

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz werden die Normen des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) an die geänderten unionsrechtlichen Vorschriften zum Berufs- und Marktzugang, sowie Normen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) allein zum Berufszugang angepasst. Auch das Fahrpersonalgesetz wird angepasst. Insbesondere erfolgen Anpassungen an das im Rahmen des so genannten Mobilitätspakets I geänderte Unionsrecht (Verordnung (EU) 2020/1055¹⁾). Dieses hat die das Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009²⁾) sowie die zum Marktzugang des Güterkraftverkehrsrechts bezogene Verordnung (EG) Nr. 1072/2009³⁾ geändert. Erforderlich wurden umfassende Änderungen für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen (Ablösung dezentraler Länderlösungen zugunsten eines auf der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel basierenden zentralen Risikoeinstufungssystems mit Anbindung an die Verkehrsunternehmensdatei) in Verbindung mit Änderungen der Verkehrsunternehmensdatei hinsichtlich der zu speichernden Daten und des Zugriffs der Akteure. Die Änderungen werden durch Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Ahndung von Verstößen sowohl gegen güterkraftverkehrsrechtliche als auch fahrpersonalrechtliche Vorschriften flankiert. Zudem werden notwendige Anpassungen im nationalen Recht an die durch die Richtlinie (EU) 2022/738⁴⁾ geänderte Richtlinie 2006/1/EG⁵⁾ über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vorgenommen.

Für den Fortbestand der nationalen Erlaubnis nach § 3 GüKG alte Fassung besteht aufgrund der Möglichkeit zur Nutzung der unionsrechtlich harmonisierten Gemeinschaftslizenz auch für rein nationale Beförderungen, die unter den gleichen Voraussetzungen zum Berufszugang erteilt wird, kein Bedarf. Neue Erlaubnisse sollen nicht ausgestellt werden, noch in Verkehr befindliche Erlaubnisse nach Ablauf einer Übergangsfrist auslaufen.

-
- 1) Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (ABl. L 249 vom 31.07.2020, S. 17).
 - 2) 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), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.07.2020, S. 17) geändert worden ist.
 - 3) Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.07.2020, S. 17) geändert worden ist.
 - 4) Richtlinie (EU) 2022/738 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (Abl. L 137 vom 16.5.2022, S. 1).
 - 5) Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.01.2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 04.02.2006, S. 82), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/738 vom 06.04.2022 (ABl. L 137 vom 16.05.2022) geändert worden ist.

Zudem wird im Gleichlauf zum GüKG auch im Fahrpersonalgesetz (FPersG) ein Bußgeldkatalog eingefügt.

B. Lösung; Nutzen

Das Gesetz vollzieht die oben genannten Änderungen im Unionsrecht durch entsprechende Anpassungen im GüKG, im FPersG und im PBefG. Durch die bürokratieabbauende Abschaffung der nationalen Erlaubnis in § 3 GüKG ergeben sich zahlreiche redaktionelle Änderungen; ferner werden an einigen Stellen Klarstellungen vorgenommen. Durch die Anpassung von Ermächtigungsgrundlagen wird die Grundlage für weitere erforderliche Änderungen an der Verordnung zur Durchführung der Verkehrsunternehmensdatei nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (VUDat-DV) sowie der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GükGrKabotageV) entsprechend den Erfordernissen des geänderten Unionsrechts geschaffen. Die Gesetzesänderung verbessert die Wettbewerbsbedingungen im Güterkraftverkehr. Dies wird durch verbesserte Kontrollmöglichkeiten von Verstößen und Entbürokratisierung erreicht.

C. Alternativen

Keine

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Beim Bundesamt für Logistik und Mobilität entstehen jährliche Mehrausgaben in Höhe von rund 1,4 Millionen Euro für Personal- und Sachaufwand. Die einmaligen Sachkosten belaufen sich zusätzlich auf rund 1,1 Millionen Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand nicht.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten:

Die Änderungen wirken sich nicht auf die Bürokratiekosten aus Informationspflichten aus.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 779 000 Euro. Davon entfallen 693 000 Euro an jährlichen Erfüllungsaufwand auf den Bund und 86 000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen). Der Bundesverwaltung entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 1,1 Millionen Euro.

F. Weitere Kosten

Durch die Einführung der Fünfundzwanzigprozentklausel in § 8a GüKG sollen mögliche Steuermindereinnahmen verhindert werden.

Durch dieses Gesetz werden Rechtsangleichungen an das geänderte Unionsrecht vorbereitet, welche im Verordnungswege erlassen werden. Der Erfüllungsaufwand wird bei der Erarbeitung dieser Verordnungen geschätzt.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze⁶⁾

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3 Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Inländer“.

b) Die Angabe zu § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5 Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Gebietsfremde“.

c) Die Angabe zu § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6 Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Unternehmer mit Sitz im Vereinigten Königreich“.

d) Nach der Angabe zu § 8 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 8a Einsatz von Mietfahrzeugen aus einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums“.

e) Die Angabe zu § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9 Berechtigungs- und Versicherungsfreiheit“.

f) Nach der Angabe zu § 16 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 16a Risikoeinstufungssystem“.

⁶⁾ Artikel 1 Nummer 12, 18 und 21 dieses Gesetzes dienen der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2022/738 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (Abl. L 137 vom 16.5.2022, S. 1). Artikel 1 Nummer 20 dieses Gesetzes dient der Umsetzung von Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (Abl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/1057 vom 15. Juli 2020 (Abl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49) geändert worden ist.

g) Nach der Angabe zu § 19 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 19a Bußgeldkatalog“.

h) Nach der Angabe zu § 23 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 24 Erlaubnis nach § 3 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung“.

2. In § 1 Absatz 1 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen,“ die Wörter „die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben“ durch die Wörter „einschließlich der damit verbundenen Leerfahrten“ ersetzt.

3. § 2 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „dieses Gesetzes finden keine Anwendung“ durch die Wörter „des zweiten und dritten Abschnitts sind nicht anzuwenden“ ersetzt.

b) Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefasst:

„bb) im Rahmen eines Maschinenringes oder eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses, sofern die Beförderung nicht als Lohnarbeit und nur innerhalb eines Umkreises von 75 Kilometern in der Luftlinie um den regelmäßigen Standort des Kraftfahrzeugs, den Wohnsitz oder den Sitz des Halters mit Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen durchgeführt wird, die nach § 3 Nummer 7 Buchstabe a und Buchstabe c bis e des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 2002 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind,“.

c) In Nummer 8 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.

d) In Nummer 9 wird der Punkt durch das Wort „sowie“ ersetzt.

e) Nach Nummer 9 wird folgende Nummer 10 angefügt:

„10. die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen haben, soweit sich aus den nachfolgenden Vorschriften, aus Rechtsakten der Europäischen Union oder aus einem internationalen Abkommen nicht etwas anderes ergibt.“

4. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 3 Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Inländer“.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Wer als Unternehmer mit Sitz im Inland gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt, bedarf hierfür einer von einer inländischen Behörde erteilten Gemeinschaftslizenz nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist (Gemeinschaftslizenz).“

c) In Absatz 2 wird das Wort „Erlaubnis“ durch das Wort „Gemeinschaftslizenz“ ersetzt und nach der Angabe „(ABI. L 300 vom 14.11.2009, S. 51)“ ein Komma sowie die Angabe „die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1055 (ABI. L 249 vom 31.07.2020, S. 17) geändert worden ist,“ eingefügt.

d) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Auf Antrag werden so viele beglaubigte Kopien der Gemeinschaftslizenz ausgestellt, wie Fahrzeuge zur Verfügung stehen und die für diese erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gegeben ist. Verringert sich nach der Ausstellung beglaubigter Kopien der Gemeinschaftslizenz der Fahrzeugbestand über einen Zeitraum von mehr als drei Monaten, so hat das Unternehmen die überzähligen beglaubigten Kopien unverzüglich der zuständigen Behörde zurückzugeben. Stellt das Unternehmen den Betrieb endgültig ein, so hat es die Gemeinschaftslizenz und alle beglaubigten Kopien unverzüglich der zuständigen Behörde zurückzugeben.“

e) Absatz 4 wird gestrichen.

f) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Eine Gemeinschaftslizenz ist zurückzunehmen, wenn nachträglich bekannt wird, dass ihre Erteilung hätte versagt werden müssen. Eine Gemeinschaftslizenz ist zu widerrufen, wenn nachträglich Tatsachen eintreten, die zur Versagung hätten führen müssen. Die Finanzbehörden dürfen die nach Landesrecht zuständigen Behörden davon in Kenntnis setzen, dass der Unternehmer die ihm obliegenden steuerrechtlichen Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt hat oder eine eidesstattliche Versicherung nach § 284 der Abgabenordnung abgegeben hat.“

g) Absatz 5a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „Erlaubnis“ durch das Wort „Gemeinschaftslizenz“ und die Wörter „von Erlaubnisausfertigungen“ durch die Wörter „beglaubigter Kopien der Gemeinschaftslizenz“ ersetzt sowie die Wörter „dem Bundesamt für Logistik und Mobilität, den beteiligten Verbänden des Verkehrsgewerbes, der fachlich zuständigen Gewerkschaft und“ gestrichen.

bb) In Satz 2 wird das Wort „Erlaubnisausfertigungen“ durch die Wörter „beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz“ ersetzt.

h) Die Absätze 5b und 6 werden wie folgt gefasst:

„(5b) Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass der Unternehmer oder der Verkehrsleiter die Voraussetzungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nicht erfüllt, kann dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Güterkraftverkehrsgeschäften untersagt werden. Das Untersagungsverfahren gegen diese Personen kann unabhängig vom Verlauf eines Verfahrens zum Widerruf der Gemeinschaftslizenz fortgesetzt werden. Auf Antrag ist dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Güterkraftverkehrsgeschäften wieder zu gestatten, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Satzes 1 nicht mehr vorliegt und der Betroffene eine Prüfung nach Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 bestanden hat. Die Wiederaufnahme kann nicht vor Ablauf eines Jahres nach Bestandskraft der Untersagungsverfügung gestattet werden.“

(6) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Vorschriften zu erlassen, durch die

1. die Anforderungen an die Berufszugangsvoraussetzungen zur Gewährleistung eines hohen Niveaus näher bestimmt werden,
 2. die Einzelheiten der Prüfung nach Absatz 5b Satz 3 festgelegt werden sowie
 3. geregelt werden:
 - a) das Verfahren zur Erteilung, zur Rücknahme und zum Widerruf der Gemeinschaftslizenz und zur Erteilung und Einziehung von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz einschließlich der Durchführung von Anhörungen und
 - b) das Verfahren bei Eintritt wesentlicher Änderungen nach Erteilung der Gemeinschaftslizenz und beglaubigter Kopien der Gemeinschaftslizenz.“
5. § 4 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 wird das Wort „Erlaubnis“ durch das Wort „Gemeinschaftslizenz“ ersetzt.
 - b) In Satz 2 wird das Wort „Anzeigepflicht“ durch das Wort „Mitteilungspflichten“ und das Wort „bleibt“ durch das Wort „bleiben“ ersetzt.
6. § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5

Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Gebietsfremde

(1) Wer als Unternehmer ohne Sitz im Inland grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt, bedarf für den inländischen Teil der Beförderung einer

1. Gemeinschaftslizenz,
2. Genehmigung auf Grundlage des Artikels 4 der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973 (BGBl. 1974 II S. 298) (CEMT-Genehmigung),
3. Genehmigung auf Grundlage des Kapitels III Abschnitt 3.4 der Gesamtresolution des Ministerrates der CEMT zum Straßengüterverkehr vom 27. Mai 1994 (BGBl. 1998 II S. 32) (CEMT-Umzugsgenehmigung),
4. Schweizerischen Lizenz für den gewerblichen Güterkraftverkehr auf Grundlage des Artikels 9 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße vom 21. Juni 1999 (ABI. L 114 vom 30.4.2002, S. 91) oder einer
5. Genehmigung auf Grundlage eines zwischen der Bundesrepublik Deutschland und einem Drittstaat abgeschlossenen Abkommens über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr auf der Straße oder auf Grundlage einer Einzelfallentscheidung

durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, soweit ein entsprechendes Abkommen mit einem Drittstaat nicht besteht (Drittstaatengenehmigung).

(2) Soweit sich aus Rechtsakten der Europäischen Union, internationalen Abkommen oder einer Rechtsverordnung nach § 23 Absatz 3 nichts anderes ergibt, ist Unternehmen ohne Sitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes die Beförderung von Gütern, deren Be- und Entladeort im Inland liegt (Kabotage), nicht gestattet. Eine Kabotagebeförderung liegt vor, wenn Güter unabhängig von der Anzahl der Be- und Entladeorte im Inland auftragsgemäß für einen einzigen Absender an einen einzigen Empfänger befördert werden.

(3) Absatz 1 Nummer 1 sowie Absatz 2 gilt auch für Beförderungen mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 2,5 Tonnen haben.“

7. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Unternehmer mit Sitz im Vereinigten Königreich

(1) Wer als Unternehmer mit Sitz im Vereinigten Königreich im Inland grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt, bedarf für den inländischen Teil der Beförderung einer Lizenz des Vereinigten Königreichs für die Gemeinschaft auf Grund des Artikels 463 Absatz 1 und 2 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritanniens und Nordirlands andererseits vom 30. Dezember 2020 (ABl. 2021 L 149 S. 10). Dies gilt auch für Beförderungen mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 2,5 Tonnen haben.

