

17.12.12

Vk - In - Wi

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Erste Verordnung zur Änderung der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr

A. Problem und Ziel

Durch die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates wird die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers neu geregelt. Die Berufszugangsverordnung ist an das neue Recht anzupassen.

B. Lösung

Änderung der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr. Die Änderungen beschränken sich auf das durch das EU-Recht Erforderliche.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund, Länder und Gemeinden:

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Kosten, insbesondere für die Wirtschaft und die sozialen Sicherungssysteme, entstehen nicht. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 773/12

17.12.12

Vk - In - Wi

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Erste Verordnung zur Änderung der Berufszugangsverordnung
für den Straßenpersonenverkehr

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 13. Dezember 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Erste Verordnung zur Änderung der Berufszugangsverordnung für den
Straßenpersonenverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

Erste Verordnung
zur Änderung der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr
Vom ...

Auf Grund des § 57 Absatz 1 Nummer 4 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung (BGBl.*einsetzen Schriftleitung*) und des § 17a des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), von denen § 57 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes durch Artikel 248 Nummer 5 Buchstabe a der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) und § 17a des Güterkraftverkehrsgesetzes zuletzt durch Artikel 1 Nummer 19 des Gesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Die Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr vom 15. Juni 2000 (BGBl. I S. 851), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „Das Unternehmen“ werden durch die Wörter „Der Unternehmer“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Anhaltspunkte für die Unzuverlässigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person sind insbesondere

1. rechtskräftige Verurteilungen wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften,

2. schwere Verstöße gegen

a) Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes oder der auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen,

b) arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten, insbesondere gegen die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals,

- c) Vorschriften, die im Interesse der Verkehrs- und Betriebssicherheit erlassen wurden, insbesondere gegen die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes, der Straßenverkehrs-Ordnung oder der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung,
- d) die abgabenrechtlichen Pflichten, die sich aus unternehmerischer Tätigkeit ergeben,
- e) § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213) in der jeweils geltenden Fassung,
- f) umweltschützende Vorschriften, dabei insbesondere des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder solche der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in ihren jeweils geltenden Fassungen.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Beim Verkehr mit Kraftomnibussen sind der Unternehmer und der Verkehrsleiter im Sinne des Artikels 4 der Verordnung (EG) 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. L 300 vom 14.11.2009, S. 51) zuverlässig im Sinne des Artikels 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, wenn keine Tatsachen dafür vorliegen, dass

1. bei der Führung des Unternehmens gegen gesetzliche Bestimmungen verstoßen oder
2. bei dem Betrieb des Unternehmens die Allgemeinheit geschädigt oder gefährdet wird.

Die erforderliche Zuverlässigkeit besitzen der Unternehmer und der Verkehrsleiter in der Regel nicht, wenn sie wegen eines schwersten Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften im Sinne des Anhangs IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

1. rechtskräftig verurteilt worden sind oder
2. ein gegen sie ergangener Bußgeldbescheid unanfechtbar geworden ist.

Darüber hinaus können der Unternehmer und der Verkehrsleiter insbesondere dann unzuverlässig sein, wenn eine rechtskräftige Verurteilung oder ein unanfechtbarer Bußgeldbescheid vorliegt

1. wegen eines schwerwiegenden Verstoßes gegen Gemeinschaftsvorschriften im Sinne des Artikels 6 Absatz 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EG)

Nr. 1071/2009 in einem oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union,

2. wegen eines schweren Verstoßes gegen strafrechtliche Vorschriften oder
3. wegen eines schweren Verstoßes gegen
 - a) Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes oder der auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen,
 - b) arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten,
 - c) Vorschriften, die im Interesse der Verkehrs- und Betriebsicherheit erlassen wurden, insbesondere gegen die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes, der Straßenverkehrs-Ordnung oder der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - d) die abgabenrechtlichen Pflichten, die sich aus unternehmerischer Tätigkeit ergeben,
 - e) § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213) in der jeweils geltenden Fassung,
 - f) umweltschützende Vorschriften, insbesondere des Abfall- und Immissionsschutzrechts oder
 - g) Vorschriften des Handels- und Insolvenzrechts.“

d) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Zur Prüfung, ob Verstöße vorliegen, kann die Genehmigungsbehörde Bescheinigungen in Steuersachen der Finanzämter sowie Unbedenklichkeitsbescheinigungen anderer öffentlicher Stellen und Auszüge aus Registern, in denen derartige Verstöße registriert sind, von dem Antragsteller verlangen oder mit dessen Einverständnis anfordern.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 2 wird aufgehoben.
 - bb) Die bisherige Nummer 3 wird neue Nummer 2 und es werden die Wörter „unter Nummer 2“ durch die Wörter „in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt.
 - cc) Satz 3 wird aufgehoben.
- b) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „von Unbedenklichkeitsbescheinigungen des Finanzamtes,“ durch die Wörter „von Bescheinigungen in Steuersachen

des Finanzamtes sowie Unbedenklichkeitsbescheinigungen“ ersetzt.

c) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Beim Verkehr mit Kraftomnibussen besitzt der Unternehmer die erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit, wenn er die Voraussetzungen des Artikels 7 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfüllt.“

3. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Fachliche Eignung

(1) Beim Verkehr mit Kraftomnibussen ist fachlich geeignet im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, wer über die Kenntnisse verfügt, die zur ordnungsgemäßen Führung eines Straßenpersonenverkehrsunternehmens erforderlich sind, und zwar auf den jeweiligen Sachgebieten, die im Anhang I Teil I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der jeweils geltenden Fassung aufgeführt sind.

(2) Für die fachliche Eignung nach § 13 Absatz 1 Nummer 3 des Personenbeförderungsgesetzes gilt Absatz 1 im Hinblick auf die Vorschriften zum Personenkraftverkehr entsprechend. Abweichend davon ergeben sich die für den Taxen- und Mietwagenverkehr erforderlichen Kenntnisse aus Anlage 3.“

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die schriftlichen Teilprüfungen bestehen aus Multiple-Choice-Fragen und schriftlichen Fragen mit direkter Antwort sowie aus schriftlichen Übungen/Fallstudien. Die Mindestdauer für jede schriftliche Teilprüfung beträgt zwei Stunden. Die Mindestdauer für jede schriftliche Teilprüfung für den Taxen- und Mietwagenverkehr beträgt abweichend von Satz 2 eine Stunde.“

b) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Bewerbern, die die Prüfung bestanden haben, wird eine Bescheinigung nach dem Muster des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der jeweils geltenden Fassung erteilt. Diese Bescheinigung ist auf Papier mit Spezialfasern, die unter UV-

Licht sichtbar werden, zu erteilen sowie mit einer Seriennummer und einer Ausgabennummer zu versehen. Die Bescheinigung für den Taxen- und Mietwagenverkehr wird nach dem Muster der Anlage 5 erteilt.“

c) In Absatz 7 werden die Wörter „Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere Ziffer II des Anhangs I dieser Richtlinie“ durch die Wörter „Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere von Teil II des Anhangs I dieser Verordnung“ ersetzt.

d) Absatz 8 wird wie folgt gefasst:

„(8) Beim Verkehr mit Kraftomnibussen ist Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die maßgebliche Vorschrift für die Anforderungen an die fachliche Eignung. Die Absätze 2 bis 5 und 7 gelten mit Ausnahme des Absatzes 2 Satz 3 entsprechend. Die Bescheinigung nach dem Muster des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der jeweils geltenden Fassung, die Bewerbern, die die Prüfung bestanden haben, erteilt wird, ist auf Papier mit Spezialfasern, die unter UV-Licht sichtbar werden, zu erteilen sowie mit einer Seriennummer und einer Ausgabennummer zu versehen.“

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „zwei Beisitzern“ durch die Wörter „mindestens einem Beisitzer“ ersetzt.

b) In Absatz 3 Satz 3 wird das Wort „Die“ gestrichen.

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort „Bezirk“ durch das Wort „Zuständigkeitsbereich“ ersetzt.

bb) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

„Abweichend von Satz 3 ist beim Verkehr mit Kraftomnibussen die Industrie- und Handelskammer zuständig, in deren Zuständigkeitsbereich der Bewerber arbeitet.“

6. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird aufgehoben.

b) Absatz 2 wird Absatz 1 und die Wörter „Prüfungen der fachlichen Eignung“ werden durch die Wörter „Fachkundeprüfung nach § 4“ ersetzt.

c) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die nach § 5 Absatz 4 zuständige Industrie- und Handelskammer stellt dem Inhaber eines nach Absatz 1 anerkannten Abschlusses auf Antrag eine Bescheinigung nach dem Muster des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der jeweils geltenden Fassung aus. § 4 Absatz 6 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.“

d) Absatz 3 wird aufgehoben.

