

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Köln, den 8. August 2006
R 2-Schä

Stellungnahme des VDV

zum Konsultationspapier „Überarbeitung der Gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Straßenverkehrsmarkt und über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers“

Vorbemerkung

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) vertritt die Interessen der Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene sowie des Eisenbahngüterverkehrs in Deutschland. Dem VDV gehören zurzeit rund 540 Verkehrsunternehmen an.

Rund 400 Mitgliedsunternehmen betreiben öffentlichen Personenverkehr. Dabei liegt ein Schwerpunkt bei den kommunalen Verkehrsunternehmen mit den Betriebszweigen U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Eisenbahn, S-Bahn, Bahnen besonderer Bauart, Obus und Omnibus. Mitglieder sind auch die Busgesellschaften der DB Regio AG sowie private Busunternehmen, die öffentlichen Personennahverkehr erbringen. Insgesamt wurden mit Verkehrsmitteln aller VDV-Unternehmen inklusive der DB Regio AG 2005 von rund 9,37 Milliarden Fahrten unternommen. Das entspricht einem Anteil von über 90 Prozent am Gesamtmarkt des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schiene und Straße in Deutschland.

Die folgenden Antworten beziehen sich ausschließlich auf den Personenkraftverkehr, da sich die Fachkompetenz des Verbandes auf diesen Verkehr bezieht.

Antworten zu Teil A

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

Die Zusammenfassung der Vorschriften für Güter- und Personenkraftverkehr stellt aus unserer Sicht keine Vereinfachung dar. Die Rechtsanwender befassen sich meist entweder nur mit Personen- oder nur mit Güterkraftverkehr. Die Unternehmen des Personenkraftverkehrs sind eher selten gleichzeitig im Güterkraftverkehr tätig.

Hinsichtlich der genannten Optionen wird Option 3 befürwortet, also die Beibehaltung des bisherigen Regelungssystems.

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

Grenzüberschreitende Nahverkehrsdienste sollten auch weiterhin genehmigungspflichtig sein, damit im Rahmen des Genehmigungsverfahrens die Übereinstimmung mit den öffentlichen Verkehrsinteressen geprüft werden kann (auch wenn im Rahmen des Art. 7 Abs. 4 der Verordnung Nr. 684/92 nur eine sehr eingeschränkte Prüfung stattfindet). Daher sollte auch weiterhin die Verordnung Nr. 684/92 Anwendung finden, denn andernfalls müssten bilaterale Vereinbarungen zwischen den Mitgliedsstaaten getroffen werden.

Frage 3 - Sollten für bestimmte Transportarten des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers höhere qualitative Voraussetzungen festgelegt werden? Falls ja, welche?

Hinsichtlich des Personenverkehrs sind keine zusätzlichen qualitativen Voraussetzungen erforderlich.

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?

Nein. Durch eine Pflicht zu häufigerer Überprüfung entsteht ein unnötiger bürokratischer Aufwand. Soweit Missstände bestehen sollten, geht es dabei meist um die Verletzung konkreter Regeln der Straßenverkehrssicherheit bzw. der Lenk- und Ruhezeiten. Daher sollte eine Überprüfung bei diesen konkreten Problemen ansetzen.

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

Nein, siehe Frage 4.

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?

Maßnahmen, die dazu dienen, gegen die Verwendung von gefälschten Urkunden bzw. Abschriften vorzugehen, werden von uns begrüßt.

Darüber hinaus werden einheitliche genauere Vorgaben für die beglaubigten Abschriften begrüßt, denn bei den Kontrollen treten gegenwärtig auch bei echten Dokumenten immer wieder Probleme wegen unterschiedlicher Ausgestaltung in den einzelnen Staaten auf. Der allmähliche Übergang zu einem Online-Register wird ebenfalls begrüßt.

Frage 7 – Frage 9

Keine Antworten, da nur Güterkraftverkehr betroffen ist.

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

Gegen die Vereinheitlichung der Kontrolldokumente bestehen keine Bedenken.

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

Keine Antwort, da nur der Güterkraftverkehr betroffen ist.

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

Die gegenwärtige Genehmigungsregelung für den grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr sollte beibehalten werden. Der Vorschlag für eine Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (2000/0212 [COD]), der wahrscheinlich im 2. Halbjahr 2006 oder Anfang 2007 verabschiedet werden wird, wird zu erheblichen Veränderungen in den jeweiligen nationalen Personenverkehrsmärkten und wahrscheinlich zu Änderungen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung führen. Daher sollte zunächst bei den grenzüberschreitenden Personenverkehren

keine zusätzliche Änderung erfolgen, sondern Kontinuität gewahrt bleiben, bis ausreichende Erfahrungen mit den neuen Regelungen auf den nationalen Märkten bestehen.

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

Die Frage nach der Machbarkeit kann nur von den Behörden selbst beantwortet werden.

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

Siehe Frage 12.

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?

Siehe Frage 12.

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

Kabotagebeförderung im Stadt- und Vorortbereich sollte nicht durch europäische Regelung zugelassen werden, vgl. zur Begründung Frage 12. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die jeweiligen Mitgliedstaaten frei sind, durch nationale Regelung die Kabotagebeförderung im Stadt- und Vorortverkehr zuzulassen, wenn ein entsprechender Bedarf besteht.

Frage 17 – Frage 20:

Keine Antworten, da nur der Güterkraftverkehr betroffen ist.

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.