(2) Der Unternehmer mit Sitz im Vereinigten Königreich darf vor Rückkehr ins Gebiet des Vereinigten Königreichs nach Artikel 462 Absatz 3 und 6 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritanniens und Nordirlands andererseits vom 30. Dezember 2020 (ABl. 2021 L 149 S. 10) nicht mehr als zwei zusätzliche grenzüberschreitende Beförderungen innerhalb des Gebiets der Europäischen Union durchführen. Die erste zusätzliche grenzüberschreitende Beförderung muss auf eine Fahrt aus dem Gebiet des Vereinigten Königreichs in das Gebiet der Europäischen Union folgen.

(3) Abweichend von Absatz 2 darf der Unternehmer an Stelle einer der beiden grenzüberschreitenden Beförderungen eine Kabotagebeförderung im Inland nach Artikel 462 Absatz 4 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritanniens und Nordirlands andererseits vom 30. Dezember 2020 (ABl. 2021 L 149 S. 10) durchführen. Diese Kabotagebeförderung muss

1. auf eine Beförderung aus dem Gebiet des Vereinigten Königreichs ins Inland folgen und
2. innerhalb von sieben Tagen nach der Entladung dieser Beförderung durchgeführt werden.“

8. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch folgende Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass bei einer Güterbeförderung im Inland, für die eine Berechtigung nach § 3, 5 oder 6 erforderlich ist, während der gesamten Fahrt folgende Dokumente und Nachweise mitgeführt werden:

1. die Erlaubnis nach § 3 Absatz 2 oder eine Erlaubnisausfertigung nach § 3 Absatz 3 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung oder eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz, der Schweizerischen Lizenz oder der Lizenz des Vereinigten Königreichs, eine CEMT-Genehmigung, eine CEMT-Umzugsgenehmigung oder eine Drittstaatengenehmigung,
2. der für das eingesetzte Fahrzeug nach Maßgabe der verwendeten Genehmigung vorgeschriebene Nachweis über die Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltauflagen und
3. ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis, in dem das Kennzeichen des Kraftfahrzeugs, die beförderten Güter, deren Bruttomasse, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber angegeben werden.

Die Dokumente oder Nachweise nach Satz 1 Nummer 1 und 2 dürfen nicht in Folie eingeschweißt oder in ähnlicher Weise mit einer Schutzschicht überzogen werden.

(2) Der Unternehmer, der keinen Sitz in Deutschland hat, hat dafür zu sorgen, dass bei Kabotagebeförderungen nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 Nachweise im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für die grenzüberschreitende Beförderung, jede einzelne durchgeführte Kabotagebeförderung und für innerhalb des Zeitraumes nach Artikel 8 Absatz 2a der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Inland durchgeführte Beförderungen mitgeführt werden.“

b) Der bisherige Absatz 1a wird Absatz 3 und in ihm werden vor den Wörtern „eine Erklärung aus,“ die Wörter „vor der Fahrt“ eingefügt.

c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 4 und er wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Absätzen 1 und 1a“ durch die Wörter „Absätzen 1 bis 3“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird nach der Angabe „Absatz 1 Satz 1 Nummer 3“ das Wort „oder“ durch die Wörter „sowie die Nachweise nach Absatz 2 und“ sowie die Wörter „Absatz 1a kann“ durch die Wörter „Absatz 3 können“ ersetzt.

cc) Die Sätze 3 und 4 werden aufgehoben.

d) Folgende Absätze 5 und 6 werden angefügt:

„(5) Ausländisches Fahrpersonal muss einen anerkannten und gültigen Pass oder einen Passersatz mitführen, sofern es nicht von der Passpflicht durch Rechtsverordnung befreit ist. Es muss den Pass oder den Passersatz den Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen. Ausländisches Fahrpersonal, das in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union langfristig Aufenthaltsberechtigter im Sinne der Richtlinie 2003/109/EG des Rates vom 25. November 2003 betreffend die Rechtsstellung der langfristig aufenthaltsberechtigten

Drittstaatsangehörigen (ABl. L 016 vom 23.1.2004, S.44) ist, die zuletzt durch die Richtlinie 2011/51/EU vom 11. Mai 2011 (ABl. L 132/1, 19.05.2011) geändert worden ist, hat außerdem die langfristige Aufenthaltsberechtigung-EU mitzuführen und diese den Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen.

(6) Wird von der durch Rechtsvorschrift eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, die erforderliche Berechtigung und die Nachweise nach Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 und Absatz 3 in elektronischer oder digitalisierter Form vorzuhalten, hat sie das Fahrpersonal bei einer Kontrolle elektronisch zugänglich oder auf Verlangen der Kontrollberechtigten lesbar zu machen. Für die elektronische Zugänglichmachung sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verfahren zu verwenden, die die Authentizität, Vertraulichkeit und Integrität der Daten gewährleisten. Personenbezogene Daten, die nach Satz 1 zur Durchführung der Kontrolle verarbeitet wurden, sind unverzüglich zu löschen, wenn sich keine Beanstandungen ergeben, oder die Daten zum Zweck der Verfolgung von festgestellten Zuwiderhandlungen an die hierfür zuständige Verwaltungsbehörde übermittelt worden sind.“

9. § 7b Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ein Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz im Inland hat, darf bei Fahrten im Inland im gewerblichen Güterkraftverkehr einen Angehörigen eines Staates, der weder Mitglied der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum noch Staatsangehöriger der Schweiz oder des Vereinigten Königreichs ist, nur als Fahrpersonal einsetzen, wenn dieser im Besitz

1. eines Aufenthaltstitels nach dem Aufenthaltsgesetz ist, oder es eines solchen Aufenthaltstitels nicht bedarf,
2. einer Aufenthaltsgestattung oder einer Duldung ist und ihm die Ausübung der Beschäftigung erlaubt ist, oder
3. einer von einer inländischen Behörde ausgestellten gültigen Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

ist. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass das ausländische Fahrpersonal

1. einen gültigen und anerkannten Pass oder Passersatz oder Ausweisersatz und
2. einen nach dem Aufenthaltsgesetz erforderlichen Aufenthaltstitel, eine Aufenthaltsgestattung oder eine Duldung mit Berechtigung zur Ausübung der Beschäftigung,

mitführt. Der Aufenthaltstitel kann für Zwecke dieses Gesetzes durch eine von einer inländischen Behörde ausgestellte gültige Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ersetzt werden.“

10. § 7c Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. nicht Inhaber einer Berechtigung nach § 3 Absatz 1, § 5 Absatz 1 oder § 6 Absatz 1 ist oder diese unzulässig verwendet,“

b) In Nummer 3 Buchstabe a wird nach der Angabe „Nummer 1“ ein Komma sowie das Wort „oder“ angefügt.

11. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) § 8 Absatz 2 wird das Wort „Erlaubnis“ durch das Wort „Gemeinschaftslizenz“ ersetzt.
- b) Absatz 3 Satz 2 wird gestrichen.

12. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

„§ 8a

Einsatz von Mietfahrzeugen aus einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums

(1) Ein Unternehmer mit Sitz im Inland darf Kraftfahrzeuge, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben und die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums ohne Fahrer angemietet wurden (Mietfahrzeuge), im gewerblichen Güterkraftverkehr nur einsetzen, soweit deren Anzahl eine Quote von 25 Prozent der dem Unternehmer zur Verfügung stehenden Fahrzeuge (Fahrzeugflotte) nicht übersteigt. Umfasst die Fahrzeugflotte des Unternehmens zwei bis vier Fahrzeuge, darf der Unternehmer ein Mietfahrzeug im Sinne des Satzes 1 einsetzen.

(2) Bemessungsgrundlage für die Fahrzeugflotte nach Absatz 1 ist die in der Verkehrsunternehmensdatei nach § 15 gespeicherte Anzahl von Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben und die in Deutschland nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung zugelassen sind an dem Tag, an dem der Einsatz des Mietfahrzeuges beginnen soll.

(3) Im Inland zugelassene Mietfahrzeuge unterliegen nicht der Quotierung nach Absatz 1.“

13. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Berechtigungs- und Versicherungsfreiheit

Der Werkverkehr bedarf keiner güterkraftverkehrsrechtlichen Berechtigung. Es besteht keine Versicherungspflicht nach § 7a.“

14. § 11 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. in- und ausländische Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten die Rechtsvorschriften über die Beförderung von Gütern auf der Straße beachten,“.

b) In Nummer 3 Buchstabe m werden die Wörter „zur Güterbeförderung“ gestrichen.

15. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 2 wird das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräfte“ ersetzt.
- bb) In Satz 3 wird das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräften“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „können Beauftragte des Bundesamtes auf Antrag eines Landes“ durch die Wörter „und Rechtsvorschriften der Europäischen Union über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, können Vollzugskräfte des Bundesamtes“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) In Ausübung der in Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 genannten Befugnis darf das Bundesamt durch den Einsatz technischer Mittel automatisiert Bilder von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung und Kraftomnibussen und deren Kennzeichen sowie Ort, Datum, Uhrzeit und Fahrtrichtung erheben, speichern und verwenden ohne Erfassung der Fahrzeuginsassen. Die nach Satz 1 erhobenen Daten sind sofort und spurlos zu löschen,

 1. soweit das betreffende Fahrzeug nicht nach Absatz 1 Satz 2 unmittelbar angehalten wird, oder
 2. soweit keine hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass eine Zuwiderhandlung gegen die in Absatz 6 und § 11 Absatz 2 genannten Rechtsvorschriften begangen worden ist.

Die nach Satz 1 erhobenen Daten dürfen in anonymisierter Form für statistische Zwecke verwendet werden. Die Vorschriften der § 7 Absätze 2 bis 3a und § 9 Absätze 3 bis 5a des Bundesfernstraßenmautgesetzes bleiben unberührt.“
- d) In Absatz 3 wird das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräfte“ ersetzt.
- e) In Absatz 4 wird das Wort „Beauftragte“ durch das Wort „Vollzugskräfte“ ersetzt.
- f) In Absatz 5 wird das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräften“ ersetzt.
- g) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird nach der Angabe „273,“ die Angabe „276a“ und ein Komma eingefügt.
 - bb) In Nummer 3 wird nach der Angabe „§ 24“ die Angabe „Absatz 1“ gestrichen.
 - cc) In Nummer 5 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
 - dd) In Nummer 6 wird das Komma durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - ee) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 angefügt:

„7. §§ 17 bis 19 des Außenwirtschaftsgesetzes,“.
- h) In Absatz 7 werden die Wörter „können das Bundesamt oder die nach § 21a zuständigen Behörden“ durch die Wörter „kann das Bundesamt“ ersetzt.
- i) Folgende Absätze 8 und 9 werden angefügt:

„(8) Das Bundesamt kann Auskunft verlangen von demjenigen, der geschäftsmäßig eigene oder fremde Telemedien zur Nutzung bereithält oder den Zugang zur Nutzung vermittelt, über Bestandsdaten nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Telekommunikation-Telemedien-Datenschutz-Gesetzes. Die Auskunft nach Satz 1 darf nur verlangt werden, sofern im Einzelfall bei der Veröffentlichung von Angeboten oder Werbemaßnahmen ohne Angabe von Name und Anschrift tatsächliche Anhaltspunkte für ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu vorliegen und die zu erhebenden Daten zur Identifizierung des Auftraggebers erforderlich sind, um ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu aufzudecken. Die rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen des Auskunftsverlangens nach Satz 1 sind aktenkundig zu machen. Der auf Grund eines Auskunftsverlangens nach Satz 1 Verpflichtete hat die zur Auskunftserteilung erforderlichen Daten unverzüglich und vollständig zu übermitteln. Das Bundesamt hat den Verpflichteten für ihm erteilte Auskünfte eine Entschädigung zu gewähren. Der Umfang der Entschädigung bemisst sich nach § 23 und Anlage 3 des Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetzes; die Vorschriften über die Verjährung in § 2 Absatz 1 und 4 des Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetzes finden entsprechend Anwendung.

(9) Der nach Absatz 7 und 8 zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.“

16. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Bundesamt kann die Fortsetzung einer Fahrt untersagen, um eine im Einzelfall bestehende Gefahr für die öffentliche Sicherheit im Rahmen seiner Aufgaben nach § 11 Absatz 2 Nummer 1 und 3 sowie § 12 Absatz 6 abzuwehren.“

b) Absatz 2 Nummer 1 wird durch folgende Nummer 1 und 1a ersetzt:

„1. ein Nachweis im Sinne des § 7 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 und 3 nicht mitgeführt wird oder nicht zur Prüfung ausgehändigt wird oder

1a. ein Nachweis im Sinne des § 7 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 und 3 in elektronischer oder digitalisierter Form nicht elektronisch zugänglich oder lesbar gemacht wird oder“.

17. § 14 Absatz 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„(1) Das Bundesamt hat die Entwicklung des Marktgeschehens im Verkehr zu beobachten und zu begutachten (Marktbeobachtung). Die Marktbeobachtung umfasst den Eisenbahn- und Straßengüterverkehr, die Frachtschifffahrt, den Luftverkehr, den gewerblichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen sowie die Logistik. Mit der Marktbeobachtung sollen Entwicklungen auf dem Verkehrs- und Logistikmarkt frühzeitig erkannt und die Rahmenbedingungen des Marktgeschehens analysiert werden. Es besteht keine Auskunftspflicht.