7. § 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird vor dem Wort „Unternehmen“ das Wort „inländischen“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird durch folgende Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Abweichend von Absatz 1 werden beim Verkehr mit Kraftomnibussen Personen, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von zehn Jahren vor dem 4. Dezember 2009 ohne Unterbrechung ein Straßenpersonenverkehrsunternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union geleitet haben, von der in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Prüfung befreit. Die Tätigkeit muss die zur ordnungsgemäßen Führung eines Straßenpersonenverkehrsunternehmens erforderlichen Kenntnisse auf den jeweiligen Sachgebieten vermittelt haben, die sich aus dem Anhang I Teil I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der jeweils geltenden Fassung ergeben.

(3) Die Prüfung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Voraussetzungen obliegt der Industrie- und Handelskammer, in deren Zuständigkeitsbereich der Bewerber seinen Wohnsitz hat. Hat der Bewerber seinen Wohnsitz im Ausland, ist die nächstgelegene Industrie- und Handelskammer zuständig. Abweichend von Satz 2 ist beim Verkehr mit Kraftomnibussen die Industrie- und Handelskammer zuständig, in deren Zuständigkeitsbereich der Bewerber arbeitet. Der Bewerber hat der Kammer hierzu die zur Prüfung nach Satz 1 erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Reichen die Unterlagen

zum Nachweis der fachlichen Eignung nicht aus, so kann die Kammer mit dem Bewerber ein ergänzendes Beurteilungsgespräch führen. Hält die Kammer den Bewerber für fachlich geeignet, so stellt sie eine Bescheinigung nach dem Muster des Anhangs III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der jeweils geltenden Fassung aus. § 4 Absatz 6 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.“

8. § 8 wird aufgehoben.

9. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden die Wörter „eines Jahres“ durch die Wörter „von sechs Monaten“ ersetzt.

b) Folgende Absätze 4 und 5 werden angefügt:

„(4) Verfahren auf Erneuerung einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz ersetzen die Kontrolle nach Absatz 1, soweit dabei zugleich der Nachweis geführt wird, dass die Berufszulassungsvoraussetzungen insgesamt erfüllt sind.

(5) Beim Verkehr mit Kraftomnibussen gelten die Artikel 12 und 13 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 gelten entsprechend. Verfahren auf Erneuerung der Gemeinschaftslizenz nach Artikel 4 oder 6 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ersetzen die Kontrolle nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, soweit dabei zugleich der Nachweis geführt wird, dass die Berufszulassungsvoraussetzungen insgesamt erfüllt sind.“

10. §10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „Artikel 8 bis 10 und 12 der Richtlinie 96/26/EG“ durch die Wörter „Artikel 19 bis 21 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009“ ersetzt.

b) In Absatz 3 werden die Wörter „Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 96/26/EG“ durch die Wörter „Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009“ ersetzt.

11. Die Anlagen 4 und 6 werden aufgehoben.

Artikel 2

Die Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt der Verordnung und der zu Grunde liegenden EU-Bestimmungen

Durch die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates wird die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers neu geregelt. Sie gilt ab dem 4. Dezember 2011 und beinhaltet im Wesentlichen folgende Regelungen:

- Für die Zulassung zum Beruf verbleibt es bei den bisherigen Kriterien, nämlich fachlicher Eignung, Zuverlässigkeit, Niederlassung und finanzieller Leistungsfähigkeit.
- Der Umfang der Kenntnisse, die zur fachlichen Eignung erforderlich sind, werden im Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 im Einzelnen festgeschrieben. Die Anerkennung höherwertiger Ausbildungen (bestimmte Hochschul- oder Fachschulabschlüsse) bleiben möglich.
- Unternehmer können sich künftig auch externer Verkehrsleiter bedienen, wenn sie selbst nicht über die erforderliche fachliche Eignung verfügen.
- Im Hinblick auf die Zuverlässigkeit enthält Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eine Liste von Verstößen, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen, es sei denn, dass die Aberkennung im konkreten Einzelfall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen würde.
- Die Einhaltung der Berufszugangskriterien muss regelmäßig geprüft werden. Hierbei wird von der bisher festgeschriebenen fünfjährigen Kontrolle zu einer zielgerichteten Kontrolle übergegangen. Die zielgerichtete Kontrolle wird auf der Ausdehnung des Risikoeinstufungssystems auf alle Verstöße gegen relevantes EU-Recht basieren.
- Zur Durchführung der Verordnungen müssen die Mitgliedstaaten einzelstaatliche elektronische Unternehmensregister aufbauen. Dort werden Unternehmensdaten wie Name und Rechtsform des Unternehmens, Namen des Verkehrsleiters, die Nummer der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien sowie Verurteilungen und Sanktionen wegen schwerwiegender Verstöße aufgenommen.
- Die Mitgliedstaaten richten darüber hinaus einzelstaatliche Kontaktstellen für den Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten ein. Über die einzelstaatlichen Kontaktstellen werden insbesondere Informationen über Verkehrsleiter, denen die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften wegen Unzuverlässigkeit bestandskräftig untersagt wird, sowie Verstöße von Kraftverkehrsunternehmern ausgetauscht.

