

Entwurf der ersten Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung (VUDAT-DV-E) und anderer Verordnungen

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Zu dem Entwurf der ersten Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung (VUDAT-DV-E) und anderer Verordnungen nimmt der bdo Stellung wie folgt.

I. Ausgangslage

Im Zuge der Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung (VUDAT-DV-E) und anderer Verordnungen wird eine umfassende Änderung der Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen eingeführt. Dabei sollen neue Meldepflichten für neue Fahrzeuge eingeführt. Zukünftig müssen zudem Verkehrsunternehmen jährlich die Anzahl ihrer Beschäftigten an das BALM melden.

Hierbei ist hervorzuheben, dass Mitten in der Corona-Pandemie die Verordnung (EU) 2020/1055 eingeführt wurde, was eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 mit sich führte. Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verpflichtet die Mitgliedstaaten dabei, ein elektronisches Register sämtlicher Kraftverkehrsunternehmen zu betreiben, die im Inland zur Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers beim Verkehr mit Kraftomnibussen zugelassen sind. Die nationale Rechtsgrundlage bildet dabei § 15 Absatz 7 des GüKG. § 15 Absatz 7 des GüKG ermächtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Rechtsverordnungen bezüglich der Führung der Verkehrsunternehmensdatei zu erlassen, dies wiederum führt zu den unten aufgeführten Änderungen in der VUDAT-DV-E. **Aus bdo-Sicht sind gemäß Artikel 16 der VO (EG) Nr. 1071/2009 zwar die individuellen EU-Staaten verpflichtet ein elektronisches Register für Kraftverkehrsunternehmen einzuführen, jedoch schießt der Änderungsentwurf der VUDAT-DV-E weit über das Ziel des Europäischen Gesetzgebers hinaus.** Es ist die Aufgabe der **EU-Mitgliedstaaten eine nationale Schnittstelle für die Bündelung von Informationen** über die Anzahl der **Mitarbeiter**, dem **Einsatz von neuen Fahrzeugen** oder auch die Meldung der jeweiligen **amtlichen Kennzeichen** gewährleisten. Dieser Aufgabe kommt der Entwurf aber nicht nach. Stattdessen werden die Unternehmen mit unsinnigen Meldepflichten belastet.

Interessanterweise wird von der Politik immer wieder Gebetsmühlenartig der Begriff der Entbürokratisierung und Digitalisierung propagiert. Bedauerlicherweise kommen jetzt mit der Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung erhebliche zusätzliche Meldepflichten und weiterer hoher bürokratischer Mehraufwand auf die mittelständischen Busunternehmen zu. Digitalisierung bedeutet nicht, dass Unternehmen dazu verpflichtet werden Informationen, die bereits bei den Landesbehörden vorhanden sind, auch dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) zu melden. Vielmehr sollten die Länderbehörden im Zuge der Digitalisierung die bei ihnen bereits vorhandenen Informationen bezüglich der Kraftfahrtunternehmen digital an das BALM melden können. Die Aufgaben der individuellen Behörden werden mit der Gesetzesänderung auf die mittelständischen Busunternehmen verlagert. Die EU hat den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben, schlanke digitale

Meldungsstrukturen zu schaffen, das BMDV schießt jedoch über dieses Ziel hinaus und führt ein bürokratisches Monster in Form einer neuen Meldepflicht für Verkehrsunternehmen ein.

Zudem ist aus bdo-Sicht zu kritisieren, dass sich die nationalen Rechtsgrundlagen für die Verordnungsnovelle aus dem Güterkraftverkehrsgesetz entnommen sind und auf den Personenverkehr übergestülpt wurden. Beispielsweise wird im Referentenentwurf die durchschnittliche Nutzungsdauer eines Fahrzeugs durch das Güterkraftverkehrsunternehmen auf 5 Jahre berechnet. Eine solche Rechnung macht aus Sicht der Busunternehmen wenig Sinn.

Die Meldepflichten führen zu einer **erblichen Bürokratisierung**, die nicht nur einen **hohen Zeitaufwand**, sondern auch **signifikante finanzielle Mehrausgaben** für die mittelständischen Busunternehmen mit sich führen. Der bdo lehnt daher die vom Gesetzgeber eingeführte **Universallösung ab und wirbt für die Beibehaltung des bisherigen Meldeweges, welcher bei den zuständigen Behörden der Bundesländer angesiedelt ist. Von dem viel beschworenen und wiederholten Mantra der Entbürokratisierung kann hier keine Rede sein, faktisch trifft hier das Gegenteil zu.**

II. Meldepflichten

- **§ 4 Absatz 2 Nr. 1 VUDat-DV-E:**

„Die Daten nach § 2 Absatz 1 Nummer 12 und 13 müssen vor **Beginn des Fahrzeugeinsatzes übermittelt** und **nach Ende des Fahrzeugeinsatzes unverzüglich wieder gelöscht werden.**“

Demnach besteht Meldepflicht sowohl für **Busunternehmen im Linien-** als auch im **Gelegenheitsverkehr vor Beginn und nach Ende des Einsatzes eines neuen Fahrzeugs** über das vom **Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)** betriebene **Unternehmensportal**. „Neufahrzeug“ betrifft jede Anschaffung von Kauf über Mietkauf, Miete und Leasing und insbesondere auch kurzfristige Anmietung von Fahrzeugen aus anderen EU-Mitgliedstaaten. Zu übermitteln ist das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs.