(2) Das Bundesamt hat dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr über den jeweiligen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens, dessen Rahmenbedingungen und die absehbare künftige Entwicklung zu berichten. Es hat Daten aus dem Verwaltungsvollzug sowie nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz gespeicherte Daten nach Maßgabe des § 9 Absatz 6 des Bundesfernstraßenmautgesetzes

aufzubereiten und Studien und Marktanalysen zu erstellen oder zu betreuen, insbesondere kurz- und mittelfristige Prognosen zum Güter- und Personenverkehr.“

18. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach der Angabe „nach § 3“ die Wörter „dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung“ eingefügt und nach dem Wort „Gemeinschaftslizenz“ die Wörter „nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009“ gestrichen.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „zuständige Behörde übermittelt“ durch die Wörter „zuständigen Behörden und die Unternehmer übermitteln“ ersetzt.
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 2a eingefügt:

„2a. Beantwortung von Anfragen der für die Erteilung von Genehmigungen von Rechtsgeschäften oder Handlungen nach § 8 des Außenwirtschaftsgesetzes zuständigen Behörden nach der Zuverlässigkeit des Antragstellers oder den einem Antragsteller erteilten Berechtigungen im Sinne des Absatzes 1,“.
 - bb) In Nummer 5 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
 - cc) In Nummer 6 wird nach den Wörtern „des Europäischen Wirtschaftsraumes“ ein Komma und die Wörter „des Vereinigten Königreichs“ sowie nach den Wörtern „des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers“ ein Komma eingefügt.
 - dd) Nach Nummer 6 werden folgende Nummern 7 bis 9 angefügt:
 - „7. Beantwortung von Anfragen von hierfür zuständigen Behörden und Stellen zum Zweck der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen,
 8. Beantwortung von Anfragen von hierfür zuständigen Behörden und Stellen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraumes oder der Schweiz zum Zweck der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrskontrollen sowie
 9. Beantwortung von Anfragen der Zollverwaltung zu Zwecken der ordnungsgemäßen Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer“.
- d) Absatz 7 Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. zum Datenschutz und der Datensicherheit nebst Protokollierungspflicht des Bundesamtes.“

19. § 16 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2a wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach der Angabe „(ABl. L 74 vom 19.3.2016, S. 8)“ ein Komma sowie die Wörter „die zuletzt durch die Durchführungsverordnung

(EU) 2022/694 (ABl. L 129 vom 2.5.2022, S. 22) geändert worden ist,“ eingefügt.

bb) Satz 3 wird gestrichen.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Zur Überprüfung der Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der Verkehrsleiter erhalten die nach Landesrecht zuständigen Behörden Auskunft aus der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist.“

c) In Absatz 4 Nummer 1 werden vor den Wörtern „ausländische öffentliche Stellen“ die Wörter „in- und“ gestrichen.

d) In Absatz 6 Satz 1 werden nach dem Wort „Übermittlung“ die Wörter „nach Absatz 4 Nummer 1a und 2“ eingefügt.

e) Nach Absatz 8 wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten zu regeln:

1. zum Verfahren der Übermittlung von Daten an das Bundesamt gemäß den Absätzen 2 und 2a,
2. über Zugriffsrechte und das Verfahren der Erteilung von Auskünften gemäß Absatz 3,
3. über das Verfahren der Erteilung von Auskünften gemäß Absatz 4 sowie
4. zum Datenschutz und der Datensicherheit nebst Protokollierungspflicht des Bundesamtes.“

20. Nach § 16 wird folgender § 16a eingefügt:

„§ 16a

Risikoeinstufungssystem

(1) Unternehmen mit Sitz im Inland werden nach der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße nach den Anhängen I und III der Verordnung (EU) 2016/403 und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingestuft (allgemeine Risikoeinstufung). Das Risikoeinstufungssystem wird vom Bundesamt betrieben.

(2) Die allgemeine Risikoeinstufung eines Unternehmens erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen (ABl. L 129 vom 3.5.2022, S. 33). Häufigkeit und Intensität von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen sind abhängig von der allgemeinen Risikoeinstufung eines Unternehmens.

(3) Zum Zwecke der allgemeinen Risikoeinstufung eines Unternehmens übermitteln dem Bundesamt unverzüglich

1. die nach Landesrecht zuständigen Behörden nach Eintritt der Rechtskraft einer Bußgeldentscheidung oder einer strafrechtlichen Verurteilung, die aufgrund eines oder mehrerer in diesem Unternehmen begangener Verstöße ergangen ist, die in den Anhängen I oder III der Verordnung (EU) 2016/403 und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführt sind, die Anzahl der bei einer Einzelkontrolle kontrollierten Fahrzeuge, Anzahl und Schwere der Verstöße, das Datum der Entscheidung und des Eintritts ihrer Rechtskraft sowie die entscheidende Stelle samt Geschäftsnummer oder Aktenzeichen,
2. die nach Bundes- und Landesrecht für Kontrollen zuständigen Behörden Informationen über Fahrzeugkontrollen, bei denen keine in den Anhängen I oder III der Verordnung (EU) 2016/403 und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstöße festgestellt worden sind, und über die Anzahl der bei der Kontrolle kontrollierten Fahrzeuge sowie
3. die Aufsichtsbehörden nach § 4 des Fahrpersonalgesetzes die Feststellung, dass die gesamte Fahrzeugflotte eines Unternehmens mit dem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1054 (ABl. L249, vom 31.07.2020, S. 1) geändert worden ist, ausgerüstet ist.

(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten des Risikoeinstufungssystems zu regeln, insbesondere das Nähere

1. zum Verfahren der Übermittlung von Daten an das Bundesamt sowie
2. zum Datenschutz und der Datensicherheit nebst Protokollierungspflicht des Bundesamtes.“

21. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Bundesamt ist nationale Kontaktstelle nach Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sowie nach Artikel 3a Absatz 2 der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/738 vom 06. April 2022 (ABl. L 137 vom 16.5.2022, S. 1) geändert worden ist.“

b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Wirtschaftsraum oder“ die Wörter „des Vereinigten Königreichs oder“ eingefügt.

c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Das Bundesamt hat als nationale Kontaktstelle Informationen über Kontrollen von Nutzfahrzeugen, die von einem Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz eingesetzt worden sind, bei denen keine in den Anhängen I und III der Verordnung (EU) 2016/403 und Anhang IV der Verordnung

(EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstöße festgestellt worden sind, von Amts wegen an die nationale Kontaktstelle des Niederlassungsmitgliedstaates zu übermitteln. Hierzu haben die nach Bundes- oder Landesrecht für Kontrollen zuständigen Behörden dem Bundesamt die erforderlichen Informationen zu übermitteln.“

d) In Absatz 3 werden nach den Wörtern „Europäischen Wirtschaftsraum oder“ die Wörter „dem Vereinigten Königreich oder“ eingefügt.

e) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Das Bundesamt übermittelt als nationale Kontaktstelle Mitteilungen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder aus anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz über Kontrollen von Nutzfahrzeugen, die von einem Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland eingesetzt worden sind, bei denen keine in den Anhängen I und III der Verordnung (EU) 2016/403 und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstöße festgestellt worden sind, an das Risikoeinstufungssystem nach § 16a.“

f) In Absatz 4 und Absatz 5 werden jeweils nach den Wörtern „Europäischen Wirtschaftsraum oder“ die Wörter „des Vereinigten Königreichs oder“ eingefügt.

22. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1b wird wie folgt gefasst:

„1b. ohne Gemeinschaftslizenz nach § 3 Absatz 1 gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt,“.

bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. einer Rechtsverordnung nach

a) § 3 Absatz 6 Nummer 3 Buchstabe b oder § 23 Absatz 3 Satz 1 oder Absatz 5 oder

b) § 15 Absatz 7 Nummer 3 oder

einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,“.

cc) Nach Nummer 2 werden folgende Nummern 2a bis 2c eingefügt:

„2a. ohne Gemeinschaftslizenz nach § 5 Absatz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 3, oder ohne dort genannte Genehmigung oder Lizenz nach § 5 Absatz 1 Nummer 2 bis 5 gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt,

2b. ohne dort genannte Lizenz nach § 6 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt,

2c. entgegen § 6 Absatz 2 eine Beförderung durchführt,“.

dd) In Nummer 3 wird die Angabe „Satz 3“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

- ee) In den Nummern 4a und 4b wird jeweils die Angabe „Absatz 1a“ durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.
- ff) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
- aaa) In Buchstabe a wird die Angabe „Absatz 2“ durch die Angabe „Absatz 4“ ersetzt.
 - bbb) In Buchstabe b werden die Wörter „Absatz 2 Satz 3 oder Satz 4“ durch die Angabe „Absatz 5“ ersetzt.
 - ccc) Nach Buchstabe b werden die Wörter „ein dort genanntes Dokument“ durch die Wörter „eine dort genannte Berechtigung“ ersetzt.
- gg) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:
- „6. entgegen § 7 Absatz 6 Satz 1 eine dort genannte Berechtigung oder einen dort genannten Nachweis nicht oder nicht rechtzeitig elektronisch zugänglich oder nicht oder nicht rechtzeitig lesbar macht,“.
- hh) Nach Nummer 6e wird folgende Nummer 6f eingefügt:
- „6f. entgegen § 8a Absatz 1 Satz 1 ein gemietetes Kraftfahrzeug einsetzt,“.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Im Wortlaut vor Nummer 1 werden nach der Angabe „(ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72)“ ein Komma und die Wörter „die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist,“ eingefügt.
 - bb) In Nummer 2 wird am Ende das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
 - cc) In Nummer 3 wird der Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - dd) Folgende Nummer 4 wird angefügt:
- „4. entgegen Artikel 8 Absatz 2a eine Kabotagebeförderung durchführt.“
- c) In Absatz 7 Satz 1 werden die Wörter „Absatzes 1 Nr. 1b, 12,“ durch die Wörter „Absatzes 1 Nummer 1b, 6f, 12“ sowie das Wort „fünftausend“ durch das Wort „zehntausend“ ersetzt.
23. Nach § 19 wird folgender § 19a eingefügt:

„§ 19a

Bußgeldkatalog

(1) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zu erlassen über

1. die Erteilung einer Verwarnung nach § 56 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 19 Absatz 1 bis 6,

2. Regelsätze für Geldbußen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 19 Absatz 1 bis 6,
3. die Bewertung von vorsätzlich oder fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeiten nach § 19 Absatz 1 bis 6 im Hinblick auf deren Schweregrad zur Erfassung bei der Risikoeinstufung nach § 16a.

(2) In der Rechtsverordnung nach Absatz 1 ist unter Berücksichtigung der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit zu bestimmen, in welchen Fällen, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe das Verwarnungsgeld zu erheben oder die Geldbuße festzusetzen ist, und wie sich die Ordnungswidrigkeit auf die Risikoeinstufung eines Kraftverkehrsunternehmers auswirkt.“

24. In § 20 wird jeweils das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräfte“ ersetzt.
25. In § 21 Absatz 3 wird die Angabe „§ 19 Absatz 1“ durch die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b,“ ersetzt.
26. In § 21a wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Für die nach Absatz 1 zuständigen Behörden gilt § 12 Absatz 7 und 8 entsprechend.“
27. In § 22 Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Energie“ durch das Wort „Klimaschutz“ und die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ ersetzt.
28. § 23 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
 - b) Nach Absatz 3 Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. Marktstörungen im Bereich des innerstaatlichen Straßengüterverkehrs eingedämmt oder beseitigt werden, sofern die Mitgliedstaaten nach Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zur Ergreifung der dort genannten Maßnahmen befugt sind, unter Beachtung der dort näher bezeichneten Voraussetzungen und“.
29. § 24 wird wie folgt gefasst:

„§ 24

Erlaubnis nach § 3 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung

Eine Erlaubnis, die nach § 3 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung zur Durchführung gewerblichen Güterkraftverkehrs im Inland berechtigt, bleibt bis zum Ablauf ihrer Befristung gültig. § 3 Absatz 3 und 5 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung ist anzuwenden. Eine

unbefristete Erlaubnis bleibt bis zum Ablauf des [Einsetzen: Tag zehn Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes] gültig.“

30. In § 10 Absatz 2, § 15 Absatz 7, § 17 Absatz 7, § 17a, § 22 Absatz 2 Satz 2 und 4, § 23 Absatz 2, 4 Satz 1 und 2, Absatz 5 werden jeweils die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Fahrpersonalgesetzes

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), das zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 werden die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ ersetzt.
2. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Bußgeldkatalog

(1) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zu erlassen über

1. die Erteilung einer Verwarnung nach § 56 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten wegen einer Ordnungswidrigkeit nach den §§ 8 Absatz 1 und 8a Absatz 1 bis 3,
2. Regelsätze für Geldbußen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach den §§ 8 Absatz 1 und 8a Absatz 1 bis 3,
3. die Bewertung von vorsätzlich oder fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeiten nach den §§ 8 Absatz 1 und 8a Absatz 1 bis 3 im Hinblick auf deren Schweregrad zur Erfassung bei der Risikoeinstufung nach § 16a des Güterkraftverkehrsgesetzes.