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gilt unmittelbar in den Mitgliedstaaten. Erforderlich sind aber dennoch umfangreiche Neuregelungen und Änderungen des nationalen Rechts. Einige Regelungen – wie z. B. die Untersagung und Wiedergestattung von Kraftverkehrsgeschäften – sind in dem Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes vorgesehen vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272). Dieser Gesetzentwurf enthält auch die Rechtsgrundlagen für ergänzende Regelungen durch Rechtsverordnungen. Weitere Änderungen zum elektronischen Unternehmensregister und einzelstaatliche Kontaktstellen werden in einer gesonderten Verordnung vorgenommen. Die vorliegende Verordnung enthält weitere notwendige Ergänzungen des deutschen Rechts im Hinblick auf den Zugang zum Beruf des Unternehmers im Straßenpersonenverkehr. Die Änderungen beschränken sich auf das durch das EU-Recht Erforderliche.

II. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Die Verordnung verursacht keine zusätzlichen Haushaltsausgaben oder zusätzlichen Verzugsaufwand.

III. Weitere Kosten

Kosten, insbesondere für die Wirtschaft und die sozialen Sicherungssysteme entstehen nicht. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

IV. Erfüllungsaufwand und Bürokratiekosten

Für die Wirtschaft und für die Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten neu eingeführt oder abgeschafft.

V. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelung sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Beteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VI. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

§ 1 Absatz 1

Absatz 1 regelt den Bereich des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs mit Ausnahme des Verkehrs mit Kraftomnibussen. Der Verkehr mit Kraftomnibussen fällt unter die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und wird in Absatz 2 gesondert geregelt. Die Vorschrift enthält in Anlehnung an § 35 Gewerbeordnung generelle Anforderungen im Hinblick auf die Zuverlässigkeit, übernimmt allerdings in den neuen Sätzen 2 ff die im bisherigen Absatz 2 enthaltenen Ausführungen über Anhaltspunkte für die Unzuverlässigkeit des Unternehmers.

Der Begriff „Unternehmen“ wird durch den Begriff „Unternehmer“ ersetzt. § 1 PBZugV stellt eine Ausgestaltung des § 13 Absatz 1 Nummer 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dar. Auch dort wird der Begriff „Unternehmer“ verwendet, so dass es nur konsequent ist, denselben Begriff auch in § 1 PBZugV zu verwenden. Abhängig von der Rechtsform des Unternehmens kann die Person, auf die abzustellen ist, unterschiedlich sein. Jedoch bleibt die persönliche Zuverlässigkeit an eine natürliche Person gebunden.

§ 1 Absatz 2

Absatz 2 verweist auf die speziellen Anforderungen an die persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers und des Verkehrsleiters nach der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Der in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 definierte Begriff des Verkehrsleiters umschreibt dabei einen Teil des Kreises der bereits aus § 13 Absatz 1 Nummer 2 PBefG bekannten Personen, die zur Führung der Geschäfte bestellt werden können. Absatz 2 gibt unter Rückgriff auf das unmittelbar oder mittelbar geltende Gemeinschaftsrecht (vgl. BT-Drs. 17/6262, Begründung zu Artikel 2 (PBefG), zu Nummer 1 (§ 13 Absatz 1a)) Anwendungshinweise für die Prüfung der Zuverlässigkeit (vgl. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009). Der Begriff „Unternehmer“ wird auch hier verwendet. In diesem Zusammenhang ist auf die Begriffsbestimmung des „Unternehmens“ in Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu verweisen. Im Ergebnis sind die Begriffe „Unternehmen“ und „Unternehmer“ synonym zu verwenden. Entscheidend ist – wie in Absatz 1 –, dass auf eine natürliche Person abzustellen ist, wenn es um die persönliche Zuverlässigkeit geht;

das kann nicht nur der Unternehmer selbst, sondern auch ein mit diesem nicht identischer Verkehrsleiter sein (vgl. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009).