Keine weiteren Anmerkungen.

Antworten zu Teil 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?*

Die Frage ist anscheinend nur auf den Güterverkehr bezogen, keine Antwort.

*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?*

Kriterien bzw. Maßnahmen, die der Verhinderung von „Briefkastenfirmen“ oder Ähnlichem dienen, werden ausdrücklich begrüßt.

Frage 3: Welche Ausnahmeregelungen und Befreiungen könnten entfallen?

Die Frage bezieht sich nur auf den Güterkraftverkehr.

*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?*

Gegen eine Ergänzung der alle fünf Jahre vorgesehenen Kontrollen durch zielgerichtete Überprüfungen nach dem Stichprobenprinzip bestehen keine Bedenken. Daher

ist die Option B der Option A vorzuziehen. Option A würde zu erhöhtem bürokratischem Aufwand führen.

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)

Grundsätzlich ist es wünschenswert, wenn die Entziehung der Betriebsgenehmigung nicht durch einen Wechsel in einen anderen Mitgliedsstaat umgangen werden kann. Allerdings dürfte der Aufwand für einen wirklich effektiven Ausschluss aller Umgehungsmöglichkeiten sehr hoch sein.

*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 sollte von den jeweiligen Verwaltungen beantwortet werden.

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

Es ist begrüßenswert, wenn nicht nur Verurteilungen wegen „schwerer“ Verstöße, sondern auch wegen wiederholter Verstöße dazu führen können, dass Unzuverlässigkeit im Sinne der Berufszugangsregeln festgestellt wird.

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

Bei europaweiter Harmonisierung besteht immer die Gefahr, dass diese auf dem niedrigsten Niveau erfolgt. Eine Harmonisierung des Begriffs „schwerer Verstoß“ darf nicht dazu führen, zukünftig die jeweiligen nationalen Behörden nur noch bei allerschwersten Verstößen Unzuverlässigkeit annehmen dürfen.

*Frage 9: Muss in den europäischen Rechtsvorschriften die Liste der Personen angegeben werden, die das Kriterium der Zuverlässigkeit erfüllen müssen?
Wenn ja: Müssen hierin noch weitere Kategorien über die Geschäftsführer, Direktoren und am Unternehmen beteiligten Personen hinaus aufgeführt werden?*

Die tatsächlichen Organisationsstrukturen sind in den Unternehmen der verschiedenen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich. Daher sollte die Festlegung, welche natürlichen Personen im Unternehmen das Kriterium der Zuverlässigkeit erfüllen müssen, auf Ebene der Mitgliedstaaten erfolgen.

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?

Diese Frage sollte von den zuständigen Behörden beantwortet werden.

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

Diese Frage sollte von den zuständigen Behörden beantwortet werden.

*Frage 12: Ist eine weitergehende 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?*

Soweit es zu einer Harmonisierung kommen sollte, muss dabei sichergestellt werden, dass dadurch das Niveau nicht sinkt.

*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?*

Im von uns vertretenen öffentlichen Personennahverkehr ist eine zusätzliche Berufshaftpflichtversicherung nicht erforderlich.

Frage 14: Ist eine weitergehende europäische Harmonisierung der Prüfungen erforderlich? Welche Befreiungen könnten entfallen?

Die bestehenden Befreiungen von der Prüfungspflicht für bestimmte Bewerber mit praktischen Erfahrungen sollten beibehalten werden. Wenn jemand über fünfjährige Erfahrung in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen verfügt, hat er in aller Regel die für diesen Beruf erforderlichen Kenntnisse.

Frage 15: Muss die Person, die im Besitz des Befähigungsnachweises ist, beim Unternehmen angestellt sein und in dem betreffenden Land ihren ständigen Wohnsitz haben?

Es sollte sichergestellt sein, dass derjenige, der für ein Unternehmen als fachlich geeignete Person auftritt, nicht nur auf dem Papier für das Unternehmen tätig ist, sondern in diesem Unternehmen auch mitarbeitet und hinreichenden Einfluss hat. Eine Anstellung im Sinne eines Arbeitsrechtsverhältnisses ist dafür zumindest ein Indiz. Allerdings sind viele unserer Mitgliedsunternehmen als Konzerne organisiert, so dass es - aus Gründen des Steuerrechts oder der bestehenden Tarifverträge - vorkommen kann, dass die fachlich geeignete Person in einem Arbeitsverhältnis zu einer Konzerngesellschaft steht, während die Genehmigung von einer anderen Konzerngesellschaft gehalten wird. Es sollte daher eine Anstellung innerhalb des Konzerns ausreichend sein.

Die Voraussetzung, dass die fachlich geeignete Person auch in dem jeweiligen Land ihren Wohnsitz haben muss, wird ausdrücklich begrüßt. Wenn die Person weit von dem Unternehmenssitz entfernt wohnt, ist regelmäßig offenkundig, dass sie ihre Fachkunde nicht in das Unternehmen einbringen kann. Wenn diese Voraussetzung eingeführt wird, sollte allerdings für grenzüberschreitende Ballungsräume eine Ausnahme eingeführt werden, damit nicht Arbeitnehmer, die eher zufällig im Nachbarland wohnen, benachteiligt werden. So könnte beispielsweise die Behörde nach ihrem Ermessen von der Voraussetzung absehen, wenn die betreffende Person nicht weiter als 50 km vom Unternehmenssitz wohnt.

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 berücksichtigen möchten?

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?

Nein.