahme der öffentlichen Nahverkehrsdienste könnte zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedsstaaten in diesen Bereichen führen, da der Ansatz unterschiedlicher Maßstäbe an den Marktzugang zu befürchten ist. Vor diesem Hintergrund wäre die Vereinbarung bilateraler Abkommen notwendig. Dies kann durch die Einbeziehung der Nahverkehrsdienste in die Vorschriften vermieden werden und stellt für Unternehmen und Behörden eine Erleichterung dar.

**Frage 3 Sollten für bestimmte Transportarten des Güterkraft- und Personenverkehrsunternehmers höhere qualitative Voraussetzungen festgelegt werden? Falls ja, welche?**

Der Personenverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er ausschließlich eine Transportart, die Beförderung von Menschen aufweist. Vor diesem Hintergrund bieten die Unternehmen des Personenverkehrs schon heute ein hohes Maß an Professionalität. Dies wird durch die an den Beruf eines Personenverkehrsunternehmers gestellten vereinheitlichten Voraussetzungen auch zukünftig garantiert. Darüber hinausgehende Verpflichtungen sind nach Auffassungen des bdo nicht erforderlich. Die Genehmigungspflicht und die Berufszugangsvoraussetzungen bieten bereits ausreichend Schutz für die Fahrgäste; eine Verschärfung wäre nicht zielführend. Zudem würde eine vorgeschriebene Versicherung nicht zwangsläufig zu einer qualitativen Verbesserung der Marktbedingung führen.

**Frage 4 Sollten die Mitgliedsstaaten verpflichtet werden, die regelmäßige Prüfung, ob der Verkehrsunternehmer die Voraussetzungen für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz weiterhin erfüllt, in kürzeren Abständen durchzuführen?**

Die Mitgliedsstaaten sollten nicht verpflichtet werden, die regelmäßige Prüfung, ob der Verkehrsunternehmer die Voraussetzungen für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz weiterhin erfüllt, in kürzeren Abständen durchzuführen. Eine Verkürzung der periodischen Überprüfungen würde den bürokratischen Aufwand erheblich steigern. Die Unternehmen würden zusätzlich belastet werden.

Schon heute sind die Genehmigungsbehörden verpflichtet die Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen ständig zu überwachen. Bei berechtigten Zweifeln an der Leistungsfähigkeit sind sie darüber hinaus verpflichtet, eine Prüfung vorzeitig durchzuführen. Zudem ist den Genehmigungsbehörden in Deutschland ein Ermessensspielraum eingeräumt, die Genehmigungen auch kürzer als die Regelzeit zu erteilen. Damit kann flexibel auf Unternehmen reagiert werden, bei denen Zweifel an der Zuverlässigkeit aufgrund von in der Vergangenheit begangenen Verstößen bestehen.



In diesen Fällen ist damit verbundene erhöhte Bürokratie vertretbar, da sie sich nur auf diese betreffenden Unternehmen beschränkt.

**Frage 5 Sollte die Gültigkeit der Gemeinschaftslizenz auf weniger als fünf Jahre verkürzt werden? Falls ja, auf wie viele Jahre?**

Nein, die fünfjährige Genehmigungsdauer hat sich bewährt. Kürzere Laufzeiten bedeuteten unnötige bürokratische Belastungen und Kosten. Die Weigerung von Unternehmen, die Gemeinschaftslizenz zurückzugeben, sehen wir nicht als weit verbreitetes Problem. Es erscheint wenig sinnvoll, wegen dieser Einzelfälle bürokratische Hürden für alle Unternehmer zu erhöhen. Vielmehr sollten in diesen Fällen die Zwangsmaßnahmen gegen solche Unternehmer verschärft werden, die das Recht nicht achten.