Die Zuverlässigkeit ist in der Regel dann ausgeschlossen, wenn eine rechtskräftige Verurteilung oder ein unanfechtbarer Bußgeldbescheid im Hinblick auf einen schwersten Verstoß vorliegt, wie er der in Anhang 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 enthaltenen Liste von schwersten Verstößen zu entnehmen ist.

Die Zuverlässigkeit kann auch dann nicht gegeben sein, wenn eine rechtskräftige Verurteilung oder ein unanfechtbarer Bußgeldbescheid wegen eines in Absatz 2 Satz 3 aufgeführten Verstoßes vorliegt. Auch wenn keine strafrechtliche Verurteilung oder ein Bußgeldbescheid vorliegen, kann die Zuverlässigkeit nach der allgemeinen Regelung des Absatzes 2 Satz 1 in Frage gestellt sein, z. B., wenn bei Steuerschulden oder Beitragsrückständen zur Sozialversicherung kein Bußgeldbescheid erlassen wurde.

§ 1 Absatz 3

Absatz 3 stellt eine notwendige Ausführungsbestimmung für die Beiziehung von Unterlagen dar und erfasst mangels entsprechender Regelungen in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sämtliche Bereiche des Straßenpersonenverkehrs. Soweit erforderlich, wurde der Absatz aktualisiert. So erteilen z. B. die Finanzämter für außersteuerliche Zwecke keine Unbedenklichkeitsbescheinigungen mehr, sondern sogenannte Bescheinigungen in Steuersachen.

Zu Nummer 2

§ 2 Absatz 1

Mit Ausnahme des im neuen Absatz 5 angesprochenen Verkehrs mit Kraftomnibussen sollen auch künftig detaillierte Regelungen zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit fortgelten, die im Wesentlichen den derzeitigen Absätzen 1 bis 4 des § 2 PBZugV entsprechen.

In Absatz 1 Nummer 2 wird beim Verkehr mit Taxen und Mietwagen hinsichtlich des Eigenkapitals und der Reserven des Unternehmens auf die in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Beträge je eingesetztem Fahrzeug Bezug genommen. Dies ist erforderlich, weil sich die Bezugsgröße für den Taxen- und Mietwagenverkehr nunmehr aus Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und nicht mehr aus

dem bisherigen und nun gestrichenen Absatz 1 Nummer 2 ergibt. Da Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aber nicht für den Taxen- und Mietwagenverkehr gilt, bedarf es des vorgesehenen Rechtsgrundverweises. Eine materielle Änderung ist damit nicht verbunden, da an die bereits mit der Richtlinie 96/26/EG in das nationale Recht ein und durch Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 unverändert fortgeführten Beträge angeknüpft wird; beim Verkehr mit Kraftomnibussen beträgt danach das notwendige Eigenkapital zuzüglich der Reserven des Unternehmens mindestens 9 000 Euro für das erste Fahrzeug und 5 000 Euro für jedes weitere Fahrzeug.

§ 2 Absatz 2

Die Änderung dient der Aktualisierung. So erteilen die Finanzämter für außersteuerliche Zwecke keine Unbedenklichkeitsbescheinigungen mehr, sondern sogenannte Bescheinigungen in Steuersachen.

§ 2 Absatz 5

Absatz 5 (alt) war als Übergangsregelung gedacht. Aufgrund Fristablaufs wird die Vorschrift mangels weiterer Anwendungsfälle nicht mehr benötigt und ist daher aufzuheben. An ihre Stelle tritt für den Verkehr mit Kraftomnibussen der Verweis auf Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, aus dem sich für diesen die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit ergeben.

Zu Nummer 3

§ 3 Absatz 1

Für den Verkehr mit Kraftomnibussen gilt hinsichtlich des Erfordernisses der fachlichen Eignung Artikel 3 sowie hinsichtlich der Voraussetzungen bezüglich der Anforderung der fachlichen Eignung Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 unmittelbar oder mittelbar. Absatz 1 verweist auf diese Vorschriften.