(2) In der Rechtsverordnung nach Absatz 1 ist unter Berücksichtigung der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit zu bestimmen, in welchen Fällen, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe das Verwarnungsgeld zu erheben oder die Geldbuße festzusetzen ist und wie sich die Ordnungswidrigkeit auf die Risikoeinstufung nach § 16a des Güterkraftverkehrsgesetzes eines Kraftverkehrsunternehmers auswirkt.“

Artikel 3

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 15 Absatz 1 Satz 1 erster Halbsatz werden die Wörter „oder in elektronischer Form“ angefügt.
2. § 16 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Absatz 3 Satz 2 und“ gestrichen.
 - b) In Absatz 2 Satz 3 werden nach den Wörtern „Artikels 4 Absatz 3 Satz 2“ die Wörter „und Absatz 4“ eingefügt.
3. In § 20 Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „schriftlich“ die Wörter „oder in elektronischer Form“ eingefügt.
4. In § 25a werden die Sätze 3 und 4 wie folgt gefasst:

„Auf Antrag ist dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften von der Behörde, die die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften untersagt hat, wieder zu gestatten, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Satzes 1 nicht mehr vorliegt und der Betroffene eine Prüfung nach Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 bestanden hat. Die Wiederaufnahme der Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften kann nicht vor Ablauf eines Jahres nach Bestandskraft der Untersagungsverfügung gestattet werden.“
5. In § 54b Satz 2 werden die Wörter „Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b“ durch die Wörter „Artikel 6 Absatz 2a“ ersetzt.
6. In § 3b Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 5 Satz 1, § 3c Absatz 3 Satz 1, § 11 Absatz 4 Satz 2, § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 Satz 2, § 53 Absatz 2 Satz 1, § 55 Satz 1, § 57 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 2 und Absatz 6 Sätze 1 und 3, und § 66 Absatz 1 Satz 1 und in Unterabsatz 1 Satz 1 werden jeweils die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ ersetzt.
7. In § 57 Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Angabe „Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ ersetzt.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit dem Gesetz werden die Normen des GüKG an die geänderten unionsrechtlichen Vorschriften zum Berufs- und Marktzugang, sowie Normen des Personenbeförderungsgesetzes allein zum Berufszugang angepasst. Insbesondere erfolgen Anpassungen an das im Rahmen des so genannten Mobilitätspakets I geänderte Unionsrecht (Verordnung (EU) 2020/1055)⁷⁾. Dieses hat die das Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009)⁸⁾ sowie die zum Marktzugang des Güterkraftverkehrsrechts bezogene Verordnung (EG) Nr. 1072/2009⁹⁾ geändert. Erforderlich wurden umfassende Änderungen für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen (Ablösung dezentraler Länderlösungen zugunsten eines auf der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel basierenden zentralen Risikoeinstufungssystems mit Anbindung an die Verkehrsunternehmensdatei) in Verbindung mit Änderungen der Verkehrsunternehmensdatei hinsichtlich der zu speichernden Daten und des Zugriffs der Akteure. Die Änderungen werden durch Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Ahndung von Verstößen sowohl gegen güterkraftverkehrsrechtliche als auch fahrpersonalrechtliche Vorschriften flankiert. Hierzu wird Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG erneut umgesetzt.¹⁰⁾ Zudem werden notwendige Anpassungen im nationalen Recht an die durch die Richtlinie (EU) 2022/738¹¹⁾ geänderte Richtlinie 2006/1/EG¹²⁾ über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vorgenommen.

Für den Fortbestand der nationalen Erlaubnis nach § 3 GüKG alte Fassung besteht aufgrund der Möglichkeit zur Nutzung der unionsrechtlich harmonisierten Gemeinschaftslizenz auch für rein nationale Beförderungen, die unter den gleichen Voraussetzungen erteilt wird, kein Bedarf. Neue Erlaubnisse sollen nicht ausgestellt werden, noch in Verkehr befindliche – auch ursprünglich unbefristet erteilte – Erlaubnisse nach Ablauf einer Übergangsfrist auslaufen.

-
- ⁷⁾ Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (ABl. L 249 vom 31.07.2020, S. 17).
- ⁸⁾ 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), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.07.2020, S. 17) geändert worden ist.
- ⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.07.2020, S. 17) geändert worden ist.
- ¹⁰⁾ Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/1057 vom 15. Juli 2020 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49) geändert worden ist.
- ¹¹⁾ Richtlinie (EU) 2022/738 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (Abl. L 137 vom 16.5.2022, S. 1).
- ¹²⁾ Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.01.2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 04.02.2006, S. 82), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/738 vom 06.04.2022 (ABl. L 137 vom 16.05.2022) geändert worden ist.

Das Gesetz vollzieht dabei die oben genannten geänderten unionsrechtlichen Vorschriften durch entsprechende Anpassungen im Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsgesetz. Durch die Abschaffung der nationalen Erlaubnis ergeben sich zahlreichen redaktionelle Änderungen; ferner werden an einigen Stellen Klarstellungen vorgenommen. Durch die Anpassung von Ermächtigungsgrundlagen wird die Grundlage für weitere erforderliche Änderungen an der Verordnung zur Durchführung der Verkehrsunternehmensdatei nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (VUDat-DV) sowie der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV) entsprechend den Erfordernissen des Unionsrechts geschaffen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Das Gesetz dient der Anpassung an Unionsrecht, der Verwaltungsvereinfachung und dem Bürokratieabbau. Wesentlicher Inhalt ist:

1. Anpassung und Angleichung des nationalen Rechts an die geänderten unionsrechtlich harmonisierten Vorgaben zum Berufs- und Marktzugang im Bereich des Güterkraftverkehrs.
2. Anpassung des Mindestinhalts der Verkehrsunternehmensdatei entsprechend der unionsrechtlichen Vorgaben. Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, um Unternehmer direkt Daten in die Verkehrsunternehmensdatei einspeisen lassen zu können.
3. Ablösung dezentraler Lösungen zur Risikoeinstufung von Güterkraftverkehrsunternehmen und Straßenpersonenverkehrsunternehmen bei den Ländern durch ein zentrales System zur Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen als Bestandteil der Verkehrsunternehmensdatei aufgrund unionsrechtlicher Vorgaben.
4. Umsetzung der geänderten Vorgaben der Mietfahrzeugrichtlinie
5. Verfahrensvereinfachung und Bürokratieabbau durch Abschaffung der nationalen Erlaubnis und von Beteiligungspflichten einzelner Akteure im Anhörverfahren.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des Güterkraftverkehrs- und des Personenbeförderungsgesetzes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 Grundgesetz. Die Regelungen sind zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Durch das Gesetz werden Regelungen des Mobilitätspakets I in den nationalen Vorschriften abgebildet. Die Änderungen basieren größtenteils auf der Verordnung (EU) 2020/1055. Diese hat die für das Güterkraftverkehrs- und das Personenbeförderungsgesetz prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009) und die für das Güterkraftverkehrsrecht prägende Verordnung zum Marktzugang (Verordnung (EG)

Nr. 1072/2009) geändert. Änderungen der Mietfahrzeugrichtlinie 2006/1/EG werden umgesetzt, wobei zusätzlich von den fakultativen Gestaltungsmöglichkeiten des Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben b) und c) der Richtlinie 2022/738 Gebrauch gemacht wurde.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Abschaffung der nationalen Erlaubnis wird auf eine redundant gewordene Form der nationalen Genehmigung verzichtet. Außerdem beschleunigt die Streichung von zu beteiligenden Akteuren in § 3 Absatz 5a Satz 2 das Verwaltungsverfahren.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die elektronische Nachhaltigkeitsprüfung ist erfolgt. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund ergeben sich für die Erledigung der Aufgaben in Zusammenhang mit § 17 Absatz 2a und 3a, § 19 Absatz 2a Nummer 9, § 11 Absatz 2 Nummer 3 m und § 12 Absatz 2 sowie § 14 Absatz 2 GüKG, für Querschnittsaufgaben sowie Erweiterung und Betrieb digitaler Unterstützungsprozesse (Data Warehouse) zusätzliche jährliche Haushaltsausgaben. Diese belaufen sich auf 1.404.449,25 Euro.

Davon entstehen Personalkosten einschließlich Sach- und Gemeinkosten für folgende Aufgabenwahrnehmungen im Bundesamt für Logistik und Mobilität: Für die Sachbearbeitung nach § 17 Absatz 2a und 3a GüKG: 31.934,76 Euro. Für die Sachbearbeitung nach § 19 Absatz 2a Nummer 9 GüKG 127.739,02 Euro. Für die Aufgabenwahrnehmung nach § 11 Absatz 2 Nummer 3m und § 12 Absatz 2 GüKG der TUK-Kontrollbeschäftigten 579.466,88 Euro. Für die Auswertung von Mautdaten nach § 14 Absatz 2 GüKG-E 499.415,22 Euro. Für Querschnittsaufgaben entsteht ein Haushaltsmittelbedarf in Höhe von 115.893,38 Euro sowie ein Bedarf für jährliche Sachmittel in Höhe von 50.000 Euro für Erweiterung und Betrieb digitaler Unterstützungsprozesse (Data Warehouse).

Hinzu kommen einmalige Haushaltsausgaben in Höhe von 1.097.042,92 Euro beim Bundesamt für Logistik und Mobilität. Diese setzen sich zusammen aus den Kosten in Höhe von rund 26.000 Euro für Schulungen des von der Durchführung von TUK-Kontrollen an Bussen betroffenen Personals sowie für vier speziell ausgerüstete Kontrollfahrzeuge, deren Gesamtkosten sich auf 986.042,92 Euro belaufen, sowie in Höhe von rund 35.000 Euro für die Beschaffung professioneller Statistiksoftware zur Durchführung von Analysen im Sinne des § 14 Absatz 2 und Softwareanpassungen in Höhe von rund 50.000 Euro zur Erweiterung der Nationalen Kontaktstelle.

Es wurden die aktuellen Sätze der Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen (PKS) des Bundesministeriums der Finanzen zugrunde gelegt.

Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren zu entscheiden sein.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Für Bürgerinnen und Bürger verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Für die Wirtschaft verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht wesentlich. Für die Unternehmer erhöhen sich die Erfüllungskosten um die Kosten einer beglaubigten Kopie, da das Original der Gemeinschaftslizenz, im Gegensatz zur Erlaubnis, nicht als Nachweis im Fahrzeug mitgeführt werden darf. Im Fahrzeug sind stets beglaubigte Kopien der Gemeinschaftslizenz mitzuführen.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben mit wesentlichem Erfüllungsaufwand dargestellt.

4.3.1: Technische Unterwegskontrollen an Bussen; § 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe m und § 12 Absatz 2

Durch § 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe m und § 12 Absatz 2 wird die Kontroll- und Anhaltebefugnis für das Bundesamt ausgeweitet. Für den Verkehrskontrolldienst entstehen durch diese Erweiterung der Kontrollbefugnisse auf technische Unterwegskontrollen (TUK) an Bussen einmaliger und jährlicher Erfüllungsaufwand.

Es werden zusätzlich rund 6.200 Buskontrollen durchgeführt werden. Auf Basis von Erfahrungswerten der Jahre 2019 bis 2021 wird der Zeitaufwand für eine Buskontrolle im Mittel auf rund 46 Minuten geschätzt. Damit beträgt der Gesamtaufwand für alle Kontrollen rund 4 700 Stunden bzw. 2,93 Stellen. Für sogenannte Zusammenhangstätigkeiten, also für die Tätigkeiten, die zwar nicht die reine Kontrolle betreffen, jedoch in unmittelbarem Zusammenhang mit der Aufgabe entstehen (z. B. Dienstbesprechungen, Teilnahme an Gerichtsverfahren oder Mitwirkung bei Test- und Pilotverfahren zur Weiterentwicklung der Systeme), sind weitere 0,75 Stellen anzusetzen. Die Tätigkeiten werden von Beschäftigten des gehobenen Dienstes durchgeführt, so dass sich bei einem Lohnsatz von 46,50 Euro pro Stunde (vgl. Leitfaden, Anhang 9) die jährlichen Personalkosten um insgesamt rund 275.000 Euro erhöhen.

Zusätzlich entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt rund einer Millionen Euro für neue Kontrollfahrzeuge und Schulungen: Für Schulungen des von der Durchführung von TUK-Kontrollen an Bussen betroffenen Personals sind rund 26.000 Euro (52 Personen mit Schulungskosten von je 500 Euro) zu veranschlagen. Weitere 986.000 Euro fallen für vier speziell ausgerüstete Kontrollfahrzeuge an, die für die neuen Kontrollen angeschafft werden müssen. Das Einsatzkonzept des Verkehrskontrolldienstes sieht vor, dass TUK-Experten grundsätzlich allein auf Kontrollfahrzeugen mit vollständiger Sensorik und Infrarot-Kameras eingesetzt werden. Daher ergibt sich ein Bedarf von insgesamt vier zusätzlichen Kontrollfahrzeugen inklusive deren Ausstattung (Sensorik für die digitale Kontrolle, Infrarotkamera, On-Board-Diagnose-Geräte, sonstige aufgabenspezifische Ausstattung, u.a. Zahlungsterminal). Die einmaligen Kosten je Kontrollfahrzeug inklusive deren Ausstattung betragen rund 247.000 Euro.

4.3.2: Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren; § 19 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe f und Absatz 2 Nummer 4 in Verbindung mit § 21 Absätze 1 und 2

Der Regelungsentwurf macht für inländische Unternehmen Vorgaben zum Einsatz von Mietfahrzeugen im Güterverkehr, deren Zuwiderhandlung eine Ordnungswidrigkeit darstellt (vgl. § 19 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe f). Ebenso wird ein neuer Ordnungswidrigkeitstatbestand im Kabotageverkehr („Cooling-Off-Phase“) geschaffen (vgl. § 19 Absatz 2 Nummer 4).

Für Verstöße inländischer Unternehmen gegen Vorschriften zum Einsatz von Mietfahrzeugen aus dem europäischen Ausland sind gemäß § 21 Absatz 1 GüKG die zuständigen Landesbehörden die Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) zuständig. Es wird der Erfüllungsaufwand daher nur annäherungsweise anhand der Kontrollstatistiken für andere Rechtsgebiete erfolgen. Danach liegt die Beanstandungsquote in den für die Branche relevanten Rechtsbereichen in der Regel unter drei Prozent der im Inland ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen pro Jahr, das heißt, es werden im Mittel rund 1.250 Verstöße festgestellt.

Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens beträgt rund 90 Minuten im gehobenen Dienst. Folglich entsteht ein zusätzlicher zeitlicher Gesamtaufwand von 1.875 Stunden bzw. 1,17 Stellen. Bei einem Lohnsatz von 44,60 Euro pro Stunde (vgl. Leitfadens, Anhang 9, Länder, gehobener Dienst) und fallbezogenen Portokosten von 2 Euro, erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder um rund 86.000 Euro.

Für Verstöße gegen Vorschriften im Kabotageverkehr ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität die zuständige Bußgeldbehörde im Sinne des OWiG (vgl. § 21 Absatz 2). Es ist davon auszugehen, dass der voraussichtliche Aufwand sich im Bereich der bisherigen Kabotage-Tatbestände bewegt. Vor diesem Hintergrund wird geschätzt, dass zukünftig rund 1 000 Verstöße gegen die „Cooling-Off-Phase“ jährlich bearbeitet werden müssen. Bei einem fallbezogenen Zeitaufwand von rund 90 Minuten entsteht ein zusätzlicher zeitlicher Gesamtaufwand von 1.500 Stunden bzw. 0,94 Stellen. Bei einem Lohnsatz von 46,50 Euro pro Stunde und Portokosten von 2 Euro pro Fall, erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes um rund 72.000 Euro.

4.3.3: Marktbeobachtung; § 14 Absatz 2

Die vom Bundesamt für Logistik und Mobilität durchzuführende Marktbeobachtung wird um die Beobachtung und Begutachtung des gewerblichen Personenverkehrs sowie um die Analyse der Rahmenbedingungen des Marktgeschehens ausgeweitet (vgl. § 14 Absatz 1 Sätze 1 und 2). Entsprechend erweitert sich die Berichtspflicht des Bundesamtes gegenüber dem Ressort (vgl. § 14 Absatz 2). Konkret sollen nach den Maßgaben des § 9 Absatz 6 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) gespeicherte Daten aufbereitet und damit über den Entstehungszweck hinaus nutzbar gemacht werden.

Die genannte Aufbereitung der Daten führt beim Bundesamt zu einem zusätzlichen Personalbedarf von 2,15 Stellen im gehobenen Dienst und 1,05 Stellen im höheren Dienst, wodurch die Personalkosten zusammen um rund 278.000 Euro steigen werden. Diese Daten können durch Nutzung von Sekundärdaten und für Analysen im verkehrlichen (Verkehrsmanagement) und im erweiterten Sinne im (volks-) wirtschaftlichen Kontext im Rahmen entsprechender Aufbereitung genutzt und damit Mehrwerte für verschiedene Anwendungszwecke geschaffen werden. Auf Basis vergleichbarer Anfragen der zurückliegenden Jahre wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Rechtsänderung zukünftig vier bis sechs komplexe Analyseanforderungen pro Jahr direkt vom Bundesamt für Logistik und Mobilität umzusetzen sind. Diese Anforderungen zeichnen sich unter anderem durch individuelle Bearbeitungskonzepte in der notwendigen Konzeption und den hieraus resultierenden maßgeschneiderten Bearbeitungsschritten zur Aufbereitung, Bereinigung, Anreicherung, Interpretation und Darstellung der Daten in der Umsetzung aus. Neben diesen direkten Analyseanforderungen, die durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität abschließend bearbeitet werden können, bestehen indirekte Analyseanforderungen u. a. auch im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Toll Collect GmbH oder weiteren Externen. Diese externen Leistungen und Analysen müssen durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität, als Datenhalter, begleitet und eingeordnet werden.

Zusätzlich entstehen aufgrund der neuen Aufgabenwahrnehmung dem Bundesamt für Logistik und Mobilität jährliche Sachkosten für die Inanspruchnahme der Dienstleistungen Dritter in Höhe von 50.000 Euro. So erfordern die regelmäßigen Auswertungen die kontinuierliche Anpassung des zentralen Data Warehouse des Bundesamtes für Logistik und Mobilität.

Schließlich entstehen laut Bundesamt für Logistik und Mobilität einmalige Sachkosten in Höhe von rund 35.000 Euro durch die unabdingbare Beschaffung professioneller Statistiksoftware, ohne die die entsprechenden Analysen nicht durchgeführt werden können.

4.3.4: Nationale Kontaktstelle; § 17 Absätze 2a und 3a

Der vom Bundesamt betriebenen Nationalen Kontaktstelle werden weitere Aufgabe zugewiesen (vgl. § 17 Absätze 2a und 3a). So sollen in bestimmten Fällen von Amts wegen Daten zu Kontrollen von nicht in Deutschland – aber in Europa – zugelassenen Nutzfahrzeuge an Kontaktstellen der Niederlassungsstaaten übermittelt werden. Spiegelbildlich erhält es Daten von diesen Staaten zu im europäischen Ausland durchgeführten Kontrollen, die es an das Risikoeinstufungssystem übermitteln muss. Laut Bundesamt kann je nach Umfang des manuellen Bearbeitungsaufwands der Personalaufwand um insgesamt rund 400 Stunden steigen (0,25 Stellen). Bei einem Lohnsatz von 46,50 Euro pro Stunde (vgl. Leitfaden, Anhang 9, Bund, gehobener Dienst) entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 19.000 Euro.

Schließlich entstehen laut Bundesamt einmalige Sachkosten für Softwareanpassungen, die es aufgrund bisheriger Erfahrungen auf rund 50.000 Euro schätzt.

5. Weitere Kosten

Durch die Einführung der Fünfundzwanzigprozentklausel in § 9a sollen mögliche Steuermindereinnahmen verhindert werden.

Zu den nachstehenden Rechtsänderungen wird der Erfüllungsaufwand bei der Erarbeitung der Verordnungen geschätzt:

Der Regelungsentwurf sieht vor, dass Unternehmer oder Verkehrsleiter, denen die Führung von Güterkraftverkehrsgeschäften untersagt wurde, im Antragsverfahren auf Wiederaufnahme künftig eine Prüfung absolvieren müssen; Einzelheiten der Prüfung werden durch eine Rechtsverordnung bestimmt (§ 3 Absatz 5b und 6 Nummer 1 Buchstabe b GüKG-E).

- Die Befugnisse des Bundesamtes für Logistik und Mobilität zur Verarbeitung von Daten der Verkehrsunternehmensdatei werden ausgeweitet. So dürfen diese künftig auch für Anfragen bestimmter Stellen zur Erteilung von Genehmigungen von Rechtsgeschäften und Handlungen nach § 8 des Außenwirtschaftsgesetzes sowie zum Zweck der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen verarbeitet werden (vgl. § 15 Absatz 4 Nummern 2a, 7 und 8 GüKG-E). Einzelheiten werden gemäß Absatz 7 durch Rechtsverordnung geregelt.
- Künftig erhalten zuständige Behörden direkten Zugriff auf die Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren (vgl. § 16 Absatz 3 GüKG-E); dieser Zugriff ist vom Bundesamt technisch zu implementieren. Damit entfällt aber auch künftig die Mitteilungspflicht des Bundesamtes gemäß § 16 Absatz 3 GüKG. Einzelheiten werden gemäß Absatz 9 durch Rechtsverordnung geregelt.
- Der Regelungsentwurf sieht vor, dass das Bundesamt künftig ein Risikoeinstufungssystem einrichtet und betreibt (vgl. § 16a GüKG-E). Einzelheiten werden gemäß Absatz 4 durch Rechtsverordnung geregelt.

Spürbare Auswirkungen auf das Einzelpreisniveau und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf die Verbraucherpreise, sind nicht zu erwarten

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung sowie eine Evaluierung des Gesetzes sind nicht erforderlich, da im Wesentlichen zwingende Normen des Unionsrechts umgesetzt werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe b

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe c

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm

Zu Buchstabe d

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe e

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe f

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe g

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe h

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Nummer 2

Die Definition des Güterkraftverkehrs wird an die Systematik des Unionsrechts angepasst, indem die Gewichtsgrenze aus der Definition selbst gestrichen wird. Sie wird stattdessen in den Ausnahmenkatalog des § 2 Absatz 2 in Nummer 10 aufgenommen. Widersprüche zum Unionsrecht, das teilweise mit anderen Gewichtsgrenzen als das GüKG arbeitet (Vgl. etwa Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe ca) der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) werden auf diese Weise vermieden.

Zudem werden Leerfahrten in den Definitionsbereich aufgenommen. Damit wird eine notwendige Angleichung an das Unionsrecht erreicht und entsprechende Vorgaben im nationalen Recht umgesetzt. Klargestellt ist nun: Unterfällt die Beförderung den Regelungen zum Werkverkehr, gilt dies auch für die damit verbundene Leerfahrt. Leerfahrten, die mit einer Beförderung des gewerblichen Güterkraftverkehrs verbunden sind, unterfallen den Regelungen zum gewerblichen Güterkraftverkehr. Sonstige Leerfahrten wie solche zu Tankstellen oder Werkstätten oder bloße Überführungsfahrten stellen hingegen kein Güterkraftverkehr dar.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Durch die Präzisierung und Klarstellung werden systematische Widersprüche beseitigt, da die übrigen Abschnitte des Gesetzes durch die Ausnahmegvorschrift des § 2 Absatz 1 nicht berührt sind. Lediglich die Bestimmungen zum gewerblichen Güterkraftverkehr (2. Abschnitt) und zum Werkverkehr (3. Abschnitt) gelten nicht. Deutlich wird nun, dass die Kontrollbefugnisse des Bundesamts für Logistik und Mobilität – natürlich – auch für Fahrzeuge, die gemäß § 2 Absatz 2 alter Fassung nicht den Regelungen des GüKG unterworfen sein sollen, gelten. Auch Bußgelder können, wenn gegen Unionsrecht verstoßen wird, unabhängig von einer nationalen Gewichtsgrenze verhängt werden. Das ist etwa für Fahrzeuge unter 3,5 t im grenzüberschreitenden Verkehr relevant. Die Präzisierung zeichnet damit die gängige und unionsrechtskonforme Auslegungspraxis nach, nach welcher die Vorschriften der Abschnitte 4 bis 6 unabhängig vom Ausnahmekatalog des § 2 Absatz 2 angewandt wurden.

Zu Buchstabe b

Die neue Fassung stellt die geltende Rechtslage klar. Landwirtschaftliche Tätigkeiten sind nur dann freigestellt, wenn es sich spezifisch um Tätigkeiten für einen Maschinenring handelt, die gerade keine Lohnarbeit ist. Beispielsweise gilt die Ausnahme für einen Landwirt, der Mitglied eines Maschinenrings und unter Vermittlung dieses Maschinenrings für einen anderen Landwirt, der ebenfalls Mitglied dieses Maschinenrings ist, dessen Erzeugnisse von dessen Betrieb direkt zu dessen Kunden befördert. Dafür darf er kein Entgelt bekommen. Die Ausnahme gilt auch für den entgeltfreien Transport von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern zu dem Betrieb des anderen Landwirts. Für die Beförderungen dürfen nur Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen) oder Sonderfahrzeuge verwendet werden, die grundsätzlich nach § 3 Nummer 7 (KraftStG) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Allerdings besteht ein Widerspruch zu § 3 Nummer 7 Buchstabe b) KraftStG, weil Lohnarbeiter die Voraussetzung des § 2 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe b) Doppelbuchstabe bb) erfüllen. Daher ist der Verweis auf diese Variante des § 3 KraftStG zu streichen. Zudem erfolgt die Streichung der Verweise auf das Zulassungsrecht. § 6 Absatz 4 Nummer 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung a. F. wurde durch die Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232) aufgehoben, da sich die Speicherung des regelmäßigen Standorts in der zulassungsrechtlichen Praxis als nicht erforderlich erwiesen hat. Dieser ist folglich seitdem nicht mehr über die Zulassungsbescheinigung Teil I zu ermitteln. Unabhängig davon hat sich im Rahmen des GüKG die bisherige Vollzugspraxis bewährt, weshalb es bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Vorschrift bleibt.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Anpassung

Zu Buchstabe d

Redaktionelle Anpassung

Zu Buchstabe e

Die Ergänzung erfolgt, da aus der Begriffsbestimmung des Güterkraftverkehrs in § 1 Absatz 1 die Gewichtsgrenze aus systematischen Gründen entfällt. Sie bezieht sich etwa auf § 5 Absatz 3 dieses Gesetzes oder den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, wie er in deren Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe ca) geregelt ist.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Die Berufszugangsvoraussetzungen für die Erlaubnis und die Gemeinschaftslizenz sind identisch, die Einsatzmöglichkeit der Gemeinschaftslizenz jedoch größer als die der Erlaubnis. Daher kann auf Beibehaltung der nationalen Erlaubnis verzichtet werden.

Zu Buchstabe b

Die Änderung ergibt sich aus der Abschaffung der nationalen Erlaubnis. Der erforderliche Sitz im Inland umfasst den Hauptsitz des Unternehmens sowie selbstständige Niederlassungen, sofern diese inländische Gemeinschaftslizenzen beantragen. Auf diese Weise wird der Unterschied zwischen Inländern nach § 3 und Gebietsfremden nach § 5 und § 6 deutlich. Der Begriff der Niederlassung des Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entspricht dem Sitz.

Zu Buchstabe c

Durch die Abschaffung der Erlaubnis stellt das GüKG auf die Gemeinschaftslizenz ab und übernimmt damit auch deren Voraussetzungen. Im Gegensatz zur rein nationalen Erlaubnis kann die Gemeinschaftslizenz grenzüberschreitend unionsweit eingesetzt werden. Da die Vorschrift bei den Ordnungswidrigkeiten relevant wird, muss eine statische Verweisung gewählt werden.