**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 Online Register der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Gemeinschaftslizenzen übergegangen werden?**

In Bezug auf die Echtheit der beglaubigten Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz kommt es immer wieder zu erheblichen Problemen. Das gegenwärtige System in der Europäischen Union hat über 100 verschiedene Modelle beglaubigter EU-Gemeinschaftslizenzen. Dies ist für Unternehmer, Fahrer und Kontrolleure nicht nachzuvollziehen. In der Vergangenheit kam es bei Fahrten ins Ausland bei Kontrollen wiederholt zu Irritationen bis hin zum Vorwurf der Fälschung, da die Farbe der deutschen EU-Gemeinschaftslizenz nicht mit der des kontrollierenden Landes übereinstimmte. Um Unsicherheiten und Probleme bei Überprüfungen zu vermeiden, müssen die Vorgaben einheitlich sein. Für eine effiziente Kontrolle erscheint bezüglich der Farbe eine DIN-Norm zweckmäßig. Um Verwechslungen vorzubeugen, ist eine andere Farbe als die Farbe der Originalurkunde zu wählen. Weiterhin sollten auch Vorgaben für den Text und Stempel der ausstellenden Behörde bestimmt werden. Die beglaubigte Kopie sollte mit dem Originaldienstsiegel versehen werden und eine Unterschrift des Sachbearbeiters beinhalten.

Die Informationstechnologien bieten mittlerweile einen sicheren Zugriff für online-Register, so dass dieses zukünftig genutzt werden sollte. Auf diese Weise wäre die Bearbeitung und Kontrolle von Dokumenten wesentlich leichter und effizienter.

**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?**

Betrifft nur den Güterverkehr.



**Frage 8 Sollte die derzeitige Gültigkeitsdauer von maximal fünf Jahren verkürzt werden?**

Betrifft nur den Güterverkehr.

**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?**

Betrifft nur den Güterverkehr.

**Frage 10 Sollten die Kontrolldokumente für Beförderungen im Gelegenheitsverkehr vereinheitlicht werden und, soweit wie möglich, Vorgaben detailliert werden, um Unsicherheiten bei Überprüfungen zu vermeiden?**

Die vollständige Liberalisierung des Gelegenheitsverkehrs (inklusive des Pendelverkehrs) sowie die Einführung der EU-Gemeinschaftslizenz erfordert aus Sicht des bdo kein EU-Fahrtenblatt mehr.

Es ist weithin bekannt, dass selbst geringe Fehler beim Ausfüllen des Fahrtenblatts in einigen Mitgliedsstaaten zu drastischen Bußgeldern (bis zu 750 €) führen, die in keinem Verhältnis zum eigentlichen „Vergehen“ stehen. Weiterhin ist es unverständlich und aus unserer Sicht ungerechtfertigt, hohe Strafen zu erheben, falls bei einem innereuropäischen Verkehr fälschlicherweise das Interbus- oder das ASOR-Fahrtenblatt verwendet wird. Beide Fahrtenblätter sind von allen europäischen Staaten anerkannt. Die Rechtmäßigkeit eines innereuropäischen Gelegenheitsverkehrs sollte hierdurch also nicht in Frage stehen.

Die Fahrtenblätter sind damit eine teure Fehlerquelle, ohne dabei einen wirklich sinnvollen Kontrollzweck zu erfüllen. Weiterhin führen die drei verschiedenen Fahrtenblätter (EU, Interbus, ASOR) zu Verwirrung bei der Unternehmerschaft.

Das Interbus-Fahrtenblatt wurde in einem langen Entscheidungsprozess entwickelt und bedeutet für die europäische Busbranche zweifellos Vereinfachungen im Gelegenheitsverkehr mit Drittstaaten. Seit der EU-Erweiterung findet das Interbus-Fahrtenblatt jedoch nur noch für Verkehre in wenige Länder Anwendung. Dies sollte nicht Sinn des aufwendigen Abstimmungsprozesses sowie der Einführungsschwierigkeiten bei den Unternehmen gewesen sein. Drittstaaten, die dem Interbus-Abkommen bislang nicht beigetreten sind, sollten hierzu massiv gedrängt werden. Hierdurch könnte das Interbus-Fahrtenblatt aufgewertet und das ASOR-Fahrtenblatt endgültig abgeschafft werden. Dies würde sowohl für den Verwaltungsaufwand als auch für die durchführbaren Verkehre eine enorme Erleichterung für die Busbranche bedeuten und wäre ganz im Sinne des Entbürokratisierungsprozesses.