§ 3 Absatz 2

Absatz 2 regelt den übrigen gewerblichen Straßenpersonenverkehr. Das Erfordernis der fachlichen Eignung ergibt sich aus § 13 Absatz 1 Nummer 3 PBefG. Die zu erfüllenden Anforderungen waren bisher in Anhang I unter Ziffer I der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige An-

erkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über die Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (ABl. L 124 vom 23.5.1996, S. 1), zuletzt geändert durch Richtlinie 98/76/EG des Rates vom 1. Oktober 1998 (ABl. L 277 vom 14.10.1998, S. 17), geregelt. Diese Regelungen werden in Artikel 8 und Anhang I Teil I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgenommen und fortgeführt.

Absatz 2 Satz 2 entspricht inhaltlich der bisherigen Fassung des § 3 PBZugV. Da schon bei der Richtlinie 96/26/EG der Taxen- und Mietwagenverkehr nicht betroffen war und auch die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 diesen Bereich nicht erfasst, sind bei der unverändert vorgesehenen entsprechenden Anwendung der Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 weiterhin die Besonderheiten des Taxen- und Mietwagenverkehrs im Hinblick auf die erforderlichen Kenntnisse zu berücksichtigen.

Zu Nummer 4

§ 4 Absatz 2

Im Hinblick auf die Eigenheiten des Multiple-Choice-Verfahrens wird klargestellt, dass sich die Bestehensgrenze nicht allein aus einem Vomhundertsatz der gegebenen Antworten (abstrakt) ergeben darf (hier: 40 %). Vielmehr muss die Bestehensgrenze in einem Verhältnis zu einer möglichen Höchstleistung oder zu einer Normalleistung definiert werden, also die Schwierigkeit der konkreten Prüfung berücksichtigen. Dabei sollte einfließen, dass bei Multiple-Choice-Antworten keine Teilpunkte erzielt werden können und auf diese Weise – anders als bei schriftlichen Antworten – nicht berücksichtigt werden kann, ob die Frage teilweise richtig beantwortet wurde. Zu der generellen Problematik von relativen und absoluten Bestehensgrenzen bei Multiple-Choice-Verfahren wird auf das Urteil des 1. Senats des BVerfG vom 04.03.1989 - Az: 1 BvR 1033/82, 1 BvR 174/84 – (BVerfGE 80, 1-39) hingewiesen.

§ 4 Absatz 6

Absatz 6 regelt für den gewerblichen Straßenpersonenverkehr, mit Ausnahme des Verkehrs mit Kraftomnibussen, die Form der Bescheinigung der fachlichen Eignung.

Es ist sachgerecht, die Form der Bescheinigung, wie bisher mit Ausnahme des Bereichs Taxen- und Mietwagenverkehr, an den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben für den Verkehr mit

Kraftomnibussen (vgl. Anhänge II und III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) zu orientieren. Als Sicherheitsmerkmale der Bescheinigung der fachlichen Eignung werden die von den Industrie- und Handelskammern derzeit eingesetzten Sicherheitsmerkmale „Spezialfasern, die unter UV-Licht sichtbar werden“ und die „doppelte Nummerierung“ (Seriennummer und Ausgabennummer) übernommen.

Die Form der Bescheinigung für den Taxen- und Mietwagenverkehr ergibt sich unverändert aus Anlage 5.

§ 4 Absatz 7

Anpassung an die neue Rechtsgrundlage.

§ 4 Absatz 8

Beim Verkehr mit Kraftomnibussen beruhen die Anforderungen an die fachliche Eignung auf Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009. Auf die entsprechenden Regelungen der PBZugV über die Prüfung und Bewertung der Fachkunde wird verwiesen. Für die Form der Bescheinigung der fachlichen Eignung wird auf die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben verwiesen. Als Sicherheitsmerkmale der Bescheinigung werden die von den Industrie- und Handelskammern derzeit eingesetzten Sicherheitsmerkmale „Spezialfasern, die unter UV-Licht sichtbar werden“ und die „doppelte Nummerierung“ (Seriennummer und Ausgabennummer) übernommen.

Zu Nummer 5

§ 5 Absatz 2

Bisher musste der Prüfungsausschuss mit einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern besetzt sein. In der Praxis wird auf Grund von Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Beisitzern befürchtet, dass Prüfungen in einer solchen Besetzung nicht mehr bedarfsgerecht stattfinden können. Um dies zu vermeiden, zugleich aber die fachliche Kompetenz von Praktikern weiter nutzen zu können, muss künftig im Prüfungsausschuss neben dem Vorsitzenden nur noch ein Beisitzer vorhanden sein.