Zu Buchstabe d

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Die Ausfertigung der Erlaubnis entspricht der beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz. Ein Unterschied ist lediglich, dass für jedes Fahrzeug eine beglaubigte Kopie mitgeführt werden muss. Das ergibt sich daraus, dass die Mitführung des Originals der Gemeinschaftslizenz im Umkehrschluss aus Artikel 4 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Gegensatz zur Mitführung des Originals der Erlaubnis als Nachweis der Berechtigung nicht zulässig ist.

Die Bezugnahme auf weitere Voraussetzungen der Erlaubniserteilung (Eigenkapital und Reserven) ist wegen des generellen Verweises auf die unionsrechtlichen Voraussetzungen der Erteilung obsolet geworden. Es gelten für die finanzielle Leistungsfähigkeit die unionsrechtlichen Anforderungen, vgl. Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

Aus Gründen der Rechtsklarheit wurde der relevante Zeitraum für die Rückgabepflicht bei Verringerung des Fahrzeugbestands präzisiert.

Zu Buchstabe e

Folgeänderung wegen der Abschaffung der Erlaubnis.

Zu Buchstabe f

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe g

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Streichung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität aus dem Kreis der anzuhörenden Stellen folgt aus der in § 16a Absatz 9 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung neu geschaffenen Möglichkeit, dass die Daten aus der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren direkt von den Ländern als zuständige Behörden abgerufen werden können. Bislang war eine Anhörung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität als zuständige Stelle zur Führung dieser Datei notwendig, um entsprechende Daten auszulesen und an die zuständigen Länderbehörden zu übermitteln. Das Verwaltungsverfahren wird somit vereinfacht. Ein fachlicher Austausch zwischen dem Bundesamt für Logistik und Mobilität und den Landesbehörden ist weiterhin gewährleistet.

Ebenfalls der Verwaltungsvereinfachung dient die Streichung der Verbände und der betreffenden Gewerkschaft aus dem Kreis der anzuhörenden Stellen. Erfahrungen der Erlaubnisbehörden in der Vergangenheit haben gezeigt, dass bei den Beteiligungen kaum von der Möglichkeit der Stellungnahme Gebrauch gemacht wurde.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe h

Die Einführung einer zusätzlichen Prüfung setzt die unionsrechtliche Vorgabe einer Rehabilitierungsmöglichkeit in Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 um. Ein Unternehmer oder Verkehrsleiter soll nach Aberkennung der Zuverlässigkeit als Berufszugangsvoraussetzung die Möglichkeit erhalten, sich zu rehabilitieren, um künftig wieder die Güterkraftverkehrsgeschäfte eines Unternehmens führen zu dürfen. Führender Gedanke der zunächst wegen Vermischung zweier Berufszugangsvoraussetzungen (ein festgestellter Mangel an Zuverlässigkeit soll durch nachgewiesene Fachkenntnisse nach frühestens einem Jahr überwunden werden können) unsystematisch wirkenden Regelung im Unionsrecht ist, dass durch die im Rahmen der Rehabilitierungsmaßnahme notwendige Befassung mit der Fachmaterie die Gefahr zukünftiger Zuwiderhandlungen, die die Zuverlässigkeit beeinträchtigen, verringert werden soll.

Nach deutschem Recht ist für die Erbringung des Fachkundenachweises das Bestehen einer Prüfung notwendig, vgl. § 4 und § 5 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr. Auf die unionsrechtlich optionale Möglichkeit, als Voraussetzung für die Erlangung der Fachkunde die Teilnahme an einem Kurs vorzusehen, wurde verzichtet. Entsprechend soll auch die Rehabilitationsmaßnahme in Form einer Prüfung und nicht als verpflichtende Kursteilnahme in Deutschland durchgeführt werden. Die Einführung spezieller Kurse würde zudem vor dem Hintergrund der zu erwartenden geringen Fallzahlen und der in jedem Bundesland umzusetzenden Verfahren zu unverhältnismäßigem Verwaltungsaufwand führen.

Bei der Verordnungsermächtigung in Absatz 6 handelt sich um eine Folgeänderung zum geänderten Absatz 5 Satz 3. Zur genaueren Ausgestaltung der Prüfung in der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr bedarf es einer Verordnungsermächtigung, sowie um eine Folgeänderungen durch die Abschaffung der nationalen Erlaubnis in § 3.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Folgeänderungen durch die Abschaffung der nationalen Erlaubnis in § 3.

Zu Buchstabe b

Die redaktionelle Änderung übernimmt den Wortlaut des § 192 SGB VII.

Zu Nummer 6

Der ursprüngliche § 5 wurde durch die Abschaffung der Erlaubnis überflüssig. Der ehemalige § 6 wird zu § 5 und angepasst.

Die Anpassung der Überschrift wird der Tatsache gerecht, dass in Absatz 2 nunmehr auch die Kabotage geregelt wird.

Um einen Gleichlauf zum geänderten § 3 zu erreichen, wurde § 5 entsprechend angepasst. Zudem wird die Bezugnahme auf die entfallene Erlaubnis gestrichen.

Das generelle Kabotageverbot mit Ausnahmen findet sich in § 17a der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr sowie den Rechtsakten der Europäischen Union und internationalen Abkommen. Durch die Aufnahme ins Gesetz wird systematisch und klarstellend in § 5 zusammenfassend deutlich, zu welchen Beförderungen der Unternehmer ohne Sitz im Inland (sog. Gebietsfremder) in Deutschland berechtigt ist.

Durch den neuen Absatz 3 wird im Gleichlauf zum Unionsrecht (Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe ca) der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) der Anwendungsbereich für Beförderungen durch Gebietsfremde unter Nutzung einer Gemeinschaftslizenz für den inländischen Streckenteil der grenzüberschreitenden Beförderung bzw. eine Kabotagebeförderung auf Fahrzeuge zwischen 2,5 Tonnen und 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ausgedehnt.

Zu Nummer 7

Die Vorschrift regelt im Gleichlauf zu § 5 die Regelungen für den Güterverkehr durch Unternehmer aus dem Vereinigten Königreich. Durch den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU, kann es keine Gemeinschaftslizenzen der EU mehr ausstellen. Basis für die Genehmigung nach § 6 Absatz 1 ist das Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritanniens und Nordirlands andererseits vom 30.12.2020 (ABl. 2021 L 149 S. 10). Die dortigen Bestimmungen werden in Handlungsgeboten konkretisiert, die im Rahmen von § 19 Absatz 1 Nummer 2b und 2c bewehrt werden.

Zu Nummer 8

Zu Buchstabe a

Die Anpassung im einleitenden Satzteil des Absatzes 1 ist eine Folgeänderung der abgeschafften Erlaubnis.

Unter Satz 1 Nummer 1 ist das Vereinigte Königreich wegen des Austritts aus der EU und dem anschließenden Handels- und Kooperationsabkommen separat aufgenommen worden.

Durch die Anpassung von Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 entsteht eine Rechtsgrundlage für die Erhebung dieser Informationen auch in den Fällen, in denen keine Kabotagebeförderung vorliegt. Für die Fälle von Kabotagebeförderung gilt Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über Absatz 2. Diese zur Erhöhung der Kontrolleffektivität nötigen Informationen ergeben sich in der Regel aus dem Frachtbrief und sollten sich daher auch aus den elektronischen Frachtbeförderungsdokumenten gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über

elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI-Verordnung) ergeben, vgl. auch Absatz 4 und 6. Ohne Kfz-Kennzeichen ließen sich bei einer etwaigen Fernabfrage gespeicherte Frachtinformationen nicht einem konkreten Fahrzeug zuordnen. Anhand der Bruttomasse der Güter oder einer sonstigen Mengenangabe kann eine erste Einschätzung erfolgen, ob eine mögliche Überladung vorliegt.

Satz 3 wurde auf Grund redaktioneller Anpassungen gestrichen.

In Absatz 2 werden die Mitführungspflichten bei Kabotage an die geänderten Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 angepasst.

Zu Buchstabe b

Die Regelung findet sich nun in Absatz 3.

Aus Klarstellungsgründen wurde die Formulierung „vor der Fahrt“ eingefügt, damit der Fahrer vor Fahrtantritt über das Fahrzeuggewicht in Kenntnis gesetzt wird.

Die Sätze 3 und 4 werden auf Grund redaktioneller Anpassungen gestrichen.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung der geänderten Absätze 1a und 2.

Zu Doppelbuchstabe cc

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung der geänderten Absätze 1a und 2.

Zu Buchstabe d

Die Änderung im § 7 GüKG trägt dem Umstand Rechnung, dass es zukünftig verstärkt möglich sein wird, kontrollrelevante Belege, Nachweise, Informationen etc. dem Kontrollpersonal elektronisch oder digital zugänglich zu machen, und diese Form der Nachweisführung der Vorlage von Papierdokumenten gleichgestellt ist, vgl. z. B. die Verordnung (EU) 2020/1056 des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI-Verordnung). Die Vorschrift in § 7 Absatz 6 GüKG enthält jedoch nicht die generelle Befugnis, Papierdokumente durch elektronische Informationen zu ersetzen. Diese muss sich aus anderen Rechtsvorschriften ergeben, z. B. aus § 7 Absatz 2 und 4 Satz 2 oder Artikel 8 Absatz 4a in Verbindung mit Absatz 3 der Verordnung (EG) 1072/2009. Ein geeignetes Verfahren im Sinne des Satzes 2 ist insbesondere das Verfahren nach der eFTI-Verordnung. Da es jedoch auch weitere denkbare Verfahren gibt und zukünftig geben wird, wie z. B. im Bereich des multilateralen Genehmigungssystems (CEMT-Genehmigungen), sollen diese auch vom Gesetzeswortlaut des Absatzes 3 mitumfasst sein, weshalb hier eine technikoffene Formulierung gewählt wurde. Satz 3 enthält die notwendigen Löschregeln für personenbezogene Daten. Aufgrund des technikoffenen Ansatzes ist eine konkrete Benennung der Daten nicht möglich. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde § 7 Absatz 2 Satz 3 und 4 in einen neuen Absatz 5 überführt und der unionsrechtliche Verweis aktualisiert.

Zu Nummer 9

Das Vereinigte Königreich ist wegen des Austritts aus der EU und dem anschließenden Handels- und Kooperationsabkommen separat aufgenommen worden.

Weitere Anpassungen basieren auf der Änderung des Aufenthaltsgesetzes durch Artikel 1 des Fachkräfteeinwanderungsgesetz vom 15.08.2019 BGBl. I S. 1307.

Zu Nummer 10

Zu Buchstabe a

Folgeänderung.

Zu Buchstabe b

Klarstellung.

Zu Nummer 11

Zu Buchstabe a

Streichung erfolgt, da Fristverlängerung unionsrechtlich in diesem Fall nicht vorgesehen.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 12

Im Güterkraftverkehrsgewerbe herrscht erheblicher Wettbewerbsdruck. Dieser führt insbesondere bei Kleinunternehmen zu knappen Kalkulationsspielräumen und geringen Margen. Der Kleinunternehmeranteil im gewerblichen Güterkraftverkehr liegt nach Angaben des Bundesamts für Logistik und Mobilität bei rund 64 Prozent. Diese stehen dauerhaft in hartem Wettbewerb, insbesondere mit den größeren Marktteilnehmern.

Nach Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82), die zuletzt durch die Richtlinie 2022/738 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 137 vom 16.5.2022, S. 1) geändert worden ist, wird es zukünftig für Unternehmen mit Niederlassung im Bundesgebiet möglich sein, Mietfahrzeuge mit Zulassung in einem anderen EU-Mitgliedstaat, die ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt sind, anzumieten. National wird entsprechend Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/1/EG seit der Neufassung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) in § 46 Absatz 1 Satz 6 FZV die Zulassungspflicht solcher Mietfahrzeuge nach 30-tägiger inländischer Nutzung vorgeschrieben.

Nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c der Richtlinie 2006/1/EG kann ein Mitgliedstaat die Anzahl der Mietfahrzeuge aus einem anderen Mitgliedsstaat begrenzen, die von einem Unternehmen eingesetzt werden können. Diese Begrenzung ist aber nur dann möglich, wenn die gestattete Anzahl an in anderen EU-Mitgliedsstaaten gemieteten Fahrzeugen mindestens 25 % der Nutzfahrzeugflotte entspricht, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des 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 entweder am 31. Dezember des Jahres vor der Nutzung des Mietfahrzeugs oder an dem vom Mitgliedstaat festgelegten Tag verfügt, an dem das Unternehmen das Mietfahrzeug einzusetzen beginnt. Einem Unternehmen, das über eine Gesamtflotte von mehr als einem und weniger als vier Fahrzeugen verfügt, muss jedoch die Verwendung mindestens eines solchen Fahrzeugs erlaubt werden. Die Mindestanzahl gemäß dem vorliegenden Buchstaben bezieht sich auf die Nutzfahrzeugflotte, über die das Unternehmen auf der Grundlage der Fahrzeuge verfügt, die in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften jenes Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen worden sind.

