

## **Zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

### **Verordnung zur Verbesserung der Durchsetzung der EU-Fahrgastrechte im Kraftomnibus- und Schiffsverkehr**

*Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmern, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.*

#### **1. Ausgangssituation**

Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr gilt seit dem 1. März 2013 unmittelbar in allen Mitgliedstaaten. Das deutsche Begleitgesetz - EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) - ist am 27. Juli 2013 in Kraft getreten. Dieses hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als nationale Durchsetzungsstelle benannt und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ermächtigt, durch Rechtsverordnung (ohne Zustimmung des Bundesrates) gebührenpflichtige Tatbestände und Gebührensätze zu bestimmen. Nach mehr als sechseinhalb Jahren macht das BMVI von dieser Ermächtigung nun Gebrauch.

Zu dem vorgelegten Referentenentwurf nimmt der bdo Stellung wie folgt:

#### **2. Zielsetzung der Regelungen**

Das EBA hat als nationale Durchsetzungsstelle und zuständige Behörde gemäß § 4 EU-FahrgRBusG verschiedene Befugnisse gegenüber den Unternehmen, um Verstöße gegen die Verordnung 181/2011 festzustellen, zu beseitigen und zu verhüten. Für damit im Zusammenhang stehende individuell zurechenbare öffentliche Leistungen erhebt das EBA nach § 7 EU-FahrgRBusG Gebühren und Auslagen. § 8 Absatz 2 EU-FahrgRBusG ermächtigt das BMVI, zur Deckung des Verwaltungsaufwands die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Gebührensätze zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Mit der hier in Rede stehenden Verordnung soll der durch die Durchsetzung der Fahrgastrechte entstehende Aufwand, der durch die Vornahme von individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen des EBA verursacht wird, grundsätzlich von dem Betroffenen, das heißt vom jeweiligen Verkehrsunternehmer getragen werden.



### 3. Notwendigkeit der Regelungen

Wie bereits festgestellt, ist das EU-FahrgRBusG im Juli 2013 in Kraft getreten. In den zurückliegenden nunmehr 6,5 Jahren gab es keine begleitende Gebührenordnung. Dies deutet darauf hin, dass eine solche Regelung offensichtlich sehr lange nicht erforderlich war. Warum sich dies geändert haben soll, ist nicht ersichtlich. Im Gegenteil. Die auf dem deutschen Markt tätigen Fernbusunternehmen sind Mitglied der Schlichtungsstelle öffentlicher Personenverkehr (söp) oder haben diese Mitgliedschaft beantragt.

Nach Auskunft der söp (siehe Anlage) ist der Falleingang für den Fernbusbereich gegenüber 2018 rückläufig. Der Fallanteil des Fernbusses beträgt 2% (Flug 84%, Bahn 12%, 2% ÖPNV und sonstige)! Der Fernbus ist der Verkehrsträger mit der höchsten Schlichtungsquote. Diese betrug 2018 bereits 95% und konnte 2019 sogar noch auf 96% gesteigert werden.

Diese Zahlen zeigen deutlich, dass es für den Kraftomnibusverkehr keiner weiteren Regelungen bedarf, um die Fahrgastrechte durchzusetzen, da die Unternehmen das Thema Kundenrechte sehr ernstnehmen.

Hinzu kommt, dass der Großteil der im Referentenentwurf aufgezählten Gebührentatbestände der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 wird bereits über Pönalen anderer Gesetze und Verordnungen geregelt. Hier wäre zum Beispiel das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) genannt, welches die den „individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen“ zugrundeliegenden Tatbestände des Referentenentwurfes bereits abdeckt.

Mithin besteht keine Notwendigkeit für eine Verordnung zur Verbesserung der Durchsetzung der Fahrgastrechte im Busverkehr.

### 4. Angemessenheit der Gebührenhöhe

Die Angemessenheit der Gebührensätze wird bestritten. Warum die Tätigkeiten zur Feststellung eines Verstoßes 2,5 Stunden umfassen sollen oder für einen Sachbescheid 1,5 Stunden veranschlagt werden, ist diesseits nicht nachvollziehbar. Hier sollte ein Vergleich mit dem von den Mitarbeitern der söp veranschlagten Zeitaufwand erfolgen. Wir gehen davon aus, dass hier deutliche Unterschiede zutage treten werden und regen einen Abgleich und eine Effizienzprüfung an.

### 5. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die geplante Einführung zusätzlicher finanzieller Belastungen für die Busbranche kommt zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt. Ende 2019 wurde ausgerechnet dem Bus als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel mit den geringsten externen Kosten im Rahmen des Klimapaketes der Bundesregierung eine Umsatzsteuerreduzierung von 19 % auf 7 % verwehrt. Stattdessen wurde ausschließlich der Schienenfernverkehr mit dieser Entlastung bedacht. Mit dieser und weiteren Maßnahmen des Klimapaketes ist eine ernstzunehmende Verzerrung des Wettbewerbs entstanden, die es Busunternehmen erschwert, am Markt zu bestehen und das aktuell existierende Angebot zu halten.

Wenn nun seitens der Bundesregierung die Möglichkeit geschaffen werden soll, Busbetreibern weitere zusätzliche Kosten und Gebühren aufzuerlegen, wird sich diese Situation weiter verschärfen.

Hinzu kommen die Unwägbarkeiten, die gegenwärtig die Ausbreitung des Coronavirus mit sich bringt. Bereits jetzt verzeichnen die Busunternehmen Buchungsrückgänge. Dies stellt die Branche vor Herausforderungen, deren Größenordnung sich noch nicht abschätzen lässt. Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft steht in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen der Verordnung.

Vor dem Hintergrund, dass keine gesetzliche Verpflichtung besteht, eine Verordnung zu schaffen, um Gebühren für Leistungen des EBA zu erheben, scheint es angesichts der aktuellen Situation geboten, von einer solchen Einführung abzusehen.



**Fazit:**

Der Referentenentwurf zur Verordnung zur Verbesserung der Durchsetzung der EU-Fahrgastrechte im Kraftomnibus- und Schiffsverkehr sieht zusätzliche Gebühren vor und wird die Kostenlast für Busunternehmen erhöhen. Aus vorbenannten Gründen ist diese Verordnung weder erforderlich noch verhältnismäßig und sollte daher grundlegend überdacht werden.

bdo, März 2020/AL