Die Einführung der Meldepflicht bezüglich des Einsatzes von neuen Fahrzeugen sowie die Übermittlungspflicht der amtlichen Kennzeichen stellen einen weiteren zusätzlichen bürokratischen Mehraufwand dar. Hervorzuheben ist, dass bereits jetzt jedes Fahrzeug ausnahmslos bei der zuständigen Zulassungsbehörde mit amtlichen Kennzeichen sowie Halter gemeldet ist. Die jeweils zuständigen Behörden müssten eigentlich nur die jeweiligen Informationen bezüglich der Fahrzeuge dem BALM digital übermitteln. Die relevanten Daten sind bereits vorhanden, es fehlt jedoch ein intelligentes Verknüpfungssystem zum Datenaustausch. Ein solches einzurichten, ist eine behördliche Aufgabe und nicht die des Busmittelstandes. Aus bdo-Sicht wird durch die Einführung der Verordnungsnovelle der Verwaltungsaufwand auf die mittelständischen Busunternehmen verlagert. Die neue Übermittlungspflicht stellt gerade mittelständische Busunternehmen vor zusätzlichen Herausforderungen, die zukünftig sicherstellen müssen, dass die relevanten Informationen nicht nur pünktlich übermittelt, sondern auch unverzüglich gelöscht werden.

- **Nach § 4 Absatz 2 Nr. 2 VUDat-DV-E:**

„die Daten nach § 2 Absatz 1 Nummer 14 müssen bis zum **1. Februar des Folgejahres übermittelt werden.**“

Nach § 4 Absatz 2 Nr. 2 VUDat-DV-E sind Kraftverkehrsunternehmen dazu verpflichtet, jährlich die Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen (§ 2 Absatz 1 Nummer 14 VUDat-DV-E) über eine vom BALM betriebene Portalanwendung zu übermitteln.

Wie im Fall der Zulassungsbehörden verfügen die Finanzbehörden Informationen über die Anzahl der in ihrem Unternehmen beschäftigten Mitarbeiter. Die Schaffung eines digitalen Datenaustausches zwischen den jeweiligen Finanzbehörden und dem BALM kann und darf **nicht auf die privaten Busunternehmen abgewälzt** werden. **Der vom Gesetzgeber hierfür eingeplante zeitliche Verwaltungsaufwand von 3 Minuten ist völlig praxisfremd.** Bedauerlicherweise wird der ohnehin hohe bürokratische Aufwand durch die zusätzliche Verpflichtung für die mittelständischen Busunternehmen verschärft. Aus bdo-Sicht ist diese zusätzliche bürokratische Belastung nicht tragbar.

- **Nach § 4 Absatz 2 Nr. 2 Satz 2 VUDat-DV-E:**

„Das Bundesamt ~~kann~~ eine Schnittstelle anbieten, über die der Datenaustausch der Verkehrsunternehmensdatei mit den Verkehrsunternehmen erfolgen kann. Dabei sind die technischen Anforderungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik zu beachten.“

§ 4 Absatz 2 Nr. 2 Satz 2 VUDat-DV-E ist wie folgt zu ändern:

„Das Bundesamt muss eine Schnittstelle anbieten, über die der Datenaustausch der Verkehrsunternehmensdatei mit den Verkehrsunternehmen erfolgen kann. Dabei sind die technischen Anforderungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik zu beachten.“

Aus bdo-Sicht ist es die Pflicht des Bundesamtes, die relevanten Schnittstellen zur Datenübermittlung zu schaffen. Leider fehlt die gesetzliche **Verpflichtung für die Bundesländer, ihrerseits eigene Schnittstellen zu schaffen.** Daher wird der Aufwand für die Wirtschaft explodieren, da die Länder die notwendigen Schnittstellen nicht haben, kann es zudem zu unnötigen Doppelmeldungen kommen.

III. Einschätzung

Aus Sicht des bdo ist der vorliegende Entwurf absolut inakzeptabel. Er schießt weit über das Ziel hinaus und verschärft die EU-Vorgaben in nicht nachvollziehbarer Weise. Es drängt sich der Eindruck auf, dass der Gesetzgeber eigene Pflichtaufgaben auf die Unternehmen abwälzt. Zudem ist auch kein Grund ersichtlich, warum Unternehmen Daten liefern sollen, die den Behörden bereits vorliegen.

Der bdo spricht sich daher für die Beibehaltung des bisherigen Meldewesens aus. **Bedauerlicherweise bringen die Änderungen nicht die von den mittelständischen Busunternehmen geforderten bürokratischen Entlastungen, sondern eine erhebliche Mehrbelastung. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Änderungsentwurf der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung zu einem bürokratischen Mehraufwand, finanziellen Mehrausgaben sowie zu einem hohen Zeitaufwand für die mittelständischen Busunternehmen führt. Es ist die Aufgabe des BMDV digitale Schnittstellen zwischen den individuellen Länderbehörden zu schaffen. Die Busunternehmen können und dürfen nicht als verlängerter Arm der Behörden fungieren. Daher lehnt der bdo die zusätzlichen Mehrbelastungen für die mittelständischen Busunternehmen vollumfänglich ab.** Wir bitten daher, unseren Ausführungen ausreichend Gewicht und Zeit zu schenken und sich intensiv mit der Meldepflicht für Verkehrsunternehmen zu befassen. Ggf. sollte dies im Rahmen eines mündlichen Erörterungstermins mit der Branche erfolgen.

Berlin, 05. Februar 2024