§ 5 Absatz 3

Redaktionelle Änderung.

§ 5 Absatz 4

Das Wort „Bezirk“ wird durch die aktuelle Bezeichnung „Zuständigkeitsbereich“ ersetzt. Durch den neuen Satz 4 wird geregelt, dass beim Verkehr mit Kraftomnibussen für den Fall, dass der Bewerber seinen Wohnsitz im Ausland hat, die Industrie- und Handelskammer zuständig ist, in deren Zuständigkeitsbereich der Bewerber arbeitet. Eine nationale Zuständigkeitszuweisung beim Verkehr mit Kraftomnibussen erfolgt damit nur für die Fälle, in denen der Bewerber in Deutschland wohnt und/oder arbeitet. Damit wird den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Rechnung getragen.

Zu Nummer 6

§ 6 Absatz 1 (neu)

Die Neufassung des § 6 geht davon aus, dass künftig nur noch ein einheitliches Verfahren zur Anerkennung gleichwertiger Abschlussprüfungen gelten soll, nämlich die nach Absatz 1 (neu) eröffnete Möglichkeit, der Fachkundeprüfung nach § 4 gleichwertige Abschlüsse nach dem bisher in Absatz 2 geregelten Verfahren anzuerkennen. Bisher nach der Anlage 6 anerkannte gleichwertige Abschlussprüfungen können, soweit sie die in Anhang I Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 geforderten Kenntnisse umfassen, von der zuständigen Obersten Landesverkehrsbehörde in dem im neuen Absatz 1 vorgesehenen Verfahren anerkannt werden.

§ 6 Absatz 2 (neu)

Nach dem neuen Absatz 2 (bisher § 6 Absatz 3 PBZugV) ergibt sich in den Anwendungsfällen des Absatzes 1 die Form der Bescheinigung über die fachliche Eignung für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenpersonenverkehr mit Kraftomnibussen unmittelbar oder mittelbar aus Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in Verbindung mit der Festlegung der Sicherheitsmerkmale in § 4 Absatz 6 Satz 2, auf den verwiesen wird.

Da sich die Form der Bescheinigung für den übrigen gewerblichen Straßenpersonenverkehr, mit Ausnahme des Bereichs Taxen- und Mietwagenverkehr, wie bisher an den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben für den Verkehr mit Kraftomnibussen orientieren soll, werden diese in Verbindung mit der Festlegung der Sicherheitsmerkmale in § 4 Absatz 6 Satz 2 für entsprechend anwendbar erklärt.

Die Form der Bescheinigung für den Taxen- und Mietwagenverkehr ergibt sich, über die entsprechende Anwendung von § 4 Absatz 6 Satz 3, unverändert aus Anlage 5 der Verordnung.

§ 6 Absatz 3

Da nunmehr Absatz 2 den materiellen Regelungsinhalt des Absatzes 3 aufnimmt, bedarf es keines dritten Absatzes.

Zu Nummer 7

§ 7 Absatz 1

Die Einfügung dient der Klarstellung, dass die leitende Tätigkeit unverändert in einem inländischen Unternehmen absolviert worden sein muss. Nach geltender Rechtslage ergibt sich dies aus der Zuständigkeitsverweisung des Absatzes 2 Satz 1, wonach die Prüfung der Voraussetzungen des Absatzes 1 der Industrie- und Handelskammer obliegt, in deren Zuständigkeitsbereich das Unternehmen seinen Sitz hat. Die klarstellende Einfügung ist notwendig, da für den Verkehr mit Kraftomnibussen von der Ermächtigung des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in Absatz 2 Gebrauch gemacht wird und damit abweichend zum früheren Recht nunmehr vorgesehen ist, dass die leitende Tätigkeit auch in Unternehmen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten wahrgenommen worden sein kann.

§ 7 Absatz 2

Für den Verkehr mit Kraftomnibussen wird von der Ermächtigung des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Gebrauch gemacht. Hieraus folgt, dass künftig eine zehn Jahre ununterbrochene leitende Tätigkeit vor dem 4. Dezember 2009 erforderlich ist. Der Satz 2 des zweiten Absatzes ist an Absatz 1 Satz 3 angelehnt. Für die übrigen Verkehre soll es bei den bewährten bisherigen Regelungen bleiben.