Ohne die nationale Umsetzung der vorgenannten Fünfundzwanzigprozentregelung könnten größere Güterkraftverkehrsunternehmen ihre komplette Fahrzeugflotte durch Mietfahrzeuge mit Zulassung in einem anderen EU-Mitgliedstaat ersetzen. Die Durchführung einer Rotation dieser Mietfahrzeuge innerhalb der EU-Mitgliedstaaten zur Umgehung der Zulassungspflicht im Inland nach dem nationalen Verkehrsrecht wäre möglich und zu erwarten. In der Folge würden nicht nur kurzfristige, saisonale oder vorübergehende Nachfragespitzen durch die Anmietung solcher Mietfahrzeuge abgefangen werden. Der Zweck der Richtlinie 2006/1/EG könnte somit unterlaufen werden. Insbesondere größere Güterkraftverkehrsunternehmen könnten sich durch ein solches Rotationsmodell Wettbewerbsvorteile gegenüber Kleinstunternehmen verschaffen. Es ist zu berücksichtigen, dass die Anmietung solcher Mietfahrzeuge durch Kleinstunternehmen aufgrund der für diese Unternehmen schwerlich umzusetzenden Rotation dieser Fahrzeuge innerhalb der Europäischen Union aller Voraussicht nach nicht erfolgen wird. Die Begrenzung solcher Mietfahrzeuge auf 25 Prozent der Fahrzeugflotte des jeweiligen Güterkraftverkehrsunternehmens mit Niederlassung im Bundesgebiet ist daher zur Vermeidung von Nachteilen für Kleinstunternehmen im harten Wettbewerb geboten. Mit der Fünfundzwanzigprozentregelung wird der eigentliche Zweck der Mietfahrzeuge-Richtlinie, einen Ausgleich bei Nachfragespitzen durch die Nutzung EU-ausländischer Mietfahrzeuge zu ermöglichen, verwirklicht und gleichzeitig die Verschaffung von Wettbewerbsvorteilen größerer Marktteilnehmer gegenüber Kleinstunternehmen begrenzt.

Um die Regelung kontrollfähig zu halten, ist die Fünfundzwanzigprozentregel jedoch nicht auf alle Mietfahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie 2006/1/EG anzuwenden. Vielmehr ist auf die auch in der Verkehrsunternehmensdatei regelmäßig einzutragenden Kraftfahrzeuge, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben, abzustellen. So kann die Fünfundzwanzigprozentregel tagesaktuell bestimmt und kontrolliert werden.

Die Kraftfahrzeugsteuer knüpft als Rechtsverkehrsteuer regelmäßig an das Halten eines Fahrzeuges zum Verkehr auf öffentlichen Straßen an.

Ebenso ist die Versicherungssteuer von der Zulassung eines Fahrzeuges im Inland abhängig (§ 1 Absatz 2 Nummer 2 Versicherungssteuergesetz). Die durch diese Begrenzung verhinderten Steuermindereinnahmen werden hier grob auf einen jährlichen unteren zweistelligen Millionenbetrag bis unteren dreistelligen Millionenbetrag geschätzt.

Zu Nummer 13

Die Anpassung, insbesondere auch die der Überschrift, wird der Tatsache gerecht, dass die nationale Erlaubnis gestrichen wurde und es verschiedene Arten der güterkraftverkehrrechtlichen Berechtigung gibt, von denen keine benötigt wird. Zudem wurde bezüglich der fehlenden Versicherungspflicht eine Klarstellung vorgenommen.

Zu Nummer 14

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine Präzisierung des Anwendungsbereichs, da sich die Pflichten häufig auch aus Unionsrecht direkt und daher nicht nur durch das GüKG und den darauf basierenden Verordnungen ergeben.

Zu Buchstabe b

Auf diese Weise wird die Straßenverkehrssicherheit durch zusätzliche Kontrollobjekte (insbesondere Omnibusse) des Bundesamts für Mobilität und Verkehr erhöht.

Zu Nummer 15

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Der Begriff des „Beauftragten“ ist nicht mehr zeitgemäß und wird durch eine geschlechterneutrale Formulierung ersetzt, die sich an dem Wortlaut anderer Vorschriften anlehnt (z. B. § 52 Absatz 3 StvZO und § 6 UZwG) und dem breiten Aufgabenspektrum der Kontrollkräfte des Bundesamtes besser gerecht wird.

Zu Doppelbuchstabe bb

Vgl. Doppelbuchstabe aa.

Zu Buchstabe b

Die Erweiterung der Anhaltebefugnis von Kraftomnibussen auch zu Kontrollzwecken der Rechtsvorschriften über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen erhöht die Straßenverkehrssicherheit. Das Antragserfordernis kann gestrichen werden, da mittlerweile alle Länder entsprechende Anträge gestellt haben.

Zu Buchstabe c

Durch den Einsatz neuer digitaler Technologien im Hard- und Softwarebereich sollen die Kontrollmöglichkeiten des Bundesamtes für Logistik und Mobilität erweitert und die Effizienz der Kontrollprozesse gesteigert werden. Ziel ist eine effiziente Überwachung des Schwerverkehrs möglichst ohne Beeinträchtigung des Verkehrsflusses. Dazu wird in neuartigen Dienstfahrzeugen künftig verstärkt Sensortechnik eingesetzt, die während der Vorbeifahrt eines Lkw in Echtzeit Verdachtsmomente liefert, die bisher nur am stehenden Fahrzeug erkennbar waren. Dadurch können die Standzeiten der kontrollierten Fahrzeuge auf ein notwendiges Minimum reduziert werden (vgl. Antwort der BReg. auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP, BT-Drs. 19/28069, 5).

Um der Überladung von Lkw entgegenzuwirken, soll der Betrieb von digitalen Gewichtskontrollstellen auf Autobahnen zukünftig auch eine effektive Überladungskontrolle von Lkw gewährleisten. Eine in die Autobahnfahrbahn integrierte Messtechnik ermöglicht künftig eine Vorauswahl überladener Fahrzeuge, die dann über telematikgesteuerte LED-Anzeigetafeln zu einer Gewichtskontrollstelle zur gerichtsverwertbaren Nachverwiegung geleitet werden (vgl. „Autobahn GmbH und Bundesamt für Logistik und Mobilität gehen gegen überladene Lkw vor“, Pressemitteilung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität vom 31. Mai 2023).

Mit der Einfügung des Absatzes 2a wird eine datenschutzkonforme Grundlage für die erforderlichen Datenerhebungen und -verarbeitungen des Bundesamtes beim Einsatz der beschriebenen neuen Kontrollverfahren in Ausübung der Befugnisse nach § 12 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 geschaffen.

Nach Absatz 2a Satz 1 darf das Bundesamt namentlich durch den Einsatz technischer Mittel automatisch Bilder von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung und Kraftomnibussen ohne Erfassung der Fahrzeuginsassen aufzeichnen und deren Kennzeichen sowie Ort, Datum, Uhrzeit und Fahrtrichtung erheben. Die nach Satz 1 erhobenen Daten sind nach Satz 2 sofort und spurenlos zu löschen, soweit das betreffende Fahrzeug nicht unmittelbar angehalten wird, oder soweit keine hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass eine Zuwiderhandlung gegen die in Absatz 6 und § 11 Absatz 2 genannten Rechtsvorschriften begangen worden ist.

Das Bundesamt ist nach Satz 3 befugt, die nach Satz 1 erhobenen Daten in anonymisierter Form für statistische Zwecke zu verwenden. Nach Satz 4 bleiben die Vorschriften der § 7 Absätze 2 bis 3a und § 9 Absätze 3 bis 5a des Bundesfernstraßenmautgesetzes unberührt.

Zu Buchstabe d

Vgl. Begründung zu § 12 Absatz 1.

Zu Buchstabe e

Vgl. Begründung zu § 12 Absatz 1.

Zu Buchstabe f

Vgl. Begründung zu § 12 Absatz 1.

Zu Buchstabe g

Zu Doppelbuchstabe aa

Durch die Einfügung des § 276a StGB wird das Kontrollspektrums erweitert.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe ee

Durch die Aufnahme der beiden Vorschriften des AWG soll ermöglicht werden, dass das Bundesamt auch Informationen zu etwaigen Verstößen gegen außenwirtschaftsrechtliche Sanktionen, die es im Rahmen seines Kontrollauftrags erlangt, an die zuständigen Behörden übermitteln kann.

Zu Buchstabe h

Die Befugnis auch für die Behörden der Länder wird in den Absatz 4 des § 21a verschoben.

Zu Buchstabe i

Die Norm orientiert sich an § 7 Absatz 2 bis 5 Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz.

Absatz 8 stellt eine Ergänzung zu Absatz 7 dar, sodass durch den Auskunftsanspruch ebenfalls dem missbräuchlichen Einsatz von Berechtigungen durch Dritte im gewerblichen Güterverkehr entgegengewirkt werden soll (vgl. BR-Drs. 172/08, 16). Ein Auskunftsanspruch kann daher auch gegen Anbieter von Frachtenbörsen und Frachtvermittlungsgesellschaften bestehen. Durch die Einfügung des Satzes 1 wird die Befugnis des Bundesamtes und der nach § 21a zuständigen Behörden zur Auskunft von Bestandsdaten gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 2 TTDSG von Telemediendiensteanbietern und Vermittlern eines Telemediennutzungszugangs geregelt.

Die Auskunft nach Satz 1 darf nach Satz 2 nur verlangt werden, wenn im Einzelfall bei der Veröffentlichung von Angeboten oder Werbemaßnahmen ohne Angabe von Name und Anschrift tatsächliche Anhaltspunkte für ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu vorliegen und die zu erhebenden Daten zur Identifizierung des Auftraggebers erforderlich sind, um ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu aufzudecken.

Satz 3 regelt, dass die rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen des Auskunftsverlangens nach Satz 1 aktenkundig zu machen sind.

Zu Nummer 16

Zu Buchstabe a

Bei der Untersagung der Weiterfahrt handelt es sich um ein Mittel der Gefahrenabwehr. Die Änderung dient der Klarstellung, dass eine Verletzung von Rechtsnormen, die vom Überwachungsauftrag des Bundesamtes nach § 11 Absatz 2 umfasst ist, ausreicht, um die Weiterfahrt zu untersagen, und es darüber hinaus keiner Gefahr für einzelne Individualrechte anderer Verkehrsteilnehmer bedarf.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an den geänderten § 7. Gleichzeitig wird korrespondierend zu Absatz 1 klargestellt, dass die Vollzugskräfte die Weiterfahrt auch dann untersagen können, wenn die in § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Nummer 3, Absatz 2 und Absatz 3 genannten fahrzeugbezogenen Nachweise, Kabotagebelege, Begleitpapiere oder sonstigen Nachweise nicht mitgeführt oder zur Prüfung ausgehändigt bzw. nicht im Sinne des § 7 Absatz 6 elektronisch zugänglich oder lesbar gemacht werden. Nur so ist gewährleistet, dass die Vollzugskräfte effektiv nachprüfen können, ob die Beförderung ohne einen Verstoß gegen gesetzliche Bestimmungen durchgeführt wird.

Zu Nummer 17

Mit der Ergänzung in Absatz 1 Satz 2 wird die Lücke in Bezug auf die von der Marktbeobachtung des Bundesamtes umfassten Aufgabenbereiche geschlossen. Absatz 1 Satz 3 ist aufgrund des Bedarfs des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr an einer Analyse der Rahmenbedingungen des Marktgeschehens eingefügt worden.

Durch die Änderung in Absatz 2 Satz 1 umfasst der Bericht des Bundesamtes nun neben absehbaren künftigen Entwicklungen der Rahmenbedingungen auch den aktuellen Stand der Rahmenbedingungen des Marktgeschehens.

Die Änderung in Absatz 2 Satz 2 berücksichtigt, dass § 9 Absatz 6 BFStrMG nach seiner Novellierung durch das Zweite Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes vom 8. Juni 2021 (2. EEMD-Gesetz ; BGBl. 2021 I Nr. 31 S. 1603) die Verwendung von Mautdaten in anonymisierter Form auch für statistische Zwecke und für Zwecke des Verkehrsmanagements gestattet (vgl. BT-Drs. 19/27522, 43 f. BT-Drs. 19/29861, 12).

Zu Nummer 18

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine Anpassung auf Grund der Abschaffung der nationalen Erlaubnis.

Zu Buchstabe b

Hierdurch wird der gesetzliche Rahmen geschaffen, dass die Unternehmer selbst die notwendigen Daten in die Datei nach § 15 übermitteln. Auf diese Weise wird die Verwaltung nicht zusätzlich belastet. Näheres wird durch die zu ändernde Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung konkretisiert.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Durch diese Erweiterung der Datenweitergabe können die Ziele des Außenwirtschaftsrechts durch Unterstützung mit Informationen über die Zuverlässigkeit besser erreicht werden

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Gemäß Artikel 16 Absatz 2 Satz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der durch Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1055 geänderten Fassung müssen den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen folgende Daten aus dem nationalen Register (Verkehrsunternehmensdatei) zugänglich sein: - Amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g verfügt; - Die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen, wobei diese bis zum 31. März jedes Jahres in das einzelstaatliche Register aufzunehmen ist; - Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG. Die neuen Nummern 7 und 8 schaffen die Rechtsgrundlage, um den zuständigen inländischen Behörden und Stellen (Nummer 7) sowie den zuständigen Behörden und Stellen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraumes oder der Schweiz (Nummer 8) einen entsprechenden Zugriff auf den nicht öffentlichen Teil der Verkehrsunternehmensdatei zu ermöglichen. Für inländische Behörden und Stellen wird diese Zugriffsmöglichkeit auf die Vorbereitung und Durchführung von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen erweitert. Einzelheiten werden gemäß Absatz 7 durch

Rechtsverordnung geregelt. Entsprechendes gilt für Artikel 1 Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2022/738. Nummer 9 ermöglicht einen Zugriff im Zusammenhang mit der ordnungsgemäßen Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer.

Zu Buchstabe d

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Der alte § 9 BDSG (Technische und organisatorische Maßnahmen) existiert seit dem Inkrafttreten des neuen BDSG am 25.05.2018 nicht mehr.

Zu Nummer 19

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Es handelt sich um eine Klarstellung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b

Mitteilung ist nicht mehr erforderlich, da auf Daten durch die zuständigen Behörden direkt zugegriffen werden kann. Die Zwischenschaltung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität entfällt.

Zu Buchstabe c

Der Verweis auf inländische Behörden ist obsolet geworden, da diese auf Daten direkt zugreifen können, vgl. auch § 16 Absatz 3.

Zu Buchstabe d

Bei der Ergänzung handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung, die aufgrund der Neufassung des § 16 Absatz 4 erforderlich ist.

Zu Buchstabe e

Die Vorschrift ermöglicht, dass weitere Einzelheiten zum Verfahren der Übermittlung von Daten an das Bundesamt gemäß den Absätzen 2 und 2a, über die Zugriffsrechte und das Verfahren der Erteilung von Auskünften an die zuständigen Behörden nach Absatz 3 und 4 sowie zum Datenschutz und der Datensicherheit nebst Protokollierungspflicht des Bundesamtes in einer Rechtsverordnung bestimmt werden können. Die Mitwirkung der Länder wird durch das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates sichergestellt.

Zu Nummer 20

Ein zentraler Gegenstand des „EU-Mobilitätspakets I“ ist der Ausbau des sogenannten Risikoeinstufungssystems – einem Instrument für die Steuerung und Planung von Betriebs- und Straßenkontrollen, das derzeit dezentral von den Ländern betrieben wird. Nach den Bestimmungen der überarbeiteten Richtlinie 2006/22/EG sollen Informationen des Risikoeinstufungssystems über das ERRU-System (European Registers of Road Transport Undertakings) europaweit allen zuständigen Behörden für Straßenkontrollen zur Verfügung stehen. Das ERRU-System beruht auf der Vernetzung der einzelnen nationalen Kontaktstellen auf Basis der EUCARIS-Plattform. Dies bedingt eine vollständige Neukonzeption

des Risikoeinstufungssystems als zentral geführte Datenbank unter Berücksichtigung der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel aus der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 einschließlich Regelungen zur Übermittlung der für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen erforderlichen Daten durch die zuständigen Behörden. Mit der Ertüchtigung des Risikoeinstufungssystems geht eine Erweiterung der Verkehrsunternehmensdatei nach § 15 einher. Einzelheiten werden durch Rechtsverordnung geregelt. Geregelt wird die Umsetzung des in Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 1 Satz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verankerten Systems für die Risikoeinstufung von Unternehmen anhand der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen zahlreiche unionsrechtliche Regelungen sowie ergänzende Vorschriften im nationalen Recht. Durch den Verweis in Absatz 1 Satz 1 auf die Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2016/403 wird bestimmt, welche Verstöße in die Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung der einzelnen Unternehmen einfließen. Im zweiten Satz wird festgelegt, dass das Bundesamt zuständig für den Betrieb des Risikoeinstufungssystems ist. Absatz 2 Satz 1 stellt klar, dass die Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 für die Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung maßgeblich sind. Satz 2 dient der Umsetzung von Artikel 9 Absatz 2 Richtlinie 2006/22/EG, nach dem Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger geprüft werden. In Absatz 3 werden die zur Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 erforderlichen Datenübermittlungen der zuständigen Behörden an das Bundesamt geregelt. Die im Anhang der Durchführungsverordnung definierte Formel berücksichtigt gemäß Artikel 9 Absatz 1 Satz 3 Richtlinie 2006/22/EG die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache, ob ein Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt. Die Verwendung der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens soll wesentlich zur Harmonisierung der Durchsetzungspraktiken in der gesamten Europäischen Union beitragen. Die Vorschrift des Absatzes 4 ermöglicht, dass weitere Einzelheiten zur Datenübermittlung an das Bundesamt sowie zum Datenschutz und der Datensicherheit nebst Protokollierungspflicht des Bundesamtes in einer Rechtsverordnung bestimmt werden können. Die Mitwirkung der Länder wird durch das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates sichergestellt. Sofern die vorgesehenen Maßnahmen die Verarbeitung personenbezogener Daten umfassen, sollte dies in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union über den Schutz personenbezogener Daten erfolgen, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung) und gegebenenfalls der Richtlinie 2002/58/EG, erfolgen.

Zu Nummer 21

Zu Buchstabe a

Anpassung an Artikel 3a Absatz 2 Satz 2 der geänderten Mietfahrzeugrichtlinie (Richtlinie 2006/1/EG, die durch die Richtlinie (EU) 2022/738 geändert worden ist). Das Bundesamt für Logistik und Mobilität wurde bereits im Erlasswege Kontaktbehörde. Durch die gesetzliche Normierung wird ein Gleichlauf mit Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hergestellt.

Zu Buchstabe b

Das Vereinigte Königreich ist wegen des Austritts aus der EU und dem anschließenden Handels- und Kooperationsabkommen separat aufgenommen worden.

Zu Buchstabe c

Ergänzung des neuen Risikoeinstufungssystems.

Zu Buchstabe d

Das Vereinigte Königreich ist wegen des Austritts aus der EU und dem anschließenden Handels- und Kooperationsabkommen separat aufgenommen worden.

Zu Buchstabe e

Ergänzung des neuen Risikoeinstufungssystems.

Zu Buchstabe f

Das Vereinigte Königreich ist wegen des Austritts aus der EU und dem anschließenden Handels- und Kooperationsabkommen separat aufgenommen worden.

Zu Nummer 22

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Streichung ist eine Folgeänderung der abgeschafften nationalen Erlaubnis.

Zu Doppelbuchstabe bb

Durch die Änderung wird im Zusammenspiel mit der Änderung des § 21 Absatz 3 ermöglicht, dass das Bundesamt für Logistik und Mobilität für die Ahnung von Ordnungswidrigkeiten Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung zuständig wird.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Anpassung an die geänderten §§ 5 und 6.

Zu Doppelbuchstabe dd

Redaktionelle Anpassung an geänderten § 7.

Zu Doppelbuchstabe ee

Redaktionelle Anpassungen an geänderten § 7.

Zu Doppelbuchstabe ff

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Redaktionelle Anpassung an geänderten § 7.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Redaktionelle Anpassung an geänderten § 7.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Es handelt sich um die Korrektur einer Unrichtigkeit im geltenden Recht (§ 7 Absatz 4 Satz 1 fordert, dass "die Berechtigung" mitgeführt und ausgehändigt wird).

Zu Doppelbuchstabe gg

Die Nummer 6 des Absatzes 1 trägt der Einfügung des § 7 Absatz 3 Rechnung.

Zu Doppelbuchstabe hh

Die Einfügung dient der Ahndung von Verstößen gegen die Bestimmungen zum Einsatz von in Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums gemieteten Fahrzeugen.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Präzisierung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Ergänzung dient der wirksamen Sanktionierung rechtswidrigen Verhaltens

Zu Buchstabe c

Folgeänderung wegen der Einfügung von Nummer 6f sowie Anpassung des Bußgeldrahmens.

Zu Nummer 23

Die Vorschrift enthält eine Verordnungsermächtigung zum Erlass von Katalogverordnungen zur einheitlichen Ahndung von Verstößen gegen güterkraftverkehrsrechtliche Vorschriften.

Zu Nummer 24

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 25

Anpassung der Zuständigkeit für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten.

Zu Nummer 26

Übertragung des Inhalts des neuen § 12 Absatz 8 im Zusammenhang mit dem gewerblichen Güterkraftverkehr auf die zuständigen Landesbehörden.

Zu Nummer 27

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 28

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b

Durch diese Ermächtigungsgrundlage wird es dem BMDV entsprechend der europäischen Vorgaben ermöglicht, bei Bedarf Marktstörungen im Bereich des innerstaatlichen Straßen-güterverkehrs im kombinierten Verkehr einzudämmen oder zu beseitigen.

Zu Nummer 29

Die Vorschrift zur Gemeinschaftslizenz findet sich jetzt in § 3. Durch die Abschaffung der nationalen Erlaubnis bedarf es noch einer Überleitungsvorschrift. Der Unternehmer soll weiterhin auf die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis vertrauen können. Auf diese Weise wird der Bestandsschutz gewährleistet

Zu Nummer 30

Redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 2 (Änderung des Fahrpersonalgesetzes)

Zu Nummer 1

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 2

§ 6 des Fahrpersonalgesetzes erhält einen neuen Wortlaut. Nach dem bisherigen Wortlaut war das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales mit Zustimmung des Bundesrates ermächtigt, zur Durchführung der in § 2 Fahrpersonalgesetz genannten oder auf § 2 beruhenden Vorschriften allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen, insbesondere über die Erteilung einer Verwarnung wegen einer Ordnungswidrigkeit und darüber, in welchen Fällen eine solche Verwarnung nicht erteilt werden soll. Von dieser Ermächtigung wurde kein Gebrauch gemacht. Sie dürfte im Übrigen gegen Artikel 84 Absatz 2 GG verstoßen. Der bisherige Wortlaut wird durch eine Ermächtigung zum Erlass von Bußgeldkatalogverordnungen zur einheitlichen Ahndung von Verstößen gegen fahrpersonalrechtliche Vorschriften ersetzt.

Zu Artikel 3 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1

Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) können gemäß § 5 Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf nicht nur schriftlich, sondern auch in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbarer Signatur nach § 37 Absatz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz erteilt werden. Dem steht die Regelung in § 15 Absatz 1 Satz 1 erster Halbsatz, dass die Entscheidung über den Antrag auf eine Genehmigung schriftlich zu erfolgen hat, bislang entgegen. Die Regelung wird daher um die elektronische Form ergänzt.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Der Verweis in § 16 Absatz 1 Satz 2 auf Artikel 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat keinen eigenen Regelungsgehalt und kann daher gestrichen werden. Denn die dort vorgesehene Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mehrere Verkehrsträger umfassen, ist auf 15 Jahre beschränkt, wenn der Wert der schienengestützten Verkehrsträger mehr als 50 % des betreffenden Verkehrsdienstes ausmacht. Diese Laufzeit entspricht aber schon der Höchstgeltungsdauer der Genehmigung nach § 16 Absatz 1 Satz 1. Eine längere Geltungsdauer der Genehmigung als den ohnehin vorgesehenen 15 Jahren kann also auch mit dem Verweis auf Artikel 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht festgelegt werden.

Zu Buchstabe b

Bei der Auslegung der Vorschrift kam es im Vollzug zu Rechtsunsicherheiten. Denn anders als für den Straßenbahn- und Obusverkehr gemäß § 16 Absatz 1 Satz 2 kann die Geltungsdauer der Genehmigung für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nur unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verlängert werden und nicht auch unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Für diese unterschiedliche Behandlung gibt es keine sachlichen Gründe und sie entspricht auch nicht der Intention des Gesetzgebers, der sowohl beim Straßenbahn- und Obusverkehr als auch beim Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Geltungsdauer der Genehmigung an die nach Artikel 4 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 möglichen Laufzeiten eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags anpassen wollte. Dementsprechend sollten auch die in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Verlängerungsmöglichkeiten des öffentlichen Dienstleistungsauftrages auf die Geltungsdauer der Genehmigung übertragen werden, um den Gleichlauf von öffentlichem Dienstleistungsauftrag und Genehmigung zu gewährleisten (vgl. BT-Drucksache 17/8233 S. 16). Diese Absicht spiegelt sich bislang nur unvollständig im Gesetzestext wider und soll nun korrigiert werden.

Zu Nummer 3

Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) können gemäß § 5 Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf nicht nur schriftlich, sondern auch in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbarer Signatur nach § 37 Absatz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz erteilt werden. Dem steht die Regelung in § 20 Absatz 2 Satz 1, dass die einstweilige Erlaubnis schriftlich erteilt wird, bislang entgegen. Die Regelung wird daher um die elektronische Form ergänzt.

Zu Nummer 4

Die Einführung einer zusätzlichen Prüfung setzt die unionsrechtliche Vorgabe einer Rehabilitierungsmöglichkeit in Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 um. Ein Unternehmer oder Verkehrsleiter soll nach Aberkennung der Zuverlässigkeit als Berufszugangsvoraussetzung die Möglichkeit erhalten, sich zu rehabilitieren, um künftig wieder die Personenkraftverkehrsgeschäfte eines Unternehmens führen zu dürfen. Führender Gedanke dieser Regelung im Unionsrecht ist, dass durch die im Rahmen der Rehabilitierungsmaßnahme notwendige Befassung mit der Fachmaterie die Gefahr zukünftiger Zuwiderhandlungen, die die Zuverlässigkeit beeinträchtigen, verringert werden soll.

Nach deutschem Recht ist für die Erbringung des Fachkundenachweises das Bestehen einer Prüfung notwendig, vgl. § 3 und § 4 der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr. Auf die unionsrechtlich optionale Möglichkeit, als Voraussetzung für die

Erlangung der Fachkunde die die Teilnahme an einem Kurs vorzusehen, wurde verzichtet. Entsprechend soll auch die Rehabilitationsmaßnahme in Form einer Prüfung und nicht als verpflichtende Kursteilnahme in Deutschland durchgeführt werden. Die Einführung spezieller Kurse würden zudem vor dem Hintergrund der zu erwartenden geringen Fallzahlen und der in jedem Bundesland umzusetzenden Verfahren zu unverhältnismäßigem Verwaltungsaufwand führen.

Zu Nummer 5

Folgeänderung.

Zu Nummer 6

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 7

Redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Um das Unionsrecht rasch umzusetzen, ist ein baldiges Inkrafttreten erforderlich.