Der bdo fordert demnach die Abschaffung des EU-Fahrtenblatts bei innereuropäischen Verkehren und die flächendeckende Gültigkeit des Interbus-Fahrtenblatts bei Drittstaatenverkehren.

**Frage 11 Wie stehen die Beteiligten zur Verwendung von einheitlichen, gemeinschaftsweiten Fahrtenblättern im Güterkraftverkehr, um die Vielzahl nationaler Dokumente zu ersetzen?**

Betrifft nur den Güterverkehr.



**Frage 12 Soll die Genehmigungsregelung für den grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr beibehalten, vereinfacht oder abgeschafft werden?**

Die Genehmigungsregelungen sind beizubehalten, da sich das Prozedere bisher bewährt hat. Die Genehmigungsregelungen selber sind nicht das Problem, sondern die unzureichend abgestimmten Verfahrens- und Kommunikationsabläufe zwischen den Genehmigungsbehörden. Die Genehmigungsbehörden der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten sollten einen engeren Kontakt aufbauen. Das Zustellen der einzelnen Dokumente erfolgt größtenteils noch über den Postweg, so dass wertvolle Zeit verloren geht. Es ist denkbar, dass auch hier das Mittel der online-Kommunikation mehr genutzt werden kann.

**Frage 13 Vorausgesetzt, dass die Beteiligten eine Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungsregelung befürworten, ist eine kürzere Bearbeitungsdauer der Genehmigungsanträge für die innerstaatlichen Behörden machbar?**

Aus Sicht des bdo ist eine kürzere Bearbeitungsdauer der Genehmigungsanträge machbar. Dieser Umstand findet seine Umsetzung in dem deutschen Personenbeförderungsgesetz. Hier nach gilt grundsätzlich eine Bearbeitungszeit von drei Monaten. Nur in begründeten Ausnahmefällen kann die Bearbeitungszeit auf sechs Monate ausgedehnt werden. Ergeht dann keine Entscheidung, so gilt die Genehmigung als erteilt wie beantragt (Fiktion). Diese Regelung hat sich in Deutschland sehr bewährt.

**Frage 14 Vorausgesetzt, dass die Beteiligten eine Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungsregelung befürworten, sind diese Rechtsmittelverfahren klar und wirksam?**

Unserer Ansicht nach sind die Rechtsmittelverfahren klar geregelt.

**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?**

Wie bereits zu Frage 12 ausgeführt, ist die Zusammenarbeit der Genehmigungsbehörden verbesserungsbedürftig.

**Frage 16 Sollten Kabotagebeförderungen im Stadt- und Vorortbereich im Rahmen grenzüberschreitender Verkehrsdienste zugelassen werden? Unter welchen Bedingungen?**

Kabotagebeförderungen im Stadt- und Vorortbereich im Rahmen grenzüberschreitender Verkehrsdienste zuzulassen, wird vom bdo strikt abgelehnt. Der ÖPNV stellt andere Anforderungen an die Unternehmen als der Gelegenheits- oder Fernlinienverkehr. So sind für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV Infrastruktur und Ansprechpartner vor Ort unerlässlich. Zudem ist der ÖPNV in den meisten EU-Ländern separat genehmigungspflichtig. Busse, die nur als Lückenfüller zwischen Fern- bzw. Ge-