§ 7 Absatz 3

Wie in § 5 Absatz 4 soll bei der Zuständigkeit für die Anerkennung leitender Tätigkeiten zukünftig grundsätzlich das Wohnortprinzip gelten.

Beim Verkehr mit Kraftomnibussen wird durch Satz 3 geregelt, dass für den Fall, dass der Bewerber seinen Wohnsitz im Ausland hat, die Industrie- und Handelskammer zuständig ist, in deren Zuständigkeitsbereich der Bewerber arbeitet. Eine nationale Zuständigkeitszuweisung beim Verkehr mit Kraftomnibussen erfolgt damit nur für die Fälle, in denen der Bewerber in Deutschland wohnt und/oder arbeitet. Damit wird den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Rechnung getragen.

Die Formulierung des Satzes 4 berücksichtigt die gebotene Anpassung an die datenschutzrechtliche Terminologie.

Für das Ausstellen der Fachkundebescheinigung gelten ergänzend die in § 4 Absatz 6 Satz 2 und 3 enthaltenen Vorgaben.

Zu Nummer 8

§ 8

Die Vorschrift des § 8 sollte Berufspraktiker vom Erfordernis der Fachkundeprüfung befreien. Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sieht eine derartige Befreiung für den Verkehr mit Kraftomnibussen nicht vor. Angesichts der in § 7 – bisher wie auch künftig – vorgesehenen Möglichkeit, einen Fachkundenachweis durch die Anerkennung mehrjähriger leitender Tätigkeit auch ohne eine formelle Fachkundeprüfung nach § 4 der Verordnung zu erlangen, ist kein Rechtfertigungsgrund ersichtlich, den Befreiungstatbestand für die übrigen Verkehre teilweise oder insgesamt aufrecht zu erhalten; die Vorschrift ist aufzuheben.

Zu Nummer 9

§ 9 Absatz 3

In Absatz 3 wird die durch Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 vorgeschriebene Frist von sechs Monaten auch auf die übrigen Verkehre erstreckt. Diese allgemeine Verkürzung der Frist von bisher zwölf Monaten dient der Sicherheit der Fahrgäste. Angesichts der Bedeutung der finanziellen Leistungsfähigkeit für einen ordnungsgemäßen Betrieb des Kraftverkehrsunternehmens ist es angebracht, deren Nachweis nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten zur Voraussetzung für die weitere gewerbliche Personenbeförderung zu machen.

§ 9 Absatz 4

Für Verkehre außerhalb des Verkehrs mit Kraftomnibussen soll künftig die Kontrolle nach Absatz 1 nicht erforderlich sein, wenn ohnehin im Rahmen eines Verfahrens auf Erneuerung der Genehmigung geprüft wird, ob die Berufszulassungsvoraussetzungen aktuell erfüllt werden. Dies dient der Verwaltungsvereinfachung und entspricht der Regelung, die in Absatz 5 auch für den Verkehr mit Kraftomnibussen getroffen wird.

§ 9 Absatz 5

Der Verweis auf Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in dem neu geschaffenen Absatz 5 soll die neue Rechtsgrundlage für Kontrollen von Unternehmen des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs mit Kraftomnibussen verdeutlichen. Der Verweis auf Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 stellt eine notwendige Ergänzung von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 dar.

Da bei Kontrollen nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und bei der Erneuerung der Gemeinschaftslizenz nach Artikel 4 oder 6 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 der Prüfumfang hinsichtlich der Berufszulassungsvoraussetzungen des Artikels 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 übereinstimmt, ersetzt das Verfahren auf Erneuerung der Gemeinschaftslizenz die Kontrolle.

Zu Nummer 10

§ 10

Anpassung an das Gemeinschaftsrecht.

Zu Nummer 11

Zur Änderung der Anlagen:

Die Anlage 4 wird durch Anhang III der VO (EG) Nr. 1071/2009 ersetzt. Die Aufhebung der Anlage 6 ist eine Folgeänderung der Aufhebung der bisherigen Fassung des § 6 Absatz 1 PBZugV.

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält die Vorschrift über das Inkrafttreten.

Anlage**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 2346 Ersten Verordnung zur Änderung der Berufszugangs-Verordnung
für den Straßenpersonenverkehr (BMVBS)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Gesetzes geprüft.

<u>Zusammenfassung</u>	
Bürgerinnen und Bürger	Kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	Kein Erfüllungsaufwand
Verwaltung	Kein Erfüllungsaufwand
Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürgern, Wirtschaft sowie Verwaltung.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin