

10.09.25

Vk - In

Verordnung

des Bundesministeriums für Verkehr

Erste Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

A. Problem und Ziel

Mit der Änderungsverordnung werden die rechtlichen Bestimmungen der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung an die geänderten unionsrechtlichen Vorschriften 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 dabei umfassende Änderungen für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen. Dezentrale Länderlösungen werden zugunsten eines auf der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel basierenden zentralen Risikoeinstufungssystems abgelöst. Hierzu wird die Verkehrsunternehmensdatei nutzbar gemacht und die rechtlichen Vorgaben für die Verkehrsunternehmensdatei hinsichtlich der zu speichernden Daten und des Zugriffs der Akteure geändert. Zudem werden notwendige Anpassungen im nationalen Recht an die durch die Richtlinie (EU) 2022/738⁴ geänderte Richtlinie 2006/1/EG⁵ über

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 31.7.2020, 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 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, 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 (EU) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, 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 (AbI. L 137 vom 16.5.2022, S. 1).

⁵ 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 6. April 2022 (ABl. L 137 vom 16.5.2022) geändert worden ist.

die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vorgenommen.

B. Lösung; Nutzen

Die Verordnung vollzieht die oben genannten geänderten unionsrechtlichen Vorschriften durch entsprechende Anpassungen in der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung. Die Verordnungsänderung 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 (BALM) entstehen jährliche Mehrausgaben in Höhe von rund 5,6 Millionen Euro für Personal- und Sachaufwand. Die einmaligen Sachkosten belaufen sich zusätzlich auf rund 4,5 Millionen Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich keine Änderung des Erfüllungsaufwands.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 1.450.000 Euro. Davon entfallen 1.450.000 Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 5.358.000 Euro. Er erhöht sich um 5.478.000 Euro für den Bund und verringert sich um 120.000 Euro für die Länder (inkl. Kommunen). Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 4.620.000 Euro. Davon entfallen 4.535.000 Euro an einmaligem Erfüllungsaufwand auf den Bund und 85.000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen).

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht.

10.09.25

Vk - In

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr**

**Erste Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-
Durchführungsverordnung und der Fahrzeug-Zulassungs-
verordnung**

Bundeskanzleramt
Staatsminister beim Bundeskanzler

Berlin, 10. September 2025

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Anke Rehlinger

Sehr geehrte Frau Bundesratspräsidentin,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Erste Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-
Durchführungsverordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Michael Meister

Erste Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund

- des § 15 Absatz 7, des § 16 Absatz 9 und des § 16a Absatz 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom ... (BGBl. ... I Nr. ...) [Artikel 1 des Entwurfes des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes, BR-Drs. 376/25] geändert worden ist, und
- des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 70 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131):

Artikel 1⁷

Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung

Die Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung vom 21. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3126), die zuletzt durch Artikel 30 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 7 wird durch die folgende Nummer 7 ersetzt:

„7. Geburtsname, Familienname, Vorname, Doktorgrad, Geschlecht, Geburtsdatum, -ort, Geburtsstaat, Staatsangehörigkeit sowie Nummer der Bescheinigung der fachlichen Eignung der zur Führung der Kraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen (Verkehrsleiter nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der Fassung vom 15. Juli 2020),“.

bb) Nach Nummer 8 wird die folgende Nummer 8a eingefügt:

⁷

Dieser Artikel dient 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).

„8a. Anzahl der eingesetzten Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen, aber höchstens 3,5 Tonnen,“.

cc) Nummer 10 wird durch die folgende Nummer 10 ersetzt:

„10. Art, Anzahl, Nummer und aktueller Status, der erteilt

- a) Erlaubnisse nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am [...] [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes] geltenden Fassung,
- b) Gemeinschaftslizenzen nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 in der Fassung vom 15. Juli 2020,
- c) Gemeinschaftslizenzen nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in der Fassung vom 13. Mai 2013,
- d) CEMT-Genehmigungen im Sinne des § 1 Absatz 5 Nummer 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes,
- e) CEMT-Umzugsgenehmigungen im Sinne des § 1 Absatz 5 Nummer 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes,
- f) bilateralen Genehmigungen für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne des § 1 Absatz 5 Nummer 6 des Güterkraftverkehrsgesetzes,
- g) Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz zur Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr oder im Gelegenheitsverkehr,

einschließlich der entsprechenden Angaben zu Abschriften, Ausfertigungen und beglaubigten Kopien sowie die zuständige Erteilungsbehörde und der Gültigkeitszeitraum,“.

dd) In Nummer 11 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

ee) Nach Nummer 11 werden die folgenden Nummern 12 bis 16 eingefügt:

- „12. die Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Verkehrsunternehmen nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der Fassung vom 15. Juli 2020 verfügt, und der Staat, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind,
- 13. die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen, Fahrzeugkombinationen, Anhängern und Sattelanhängern, die von dem Verkehrsunternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden und von einem Unternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemietet und dort zugelassen sind,
- 14. die Anzahl der am 31. Dezember des jeweiligen Vorjahres im Verkehrsunternehmen beschäftigten Personen,

15. die allgemeine Risikoeinstufung des Verkehrsunternehmens nach § 16a Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes sowie
 16. die Erklärung des Unternehmens, dass die Voraussetzungen des § 8a Güterkraftverkehrsgesetz eingehalten werden.“
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „Geschäftszeichen“ durch die Angabe „Geschäftszeichen“ ersetzt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach Nummer 6 wird die folgende Nummer 6a eingefügt:

„6a. Anzahl der eingesetzten Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen, aber höchstens 3,5 Tonnen,“.
 - bb) Nummer 8 wird durch die folgende Nummer 8 ersetzt:

„8. Nummer der Erlaubnis nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am [...] [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes] geltenden Fassung, der Gemeinschaftslizenz nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 in der Fassung vom 15. Juli 2020 und der Gemeinschaftslizenz nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in der Fassung vom 13. Mai 2013 sowie jeweils die zuständige Erteilungsbehörde und den Gültigkeitszeitraum.“
2. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift wird die Angabe „durch das Bundesamt“ durch die Angabe „aus der Verkehrsunternehmensdatei“ ersetzt.
- b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 2a eingefügt:
- „(2a) Zum Zweck der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen dürfen
1. die nach Bundes- oder Landesrecht für Kontrollen zuständigen Behörden,
 2. die für Kontrollen zuständigen Behörden und Stellen
 - a) in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union,
 - b) in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder
 - c) in der Schweiz
- die Daten der Verkehrsunternehmen nach § 2 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 sowie 8 bis 15 abrufen, soweit dies für Vorbereitung und Durchführung von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen erforderlich ist.“
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird nach der Angabe „Abrufs nach Absatz 2“ die Angabe „oder Absatz 2a“ eingefügt.

bb) In Satz 5 wird die Angabe „nach § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes“ gestrichen.

3. § 4 wird durch die folgenden §§ 4, 4a und 4b ersetzt:

„§ 4

Datenübermittlung an das Bundesamt zum Zwecke der Führung der Verkehrsunternehmensdatei, Datenlöschung

(1) Die Erteilungsbehörden haben die Daten nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 11 an das Bundesamt zum Zwecke der Führung der Verkehrsunternehmensdatei in einer den Leitlinien nach § 7 Absatz 1 entsprechenden standardisierten Form im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Zuvor haben sie durch automatisierten Abruf festzustellen, ob im Datenbestand der Verkehrsunternehmensdatei zu dem betroffenen Unternehmen bereits ein Datensatz besteht. Besteht ein solcher Datensatz, sind diesem die zu übermittelnden Daten unter Angabe der Registrierungsnummer zuzuordnen.

(2) Das Bundesamt hat als speichernde Stelle zu jeder Übermittlung nach Absatz 1 Satz 1 zum Zwecke der Datenschutzkontrolle und Datensicherung zu protokollieren:

1. die übermittelten Daten,
2. die übermittelnde öffentliche Stelle,
3. die für die Übermittlung verantwortliche Person und
4. den Übermittlungszeitpunkt.

Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung sowie gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und sechs Monate nach ihrer Erstellung automatisiert zu löschen. Ergibt sich innerhalb dieser Frist der Bedarf für eine längere Speicherung zum Zwecke der Datenschutzkontrolle oder der Datensicherheit, so sind die Protokolldaten unverzüglich nach Fortfall dieses Bedarfs zu löschen.

(3) Die Verkehrsunternehmen haben zum Zwecke der Speicherung in der Verkehrsunternehmensdatei über eine vom Bundesamt betriebene Portalanwendung an die Verkehrsunternehmensdatei zu übermitteln:

1. das Kennzeichen jedes Fahrzeugs nach § 2 Absatz 1 Nummer 12
 - a) vor Beginn des Zeitraums, in dem das Fahrzeug dem Verkehrsunternehmen zur Verfügung steht, und
 - b) unverzüglich nach Ende des Zeitraums, in dem das Fahrzeug dem Verkehrsunternehmen zur Verfügung steht,
2. das Kennzeichen jedes Fahrzeugs nach § 2 Absatz 1 Nummer 13
 - a) vor Beginn des Einsatzes des Fahrzeugs und
 - b) unverzüglich nach Ende des Einsatzes des Fahrzeugs,
3. die Anzahl der beschäftigten Personen nach § 2 Absatz 1 Nummer 14 bis zum Ablauf des 31. März des Folgejahres.

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

(4) Das Bundesamt hat folgende Daten in der Verkehrsunternehmensdatei automatisiert zu löschen:

1. das Kennzeichen nach § 2 Absatz 1 Nummer 12 unverzüglich nach der Übermittlung nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b,
2. das Kennzeichen nach § 2 Absatz 1 Nummer 13 unverzüglich nach der Übermittlung nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b,
3. die Anzahl der beschäftigten Personen nach § 2 Absatz 1 Nummer 14
 - a) unverzüglich nach der Übermittlung der Anzahl der am 31. Dezember des Folgejahres im Verkehrsunternehmen beschäftigten Personen oder
 - b) an dem Tag, bis zu dem die Übermittlung der Anzahl der am 31. Dezember des Folgejahres beschäftigten Personen nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 3 hätte erfolgen müssen, falls die Übermittlung nicht rechtzeitig erfolgt ist.

§ 4a

Datenübermittlung an das Bundesamt zum Zwecke der Führung der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren und Datenabruf

(1) Für die Datenübermittlung nach § 16 Absatz 2 und 2a des Güterkraftverkehrsgesetzes durch die zuständigen Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten an das Bundesamt zum Zwecke der Führung der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren gilt § 4 Absatz 1 entsprechend.

(2) Die Erteilungsbehörden dürfen im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Überprüfung der Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der Verkehrsleiter Daten aus der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren im automatisierten Verfahren abrufen.

(3) § 3 Absatz 3 gilt entsprechend.

§ 4b

Verfahren der Datenübermittlung an das Bundesamt zum Zwecke der allgemeinen Risikoeinstufung

(1) Für die Datenübermittlung nach § 16a Absatz 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes durch die Erteilungsbehörden an das Bundesamt zum Zwecke der allgemeinen Risikoeinstufung gilt § 4 Absatz 1 entsprechend.

(2) Die nach Bundes- oder Landesrecht für Kontrollen zuständigen Behörden und die Aufsichtsbehörden nach § 4 des Fahrpersonalgesetzes haben die Daten nach § 16a Absatz 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes an das Bundesamt zum Zwecke der allgemeinen Risikoeinstufung in einer den Leitlinien nach § 7 Absatz 1 entsprechenden standardisierten Form im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln, indem die

zu übermittelnden Daten einem in dem Risikoeinstufungssystem bestehenden Datensatz des betroffenen Unternehmens zuzuordnen sind. § 4 Absatz 2 gilt entsprechend.“

4. In § 5 Absatz 1 wird nach der Angabe „einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union“ die Angabe „oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, des Vereinigten Königreichs oder der Schweiz“ eingefügt.
5. In der Überschrift zu § 6 wird die Angabe „den Inhalt der Verkehrsunternehmensdatei, Datenpflege“ durch die Angabe „die Datenübermittlung und die Datenrichtigkeit“ ersetzt.
6. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird nach der Angabe „Führung der Verkehrsunternehmensdatei“ die Angabe „, der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren nach § 16 des Güterkraftverkehrsgesetzes sowie des Risikoeinstufungssystems nach § 16a des Güterkraftverkehrsgesetzes“ eingefügt.
 - b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Bundesamt hat die erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen zu treffen, um den Datenschutz und die Datensicherheit, insbesondere der in der Verkehrsunternehmensdatei, der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren nach § 16 des Güterkraftverkehrsgesetzes und dem Risikoeinstufungssystem nach § 16a des Güterkraftverkehrsgesetzes gespeicherten Daten sicherzustellen, und zwar unter Beachtung der Artikel 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679. Im Falle der Nutzung allgemein zugänglicher Datennetze für die Datenübermittlung nach § 3 Absatz 2 und 2a, §§ 4 bis 4b und § 5 Absatz 2 sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden.“

7. Nach § 7 wird der folgende § 8 eingefügt:

„§ 8

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 19 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b des Güterkraftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 4 Absatz 3 Satz 1 ein Kennzeichen oder die dort genannte Anzahl der Personen nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt.“

8. Der bisherige § 8 wird zu § 9.

Artikel 2

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199, S. 2), die zuletzt durch Artikel 23 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 46 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 6 wird die Angabe „am Verkehr“ durch die Angabe „am gewerblichen Güterkraftverkehr“ ersetzt.
2. In Absatz 6 wird nach der Angabe „Absatz 1 Satz 1 bis 3“ die Angabe „oder 6“ eingefügt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

EU-Rechtsakte:

1. 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 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1055 vom 15. Juli 2020 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist
2. 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) Nr. 2020/1055 vom 15. Juli 2020 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist
3. Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88; L 272 vom 16.10.2015, S. 15), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1) geändert worden ist
4. Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35)

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit der Änderungsverordnung werden die rechtlichen Bestimmungen der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung an die geänderten unionsrechtlichen Vorschriften angepasst. Insbesondere erfolgen Anpassungen an das im Rahmen des so genannten Mobilitätspakets I geänderte Unionsrecht (Verordnung (EU) 2020/1055), welche die für das Güterkraftverkehrs- und das Personenbeförderungsrecht prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009) und die für das Güterkraftverkehrsrecht prägende Verordnung zum Marktzugang (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) geändert hat.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Wesentliche Bestandteile des Entwurfs sind die Änderungen für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen. Dezentrale Länderlösungen werden zugunsten eines auf der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel basierenden zentralen Risikoeinstufungssystems abgelöst. Hierzu wird die Verkehrsunternehmensdatei nutzbar gemacht und die rechtlichen Vorgaben für die Verkehrsunternehmensdatei hinsichtlich der zu speichernden Daten und des Zugriffs der Akteure geändert. Zudem werden notwendige Anpassungen im nationalen Recht an die durch die Richtlinie (EU) 2022/738 geänderte Richtlinie über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vorgenommen.

III. Exekutiver Fußabdruck

Es haben keine Interessenvertreter oder beauftragte Dritte wesentlich zum Inhalt des Gesetzesentwurfes beigetragen.

IV. Alternativen

Keine

V. Regelungskompetenz

Das Bundesministerium für Verkehr ist gemäß § 15 Absatz 7, § 16 Absatz 9 und § 16a Absatz 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) sowie § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176) ermächtigt, diese Rechtsverordnung zu erlassen. Der Bundesrat ist zu beteiligen.

Die vorgenannten Ermächtigungsgrundlagen sollen zum Teil erst durch die im Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes (BR-Drs. 376/25) vorgesehenen Änderungen des GüKG geschaffen werden. Dabei handelt es sich um die Änderung von § 15 Absatz 7 GüKG sowie die Einfügung eines neuen § 16 Absatz 9 GüKG und eines neuen § 16a Absatz 4 GüKG.

§ 15 Absatz 7 GüKG soll nach der Änderung lauten: „Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten der Führung der Verkehrsunternehmensdatei zu regeln, insbesondere 1. das Nähere zu den in der Verkehrsunternehmensdatei zu speichernden Daten einschließlich der Angaben zur Identifizierung der Unternehmen, der Inhaber, der geschäftsführungs- und vertretungsberechtigten Gesellschafter, der gesetzlichen Vertreter sowie Verkehrsleiter, 2. im Einzelfall von § 15 Absatz 6 abweichende Fristen für die Löschung von in der Verkehrsunternehmensdatei gespeicherten Daten zu bestimmen, 3. das Nähere zur Veröffentlichung des allgemein zugänglichen Teils der Datei, 4. das Nähere zum Verfahren der Übermittlung von Daten an und durch das Bundesamt, 5. das Nähere über Zugriffsrechte und das Verfahren der Erteilung von Auskünften, 6. das Nähere zur Verantwortung für den Inhalt der Verkehrsunternehmensdatei und die Datenpflege, 7. zu den erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Bundesamtes nach den Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 sowie 8. zu den Protokollierungspflichten des Bundesamtes.“

Der neue § 16 Absatz 9 GüKG soll lauten: „Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten zur Führung der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren zu regeln, insbesondere 1. zum Verfahren der Übermittlung von Daten an und durch das Bundesamt nach den Absätzen 2 und 2a, 2. über Zugriffsrechte und das Verfahren der Erteilung von Auskünften, 3. zu den erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Bundesamtes nach den Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 sowie 4. zu den Protokollierungspflichten des Bundesamtes.“

Der neue § 16a Absatz 4 GüKG soll lauten: „Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten zur Führung des Risikoeinstufungssystems zu regeln, insbesondere 1. zu den erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Bundesamtes nach den Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 sowie 2. zu den Protokollierungspflichten des Bundesamtes.“

Die Verordnung setzt ein vorheriges Inkrafttreten dieser Änderungen voraus.

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

Durch die Verordnung 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 Personenbeförderungsrecht prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) und die für das Güterkraftverkehrsrecht prägende Verordnung zum Marktzugang (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) geändert. Auch die durch die Richtlinie 2022/738 erfolgten Änderungen der Mietfahrzeugsrichtlinie 2006/1/EG werden umgesetzt.

VII. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Aspekte der Rechts- und Verwaltungsvereinfachung sind durch den Entwurf nicht betroffen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund werden sich für die Erledigung der Aufgaben in Zusammenhang mit der geänderten VUDat-DV zusätzliche jährliche Haushaltsausgaben ergeben. Diese belaufen sich auf 5.328.921,06 Euro.

Davon entstehen Personalkosten einschließlich Sach- und Gemeinkosten für folgende Aufgabenwahrnehmungen im BALM: Für Regelarbeiten am Unternehmensportal 7.094,36 Euro aufgrund eines zu erwartenden Mehrbedarfs von 0,05 Vollzeitäquivalente (VZÄ) der Wertigkeit E11. Für die applikatorische Betriebsführung des Kontrollbehördenportals 17.735,89 Euro, da ein Mehrbedarf von 0,125 VZÄ der Wertigkeit E11 erforderlich wird. Im Fachbereich Kontrolle entsteht ein Hausmittelbedarf in Höhe von 4.252.265,16 Euro. Dieser ergibt sich aufgrund des erforderlichen Mehrbedarfs von 30,0 VZÄ an Beschäftigten (E9b) des Verkehrskontrolldienstes (VKD), wodurch ein zusätzlicher Bedarf von 2,0 VZÄ der Wertigkeit E11 für die Leitung der Kontrolleinheiten benötigt wird. Darüber hinaus wird dadurch ein Bedarf von 1,0 VZÄ eines Sachbearbeitenden nach E11 für die Einsatzplanung erforderlich. Für die OWI-Sachbearbeitung nach § 8 VUDat-DV-E 246.886,8 Euro aufgrund eines zu erwartenden Mehrbedarfs von 1,875 VZÄ an Sachbearbeitenden nach A10. Für die Ticketbearbeitung (Second-Level-Support) 133.103,43 Euro, da hier ein Bedarf von 1,0 VZÄ eines Sachbearbeitenden nach E10 erforderlich wird sowie für Querschnittsaufgaben 671.835,42 Euro aufgrund eines zu erwartenden Mehrbedarfs von 4,735 VZÄ an Sachbearbeitenden nach E11.

Zusammengefasst wird zur Erfüllung dieses Gesetzes beim BALM mit folgendem Personalbedarf gerechnet:

VZÄ	Wertigkeit der Stelle	Bezeichnung
0,05	E11	Sachbearbeitung IT-Betrieb
0,125	E11	Sachbearbeitung IT-Betrieb
30,0	E9b	Kontrollbeschäftigte des VKD
2,0	E11	Leitung Kontrolleinheit
1,0	E11	Sachbearbeitung Einsatzplanung
1,875	A10	Sachbearbeitung Ordnungswidrigkeitenverfahren
1,0	E10	Sachbearbeitung Service-stelle
4,735	E11	Sachbearbeitung Querschnittsaufgaben

Zudem entstehen jährliche Sachkosten in Höhe von insgesamt 236.000 Euro für A) die Ausstattung der Kontrollbeschäftigten mit Dienst- und Schutzkleidung, deren Kosten sich auf 16.500 Euro belaufen. B) Der Haushaltsmittelbedarf für Lizenzen für das Unternehmensportal umfasst 39.500 Euro sowie C) für die Weiterentwicklung des Unternehmensportals 95.000 Euro und D) für applikatorische Betriebsführung des Unternehmensportals 85.000 Euro

Hinzu kommen einmalige Haushaltsausgaben in Höhe von 4.470.853,72 Euro beim BALM. Diese setzen sich zusammen aus den Kosten in Höhe von rund 200.000 Euro für die Einrichtung eines Risikoeinstufungssystems, in Höhe von 535.000 Euro für die Implementierung eines Unternehmensportals sowie Kosten in Höhe von 186.000 Euro für die Einrichtung eines Kontrollbehördenportals beim BALM. Zudem entstehen Kosten in Höhe von 163.875,00 Euro für die Erstausrüstung von Kontrolldienstbeschäftigten mit Dienst- u. Schutzkleidung und Kontrollausrüstung sowie in Höhe von 3.374.833,20 Euro für 15 Kontrollfahrzeuge einschließlich Kontrolltechnik. Ein weiterer einmaliger Aufwand in Höhe von 11.145,52 Euro betrifft die Inbetriebnahme der Portalserver und Anbindung an die Verkehrsunternehmensdatei im Zusammenhang dem Kontrollbehördenportal.

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

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich keine Änderung des Erfüllungsaufwands.

4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

4.2.1 Meldepflicht der Verkehrsunternehmen vor Beginn und nach Ende des Einsatzes eines neuen Fahrzeugs über das vom BALM betriebene Unternehmensportal; § 4 Absatz 2 Nummer 1 VUDat-DV-E

Die Einfügung des § 4 Absatz 3 VUDat-DV führt eine neue Meldepflicht für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen ein. Demnach sind die Unternehmen verpflichtet, vor Beginn und nach Ende des Einsatzes eines neuen Fahrzeugs, einer neuen Fahrzeugkombination oder neuer Anhänger und Sattelanhänger die entsprechenden Kennzeichen über eine vom BALM einzurichtende Portalanwendung zu übermitteln. Die Pflicht betrifft nicht nur Fahrzeuge, die Teil der Unternehmensflotte sind (§ 2 Absatz 1 Nummer 12), sondern ebenfalls Fahrzeuge, Fahrzeugkombinationen oder Anhänger und Sattelanhänger, die vom Unternehmen im gewerblichen Güterverkehr eingesetzt werden und von einem Unternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union gemietet sind (§ 2 Absatz 1 Nummer 13 VUDat-DV-E).

Hinsichtlich der Meldungen nach § 4 Absatz 3 Nummer 1 VUDat-DV-E i. V. m. § 2 Absatz 1 Nummer 12 VUDat-DV-E ist anzunehmen, dass diese hauptsächlich durch Änderungen im Fuhrpark der Unternehmen aufgrund von Nutzung, Abnutzung und Verschleiß der unternehmenseigenen Fahrzeuge verursacht wird. Laut der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) beträgt die durchschnittliche Nutzungsdauer eines Fahrzeugs durch Güterkraftverkehrsunternehmen ca. 5 Jahre. Ferner sind für die Schätzung der vorgegebenen Meldungen die unterschiedlichen Fuhrparkgrößen der betroffenen Unternehmen zu berücksichtigen. Bei Anwendung der oben genannten Nutzungsdauer auf die in der Verkehrsunternehmensdatei registrierten Unternehmen unter Berücksichtigung deren Fuhrparkgrößen ergeben sich folgende Fallzahlen für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen:

Güterkraftverkehrsunternehmen

Fuhrpark	Anzahl der Unternehmen	Durchschnittliche Anzahl der Mitteilungen nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 pro Unternehmen im Jahr	Durchschnittliche Anzahl der Mitteilungen nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 aller Unternehmen einer Fuhrpark-Klasse im Jahr
1 bis 10 Fahrzeuge	46 988	2	93 976
11 bis 50 Fahrzeuge	10 836	10	108 360
51 bis 300 Fahrzeuge	1 333	60	79 980
301 bis mehr als 1.000 Fahrzeuge	41	200	8 200
Summe	59 198		290 516

Personenkraftverkehrsunternehmen			
Fuhrpark	Anzahl der Unternehmen	Durchschnittliche Anzahl der Mitteilungen nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 pro Unternehmen im Jahr	Durchschnittliche Anzahl der Mitteilungen nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 aller Unternehmen einer Fuhrpark-Klasse im Jahr
1 bis 10 Fahrzeuge	3 881	1	3 881
11 bis 50 Fahrzeuge	1 024	6	6 144
51 bis 300 Fahrzeuge	148	38	5 624
301 bis mehr als 815 Fahrzeuge	4	102	408
Summe	5 057		16 057

Insgesamt ergeben sich rund 307.000 Meldungen aufgrund von § 4 Absatz 3 Nummer 1 VUDat-DV-E i. V. m. § 2 Absatz 1 Nummer 12 VUDat-DV-E. Hinsichtlich der Meldungen aufgrund des Einsatzes von Fahrzeugen, Fahrzeugkombinationen oder Anhängern und Sattelanhängern, die von einem Unternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union gemietet sind (§ 4 Absatz 3 Nummer 1 VUDat-DV-E i. V. m. § 2 Absatz 1 Nummer 13 VUDat-DV-E), liegen keine öffentlich zugänglichen Informationen vor. Es wird angesichts fehlender Datengrundlage angenommen, dass Meldungen aufgrund eines angemieteten Fahrzeugs doppelt so häufig vorkommen wie die Meldungen in Zusammenhang mit der betriebsbedingten Erneuerung des Fuhrparks. Dementsprechend ist von insgesamt rund 921.000 Meldungen im Jahr auszugehen.

Für die Übermittlung der Informationen über das Kennzeichen eines Fahrzeugs wird entsprechend der Zeitwerttabelle für Vorgaben der Wirtschaft im Leitfaden (s. Leitfaden, Anhang 5: Formulare ausfüllen, einfach) von einem Zeitaufwand pro Fall in Höhe von 3 Minuten ausgegangen. Es ist ferner anzunehmen, dass der Zugriff auf die vom BALM einzurichtende Portalanwendung mittels verfügbarer Ausstattung bei den betroffenen Unternehmen möglich sein wird, sodass es in diesem Zusammenhang zu keinen weiteren laufenden Sachkosten oder einmaligen Umstellungskosten kommt.

Bei jährlich rund 921.000 geschätzten Meldungen, einem durchschnittlichen Lohnsatz von 29,20 Euro pro Stunde (vgl. Leitfaden, Anhang 7: H Verkehr und Lagerei, Durchschnitt) und einem Zeitaufwand pro Fall von ca. 3 Minuten ergeben sich für die Wirtschaft zusätzliche Bürokratiekosten in Höhe von rund 1,35 Millionen Euro im Jahr.

4.2.2 Meldepflicht der Verkehrsunternehmen über die Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen über das vom BALM betriebene Unternehmensportal; § 4 Absatz 3 Nummer 3 VUDat-DV-E

Nach § 4 Absatz 3 Nummer 3 VUDat-DV-E sind Kraftverkehrsunternehmen dazu verpflichtet, jährlich die Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen (§ 2 Absatz 1 Nummer 14 VUDat-DV-E) über eine vom BALM betriebene Portalanwendung zu übermitteln.

Laut Auskunft des BALM waren in September 2023 rund 68 400 Kraftverkehrsunternehmen in der Verkehrsunternehmensdatei registriert.

Analog zu Vorgabe 4.2.1 wird für die Meldung nach § 4 Absatz 3 Nummer 3 VUDat-DV-E ein Zeitaufwand pro Fall in Höhe von ca. 3 Minuten angenommen. Ferner ist weder von zusätzlichen laufenden Sachkosten noch von einmaligen Umstellungskosten auszugehen.

Bei jährlich rund 68 400 geschätzten Meldungen, einem durchschnittlichen Lohnsatz von 29,20 Euro pro Stunde (s. Leitfaden, Anhang 7: H Verkehr und Lagerei, Durchschnitt) und einem Zeitaufwand pro Fall von ca. 3 Minuten ergeben sich für die Wirtschaft zusätzliche Bürokratiekosten in Höhe von rund 100.000 Euro im Jahr.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

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

4.3.1: Einrichtung und Betrieb eines Unternehmensportal beim BALM; § 4 Absatz 2 VUDat-DV-E

Für die Meldungen der Kraftverkehrsunternehmen nach § 4 Absatz 2 Nummer 1 und 2 VUDat-DV-E (s. Vorgaben 4.2.1 und 4.2.2) hat das BALM eine Portalanwendung einzurichten und zu betreiben.

Auf der Grundlage von Erfahrungswerten aus der Entwicklung und Umsetzung eines Portals im Mautbereich werden die einmaligen Kosten für die Entwicklung und Lizenzierung des Unternehmensportals auf rund 535.000 Euro sowie die laufenden Kosten für die betriebsbedingte Pflege und Weiterentwicklung der Systeme auf rund 230.000 Euro geschätzt.

4.3.2: Wegfall von Anhörungsverfahren beim BALM aufgrund des automatisierten Datenabrufs der Erteilungsbehörden aus der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren zur Überprüfung der Zuverlässigkeit eines Unternehmers; § 4a Absatz 2 VUDat-DV-E

Den Erteilungsbehörden wird nach § 4a Absatz 2 VUDat-DV-E ein direkter Lesezugriff auf die Datei über abgeschlossenen Bußgeldverfahren beim BALM eingeräumt. Dadurch entfällt beim BALM die Beantwortung von Anhörungsverfahren aus den Erteilungsbehörden.

Im Jahr 2022 wurden rund 8.100 Anhörungsverfahren vom BALM durchgeführt. Dabei nahm die Bearbeitung einer Anhörung im Durchschnitt ca. 25 Minuten in Anspruch, wobei hiervon ca. 5 Minuten für notwendige Recherchearbeiten aufgewendet werden, die von einem Mitarbeitenden im mittleren Dienst mit einem Lohnsatz in Höhe von 33,80 Euro pro Stunde (s. Leitfaden, Anhang 9: Bund, mittlerer Dienst) erledigt werden und ca. 20 Minuten für das Verfassen einer Stellungnahme durch einen Mitarbeitenden des gehobenen Dienstes mit einem Lohnsatz von 46,50 Euro pro Stunde (s. Leitfaden, Anhang 9: Bund,

gehobener Dienst) anfallen. Dementsprechend reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes um rund 149.000 Euro.

4.3.3: Automatisierter Datenabruf der Erteilungsbehörden aus der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren zur Überprüfung der Zuverlässigkeit eines Unternehmers; § 4a Absatz 2 VUDat-DV-E

Den Erteilungsbehörden wird nach § 4a Absatz 2 VUDat-DV-E ein direkter Lesezugriff auf die Datei über abgeschlossenen Bußgeldverfahren beim BALM eingeräumt. Dadurch können die Erteilungsbehörden zukünftig auf die für die Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Informationen zugreifen, ohne aufwändige Anhörungsverfahren unter Beteiligung des BALM durchführen zu müssen.

Spiegelbildlich zu Vorgabe 4.3.2 ist von rund 8.100 Anhörungsverfahren im Jahr auszugehen. Angaben der Länder zufolge nimmt die Erstellung einer Anfrage an das BALM im Anhörungsverfahren ca. 25 Minuten in Anspruch, wobei alle hierfür erforderliche Tätigkeiten von einem Mitarbeitenden des mittleren Dienstes ausgeführt werden. Dementsprechend wird ein Lohnsatz in Höhe von 33,70 Euro pro Stunde (s. Leitfaden, Anhang 9: Länder, mittlerer Dienst) angesetzt. Der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder reduziert sich somit um rund 120 000 Euro.

4.3.4: Verfahren der Datenübermittlung an das Risikoeinstufungssystem nach § 16a des Güterkraftverkehrsgesetzes; § 4b Absatz 1 und 2 VUDat-DV-E

Das derzeit dezentrale, von den Ländern betriebene Risikoeinstufungssystem soll den Neuregelungen zufolge durch ein zentrales, beim BALM angesiedeltes Risikoeinstufungssystem ersetzt werden. Durch die Neuregelung entsteht dem Bund sowohl einmaliger wie auch laufender Erfüllungsaufwand. Zudem verursacht die Rechtsänderung einmaligen Erfüllungsaufwand der Länder infolge von notwendigen Anpassungen der bestehenden Fachverfahren zur effektiven Nutzung der neu einzurichtenden Übermittlungswege.

Zur Ermittlung des vom neuen § 4b Absatz 1 und 2 VUDat-DV-E verursachten Erfüllungsaufwands wurde das BALM befragt. Die Befragung ergab folgende geschätzte einmalige sowie laufende Aufwände:

Die einmaligen Umsetzungskosten des zentralen Risikoeinstufungssystems belaufen sich auf ca. 200 000 Euro. Hierin enthalten sind Kosten für notwendige Softwareausstattung sowie für die Inanspruchnahme von Schulungs- und Beratungsmaßnahmen.

Ferner ist die Implementierung eines Kontrollbehördenportals beim BALM für die Übermittlung und Bearbeitung von Eintragungen der zuständigen Kontrollbehörden vorgesehen. Dies verursacht einmalige Kosten von ca. 197.000 Euro sowie jährliche Personal- und Sachkosten für die Betriebsführung des Portals in Höhe von ca. 18.000 Euro.

Auch auf Seiten der Länderverwaltung müssen Anpassungen an den bestehenden Fachverfahren vorgenommen werden, um den zuständigen Kontrollbehörden den effektiven Zugang zum neu einzurichtenden System zu ermöglichen. Als Richtwert werden mangels anderweitig verfügbarer Informationen interne Erfahrungswerte angenommen. Danach verursacht die Anpassung bestehender Fachverfahren im Schnitt einen einmaligen Personalbedarf von rund 120 Stunden. Bei Anwendung des durchschnittlichen Lohnsatzes der Länderverwaltung (s. Leitfaden, Anhang 9) in Höhe von 43,80 Euro pro Stunde verursacht die Anpassung bestehender Systeme Personalkosten in Höhe von rund 5.300 Euro pro Fall. Unter der Annahme, dass die Anpassung der Systeme in jedem Bundesland zentral koordiniert wird, entsteht den Ländern ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 85.000 Euro.

Für laufende Arbeiten in Zusammenhang mit der Übermittlung der Daten an das Risikoeinstufungssystem wird ein personeller Mehrbedarf von 30 Stellen im Kontrolldienst geschätzt. Bei stellenbezogenen Personal- und Sachkosten von rund 130.000 Euro ergibt sich ein jährlicher Personal- und Sachkostenbedarf beim BALM in Höhe von rund 3,9 Millionen Euro.

Zudem geht mit den zusätzlichen Beschäftigten im Kontrolldienst ein Zuwachs an Querschnittsaufgaben in der Fachabteilung „Kontrolldienst“ sowie in der Behördenverwaltung einher. So wären in der Fachabteilung „Kontrolldienst“ zwei zusätzliche Stellen für die Leitung der neuen Kontrolleinheiten, eine zusätzliche Stelle für die Einsatzplanung und eine zusätzliche Stelle für die fachspezifischen IT-Betreuung notwendig. Für die Verwaltungsabteilung ergibt sich zudem ein Mehrbedarf von 4,7 Mitarbeiterkapazitäten. Insgesamt entstehen jährliche Personal- und Sachkosten von rund 559.000 Euro im fachspezifischen Querschnittsbereich und rund 672.000 Euro im behördlichen Verwaltungsbereich.

Für die Erstausrüstung der zusätzlichen 30 Vollzugskräfte fallen einmalige Kosten in Zusammenhang mit Dienst- und Schutzkleidung, persönlicher Kontrollausrüstung und zusätzlichen Kontrollfahrzeugen an. Hierfür werden einmalige Kosten in Höhe von rund 3,6 Millionen Euro geschätzt.

Insgesamt entsteht dem Bund einmalige Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 4 Millionen Euro ($=200.000 + 197.000 + 3.600.000$) und jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 5,15 Millionen Euro ($=18.000 + 3.900.000 + 559.000 + 672.000$).

4.3.5: Ahndung von Ordnungswidrigkeiten; § 8 VUDat-DV-E

Nach der Neuregelung ist das BALM für die Ahndung der Ordnungswidrigkeiten in Zusammenhang mit der Richtigkeit, Vollständigkeit und Rechtzeitigkeit der Meldungen nach § 4 Absatz 2 VUDat-DV-E zuständig. Ausgehend von einer Beanstandungsquote von ca. 3% der im Inland ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen pro Jahr wird geschätzt, dass jährlich zwischen 1.500 und 2.000 Verstöße zu ahnden wären. Dies erzeugt einen personellen Mehrbedarf von ca. 1,9 Mitarbeiterkapazitäten, welche jährliche Personal- und Sachkosten in Höhe von rund 247.000 Euro verursachen.

5. Weitere Kosten

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

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung sowie eine Evaluierung der Verordnung sind nicht erforderlich, da im Wesentlichen zwingende Vorschriften des Unionsrecht im deutschen Recht nachgebildet werden.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1 (Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung)****Zu Nummer 1****Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Änderungen in Absatz 1 dienen der Anpassung an das geänderte Unionsrecht. Im Rahmen des EU-Mobilitätspakets I sind u. a. die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 durch die Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 geändert worden.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Aufnahme der in Nummer 8a genannten Daten trägt dem Umstand Rechnung, dass inländische Transportunternehmer, die innerhalb der Europäischen Union grenzüberschreitende Gütertransporte mit Fahrzeugen mit einem höheren zulässigen Gesamtgewicht als 2,5 Tonnen, jedoch höchstens 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht durchführen, seit dem 21. Februar 2022 ebenfalls die Berufszugangsvoraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfüllen müssen und seit dem 21. Mai 2022 eine Gemeinschaftslizenz benötigen.

Zu Doppelbuchstabe cc

Folgeänderung aufgrund der unter Buchstabe aa genannten Anpassung an das Unionsrecht sowie redaktionelle Änderungen zur besseren Übersichtlichkeit.

Zu Doppelbuchstabe dd

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe ee

Die in den Nummern 12, 14 und 15 aufgenommenen Daten dienen der Durchführung der Vorgaben des geänderten Artikels 16 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der den Mindestinhalt der einzelstaatlichen Register in Verbindung mit dem Beschluss 2009/992/EU der Kommission vom 17. Dezember 2009 über Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind (ABl. L 339 vom 22.12.2009), vorgibt.

Danach sind nun auch folgende Daten in dem einzelstaatlichen Register der Kraftverkehrsunternehmen zu speichern:

- 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.

Insbesondere die zusätzliche Speicherung von Angaben zum amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die ein Unternehmen verfügt und zu seiner Risikoeinstufung, sollen eine

bessere nationale und grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ermöglichen (vgl. 17. Erwägungsgrund der Verordnung (EU) 2020/1055).

Die unter Nummer 13 aufgenommenen Daten dienen der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 3 und Artikel 3a Absatz 1 der Richtlinie 2022/738 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG.

Die unter Nummer 16 aufgenommene Erklärung des Unternehmens dient der Kontrolle der Einhaltung der Voraussetzungen zum Einsatz von gemieteten Fahrzeugen nach § 8a GüKG.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Anpassung an den Wortlaut des neuen § 2 Absatz 1 Nummer 8a.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Durch die Anpassung der Überschrift wird klargestellt, dass die Datenübermittlung an die beim BALM geführte Verkehrsunternehmensdatei erfolgt.