legenheitsverkehrsleistungen im ÖPNV unterwegs sind, würden den Anforderungen nicht gerecht. Außerdem zeichnen sich diese Verkehrsdienste durch eine zeitliche Kontinuität aus, die mit der Definition der Kabotage als zeitweilige innerstaatliche Personenbeförderung unvereinbar ist. Zudem erfordert es die Verkehrssicherheit, dass der Unternehmer in der örtlichen Nähe der Stadt- und Vorortbereiche eine Niederlassung hat. Die Dienste der Fahrer erstrecken sich über einen gesamten Arbeitstag. Es wäre mit der Verkehrssicherheit nicht vereinbar, wenn die Fahrer zum Beginn und nach Beendigung ihrer Dienste zusätzlich den Heimatweg zurücklegen müssten.

**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?**

Betrifft nur Güterverkehr.

**Frage 18 Was halten die Beteiligten von diesen beiden Ansätzen? Welche andere alternative Vorschläge für eine klare und leicht zu vollziehende Definition von Kabotage im Straßengüterverkehr gäbe es?**

Betrifft nur Güterverkehr.

**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?**

Betrifft nur Güterverkehr.

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

Betrifft nur Güterverkehr.

**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.**

Der bdo erachtet die bestehenden nicht harmonisierten Bußgeldvorschriften der EU-Mitgliedsstaaten als wettbewerbsverzerrend. So werden zum Beispiel in Frankreich bei fehlendem Vornamen im Fahrtenblatt Geldbußen in Höhe von 750 Euro verhängt. Dies stellt nach unserer Ansicht eine Unverhältnismäßigkeit dar. Die unterschiedlichen Bestrafungen und Bußgeldhöhen in den EU-Mitgliedsstaaten sind für die Unternehmen vor dem Hintergrund der bereits harmonisierten Sozialvorschriften und anderen Regelungen nicht nachvollziehbar. Ein harmonisierter Bußgeldkatalog erscheint vor diesem Hintergrund sinnvoll.



Teil B: Zugang zum Beruf des Güterkraft- und Personenverkehrsunternehmers

**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?**

Soweit diese Frage auch dem Personenverkehr betrifft, ist es richtig, dass aufgrund der unterschiedlichen Struktur der Personenverkehrsmärkte in den Mitgliedsstaaten die EU nur Rahmenbedingungen festlegt. Die Detaillierung sollte weiter den Mitgliedsstaaten überlassen bleiben. Die derzeitigen Rahmenregelungen sind ausreichend.

**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?**

Der bdo begrüßt die Aufnahme von Kriterien, die die Berufsausübung von „Briefkastenfirmen“ verhindert. Hierzu gehört nach unserer Auffassung auch eine Niederlassungsverpflichtung in dem Mitgliedsstaat in dem die Verkehre durchgeführt werden. Dabei sollte verpflichtend bestimmt werden, eine juristisch selbständige Niederlassung zu begründen. Da die Lizenz für grenzüberschreitende Beförderungen EU-weit Gültigkeit besitzt, sind Nachteile für den Unternehmer damit nicht verbunden. Andererseits lassen sich Missbrauchsfälle leichter vermeiden. So sind zum Beispiel die an die Gründung einer Gesellschaft in Deutschland gestellten Anforderungen wesentlich anspruchsvoller als die anderer Mitgliedsstaaten (GmbH / Ltd.). Die gesetzlichen Voraussetzungen an Unternehmensgründungen stellen in Deutschland eine wesentliche Basis für die Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Eignung der Unternehmer dar. Einer Umgehung dieser nationalen Regelungen kann daher durch eine Niederlassungspflicht wirksam begegnet werden. Zudem lassen sich sogenannten Briefkastenfirmen dadurch verhindern, dass man den Unternehmen vorschreibt, mindestens 50% ihrer Fahrleistungen mit angestellten Fahrern und eigenen Bussen zu betreiben. So sind die Risiken für Verbraucher unüberschaubar, wenn ein Unternehmen mit einer Kapitalausstattung von 9.000 Euro Verkehre organisiert und vergibt (Subunternehmer), die zur Auslastung von weit mehr Bussen führen.

**Frage 3 Welche Ausnahmeregelungen und Befreiungen könnten entfallen?**

Betrifft nur Güterverkehr.

**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?**

Die Kontrollintervalle zu verkürzen, würde in erster Linie einen erhöhten bürokratischen Aufwand erfordern. Auch hier ist es wichtig, dass die Behörden auf nationaler und internationaler Ebene eng zusammenarbeiten. Verstöße die durch die Polizei



aufgedeckt wurden und andere Ordnungswidrigkeiten sollten der Genehmigungsbehörde zur Verfügung gestellt werden. So kann am effizientesten die Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit kontrolliert werden. Daher ist Option B zu befürworten.

**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)**

Sofern kein Niederlassungszwang in dem Land besteht, in dem die Aktivitäten des Unternehmens liegen (ein solcher wäre z.B. für den Bereich des ÖPNV sinnvoll – vgl. zu Frage 16, Teil A), müssen Maßnahmen getroffen werden, dass Unternehmen, denen von einem Mitgliedsstaat die Genehmigung aufgrund der EU-weit geltenden Regelungen entzogen wurden, keine neuen Genehmigungen eines anderen Mitgliedsstaates erhalten. Dabei erscheint es ausreichend, eine „Negativliste“ zu erstellen, in denen ausschließlich die entzogenen Genehmigungen und die Begründung für den Entzug gespeichert werden.

**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?**

Die Frage kann im Detail sicherlich nur von den Verwaltungsbehörden beantwortet werden. Es wäre jedoch wünschenswert, dass im Gelegenheitsverkehr nationale und europäische Genehmigungsverfahren weitmöglichst aufeinander abgestimmt werden, so dass nur noch ein Verfahren durchgeführt werden muss.

**Frage 7 Sollte das Kriterium, dass keine wiederholten Rechtsverstöße begangen wurden, eine Voraussetzung für die Anerkennung der Zuverlässigkeit und die Zugangsberechtigung zum Beruf darstellen?**

Ein Unternehmen, dass wiederholt Verstöße begeht, dokumentiert damit, dass es sich nicht an die vorgegebenen Regeln hält. Dieser Umstand könnte für die Unzuverlässigkeit des Unternehmers sprechen. Auf der anderen Seite ist die Teilnahme am Straßenverkehr und deren Disposition bei der Personenbeförderung häufig mit einem gewissen Maß an Unvorhersehbarkeit verbunden. Die Aberkennung der Zuverlässigkeit käme einem Berufsverbot und damit einem Eingriff in die Grundrechte gleich, wofür die Verfassungen der Mitgliedsstaaten bewusst hohe Hürden aufgestellt haben. Vom Beruf des Personenverkehrsunternehmers ausgeschlossen werden darf daher nur, wer die Sicherheit seiner Fahrgäste oder des Straßenverkehrs gefährdet. Dazu reichen aber lediglich leichte Verstöße nicht aus, auch wenn sie wiederholt begangen wurden.





**Frage 8 Ist auf europäischer Ebene eine Harmonisierung der Definition eines schweren Verstoßes im Zusammenhang mit dem Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erforderlich?**

Der Begriff „schwerer Verstoß“ wird in den einzelnen EU-Staaten unterschiedlich interpretiert. Um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu erhalten wäre aus unserer Sicht eine Harmonisierung wünschenswert. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die einzelnen Mitgliedsstaaten unterschiedliche Rechtstraditionen und Verfassungswirklichkeiten haben, so dass der Respekt vor diesen eigentlich bereits einheitliche europäische Regelungen verbietet. Eine abschließende Definition „schwerer Verstöße“ lässt sich unseres Erachtens nur schwer regeln. Zudem würde bei jetzt geltenden unterschiedlichen nationalen Rechtssystemen die entgültige Entscheidung letztlich wieder von nationalen Gerichten zu treffen sein. Dies lässt nicht einheitliche Entscheidungen befürchten.

**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?**

Es besteht kein Bedarf an einer europäischen Liste. Aufgrund der unterschiedlichen Strukturen und gesellschaftsrechtlichen Vorgaben der Mitgliedsstaaten ist eine Liste mit Personen, die das Kriterium der Zuverlässigkeit erfüllen, nicht sinnvoll. Es reicht aus, wenn die Mitgliedsstaaten auf nationaler Ebene das Kriterium der Zuverlässigkeit bei den angesprochenen Personengruppen erfassen. Generell kann nur derjenige sinnvoller Weise die Kriterien erfüllen, der auch tatsächlich Einfluss und Verantwortung für das Betriebsgeschehen hat. Hierbei ist wichtig, dass mindestens eine leitende Person im Unternehmen die Kriterien erfüllt.

**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?**

Ein einfacherer Zugriff der Behörden, die Lizenzen ausgeben, auf Informationen über Verurteilungen und zur Ahndung getroffene Maßnahmen sind nach diesseitiger Ansicht sinnvoll. Der bdo begrüßt in soweit beide vorgeschlagenen Optionen.

**Frage 11 Ist das bestehende System zum Austausch von Informationen über Verstöße und Sanktionen ausreichend? Falls nicht, welche Vorschläge zur Verbesserung gibt es?**

Nach diesseitigem Kenntnisstand ist das bestehende System zum Austausch von Information über Verstöße und Sanktion zwischen den einzelnen Genehmigungsbehörden der Mitgliedsstaaten eher unzureichend. Ein Unternehmer, dem schwere Verstöße nachzuweisen sind, stellt das Kriterium der Zuverlässigkeit in Frage. Hierbei ist es unerheblich, in welchem Mitgliedsstaat die Verstöße festgestellt worden sind. Ein Datenaustausch oder online-Register auf europäischer Ebene erscheint daher durchaus sinnvoll. Auch sollten die ausländischen Behörden im Rahmen von



Antragsstellungen die entsprechenden Unbedenklichkeitsbescheinigungen auch aus dem Heimatland des betreffenden Unternehmens anfordern.

**Frage 12 Ist eine weiter gehende Harmonisierung der Verfahren zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit erforderlich? Wenn ja, auf der Grundlage welcher Finanzaufgaben soll dies erfolgen? Mit welchen Schwellenwerten? Wer soll die Beurteilung durchführen? Mit welcher Häufigkeit?**

Eine weiter gehende Harmonisierung der Verfahren zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit wäre wünschenswert. Diese sollte auf Grundlage der bisherigen und bewährten Schwellenwerte erfolgen. Die Einbeziehung der Verbände des Verkehrsgewerbes (Güterkraft- und Personenverkehr) in die Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit hat sich in Deutschland sehr bewährt. Anders, als es den Mitarbeitern von Behörden häufig möglich ist, verfügen die Verbände über ein hohes Maß an Wissen über wirtschaftliche Zusammenhänge der Branche. Auch sind ihnen durch ihre Marktkenntnisse Informationen über die Zuverlässigkeit von Unternehmen bekannt. Dieses Wissen sollte den Genehmigungsbehörden zur Einschätzung der Zuverlässigkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit sollte alle fünf Jahre erfolgen. (Vergleiche Antwort der Frage 5, Teil A)

**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?**

Der bdo spricht sich gegen eine obligatorisch vorgeschriebene Berufshaftpflichtversicherung aus. Diese ist ohnehin nur in der Lage, den Kunden im Fall einer Nichterfüllung der Dienstleistung abzusichern. Dies geschieht in Deutschland bereits im Rahmen von privatrechtlichen Vertragsbeziehungen zwischen Kunde und Unternehmen, die gesetzlichen Regelungen unterworfen sind. Ohnehin betrifft dieser Punkt eher dem Themenkreis der Fahrgastrechte und sollte an dieser Stelle nicht näher behandelt werden. Zudem sind die Belastungen der Branche durch Steuern und Pflichtversicherungen bereits sehr hoch. Eine weitere Pflichtversicherung würde vielen, gerade kleinen Unternehmen keine Chance auf dem Markt lassen. Im Unterschied zu anderen reglementierten Berufen wird im Verkehrsbereich die Kapitalausstattung überprüft, so dass durch eine zusätzliche Versicherung kein Nutzen entsteht.

Das Erfordernis der finanziellen Leistungsfähigkeit stellt gegenüber einer Pflichtversicherung einen anderen Regelungsinhalt dar, nämlich die Sicherung des Mindestkapitals des Unternehmers. Hierdurch soll vermieden werden, dass ein nicht ordnungsgemäß mit finanziellen Reserven ausgestattetes Unternehmen zur Vermeidung von drohender Insolvenz dazu gedrängt wird, Kosten einzusparen. Dies geht im Regelfall zu Lasten der Verkehrssicherheit, aufgrund von Überbeanspruchung des Fahrpersonals und Einsparungen bei der Fahrzeugtechnik. Eine Berufshaftpflichtversicherung kann daher keinesfalls den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit ersetzen.



**Frage 14 Ist eine weiter gehende europäische Harmonisierung der Prüfungen erforderlich? Welche Befreiungen könnten entfallen?**

Eine weiter gehende Harmonisierung der Prüfungen ist nicht erforderlich. Die derzeitigen Befreiungsmöglichkeiten sollten beibehalten werden, da Personen mit mehrjähriger Berufserfahrung in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen in der Regel die nötigen beruflichen Erfordernisse erfüllen. Hierbei ist jedoch zu vermeiden, dass diese Sonderregelungen durch Gefälligkeitsbescheinigungen missbraucht werden. Da ein obligatorischer Besuch eines Berufsbildungszentrums nicht vorgeschrieben ist, würde eine vorgeschriebene Zertifizierung nichts bewirken. Die Entscheidung zur Zertifizierung muss im Ermessen des jeweiligen Berufsbildungszentrums verbleiben.

**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)**

Es sollte sichergestellt sein, dass Personen, die im Besitz des Befähigungsnachweises sind, den Betrieb auch tatsächlich leiten. Dieses kann in Form eines Anstellungsverhältnisses und eines ständigen Wohnsitzes erreicht werden, jedoch auch auf andere Weise. Durch die Pflicht zur Anstellung ist nicht zwangsläufig sichergestellt, dass Missbrauchsmöglichkeiten eingeschränkt werden. Es käme hierdurch jedoch gerade auf kleinere Unternehmen eine zusätzliche Kostenbelastung zu.

**Frage 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 berücksichtigen möchten?**

Leider ist festzustellen, dass einige der gravierenden Busunfälle der vergangenen Jahre von Unternehmen verursacht wurden, die als Subunternehmer für Hauptauftraggeber tätig waren und über keine eigenen Busse verfügen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bessere Planung und Organisation könnte erreicht werden, wenn das veranstaltende, organisierende Unternehmen mindestens 50% seiner Fahrleistungen mit Omnibussen selbst erbringt. Betriebe, die die Verantwortung über Mitarbeiter und Beförderungskapazitäten selbst inne haben, werden ihr Engagement anders als reine Briefkastenfirmen darauf verwenden, ihre Betriebe im Rahmen der geltenden gesetzlichen Regelungen ordnungsgemäß zu betreiben. Das mit der finanziellen Leistungsfähigkeit beabsichtigte Ziel könnte auf diesem Wege untermauert werden.

**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?**

Keine weiteren Anmerkungen.

Berlin, den 4. August 2006