Zu Buchstabe b

Der neu eingefügte Absatz dient der Umsetzung des Artikels 16 Absatz 2 Satz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, der durch die Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 geändert worden ist. Danach müssen den zuständigen Behörden (insbesondere das BALM, die Polizeien der Länder und die Dienststellen der Zollverwaltung) bei Straßenkontrollen spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten des Durchführungsrechtsakts zur Festlegung der Funktionen, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Datenzugriff ermöglichen, folgende Daten aus dem nationalen Register (Verkehrsunternehmensdatei) zugänglich sein:

- Amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 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.

Für die Vorbereitung bzw. die Durchführung von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen sind den zuständigen Kontrollbehörden daher auf Ersuchen die in § 2 Absatz 1 Nummer 12 bis 15 genannten Daten aus dem nicht öffentlichen Teil der Verkehrsunternehmensdatei zu übermitteln.

Die Übermittlung der in § 2 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 sowie 8 bis 11 genannten Daten an die Kontrollbehörden dient der Umsetzung des Anhangs III der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010, der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1440 der Kommission vom 08. August 2017 geändert worden ist.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Ergänzung in Satz 1 ist aufgrund der Aufnahme des Absatzes 2a erforderlich.

Zu Doppelbuchstabe bb

Bei der Streichung des § 9 BDSG in Satz 5 handelt es 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 3

Durch die Anpassung der Überschrift von § 4 wird klargestellt, dass die Norm die Datenübermittlung an die Verkehrsunternehmensdatei sowie die Datenlöschung betrifft.

Die Präzisierung in § 4 Absatz 1 Satz 1 ist aufgrund der Änderungen des § 2 Absatz 1 erforderlich.

Aus Gründen des Datenschutzes hat das Bundesamt bei der Datenübermittlung durch die Erteilungsbehörden im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 gemäß Absatz 2 Aufzeichnungen vorzunehmen. Sie erlauben die Feststellung, wer zu welchem Zeitpunkt welche Daten übermittelt hat. Die Protokolldaten werden sechs Monate nach ihrer Erstellung automatisiert gelöscht, sofern sich innerhalb der Frist nicht der Bedarf für eine längere Speicherung zur Sicherung einer effizienten datenschutzrechtlichen Kontrolle ergibt.

Hinsichtlich des Absatzes 1 Satz 2 ergeben sich die Pflichten zur Fertigung von Aufzeichnungen über bei der Durchführung der Abrufe verwendete Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten, zur ausschließlichen Verwendung der protokollierten Daten für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage, zum Schutz der Protokolldaten durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch und zur Löschung der Protokolldaten nach sechs Monaten aus § 3 Absatz 3 Satz 3 ff.

Der neu eingefügte Absatz 3 stellt eine Folgeänderung zur Erweiterung des § 2 Absatz 1 um die Nummern 12 bis 14 dar.

Da unter "Fahrzeugen, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g [der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009] verfügt", auch kurzfristig und befristet angemietete Fahrzeuge zu verstehen sind, kann die Aktualität und Vollständigkeit der Daten nur gewährleistet werden, wenn die Daten nach § 2 Absatz 1 Nummer 12 unverzüglich durch die Verkehrsunternehmen übermittelt werden, die die Fahrzeuge einsetzen. Durch die Verwendung des Wortes „unverzüglich“ können besondere Umstände des Einzelfalls (z.B. Fahrzeugpannen) für den Zeitpunkt der Meldepflicht berücksichtigt werden. Dies gilt auch für die Angaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 13, die aufgrund einer Vorgabe 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 06.01.2022 (ABl. L 137

vom 16.05.022) geändert worden ist, zusätzlich in der Verkehrsunternehmensdatei erfasst werden. Mit der Übermittlung der Informationen nach § 2 Absatz 1 Nummer 14 durch die Verkehrsunternehmen wird schließlich eine bessere Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 ermöglicht.

Das BALM kann für die Kommunikation zwischen dem Unternehmensportal und der Verkehrsunternehmensdatei, unter Beachtung der technischen Anforderungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik, eine Schnittstelle für die automatisierte Übertragung der Daten zur Verfügung stellen. Auf diese Weise können die Verfahren vereinfacht und beschleunigt werden.

In § 4a finden sich Folgeänderungen wegen der Überarbeitung des § 4. Gemäß § 4a hat die zuständige Stelle die Datenübermittlung an die Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren nach den Vorgaben des § 4 Absatz 1 (i. V. m. § 7 Absatz 1) vorzunehmen. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist von entscheidender Bedeutung, um die richtige Zuordnung der zu übermittelnden Daten zu den bereits vorhandenen Daten über das betroffene Unternehmen zu gewährleisten. Aus Gründen der Datenintegrität hat das BALM im Zusammenhang mit der Datenübermittlung durch die zuständigen Verwaltungsbehörden im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 entsprechend § 4 Absatz 2 Aufzeichnungen zu führen. Aus diesen muss ersichtlich sein, wer zu welchem Zeitpunkt welche Daten übermittelt hat. Hinsichtlich der Datenübermittlung durch das Bundesamt i. S. d. Absatzes 1 Satz 1 i. V. m. § 4 Absatz 1 Satz 2 ergeben sich die Pflichten zur Fertigung von Aufzeichnungen über bei der Durchführung der Abrufe verwendete Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten, zur ausschließlichen Verwendung der protokollierten Daten für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage, zum Schutz der Protokolldaten durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch und zur Löschung der Protokolldaten nach sechs Monaten aus § 3 Absatz 3 Satz 3 ff.

Zur Verwaltungsvereinfachung wird nach Abschaffung der Anhörung des BALM durch das 2. Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes den zuständigen Landesbehörden zur Überprüfung der Zuverlässigkeit des Unternehmers oder des Verkehrsleiters ein lesender Zugriff auf die Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren gewährt. Der Verweis auf § 3 Absatz 3 dient der Einhaltung des Datenschutzes.

Gemäß § 4b haben die zuständigen Stellen die Datenübermittlung an das Risikoeinstufungssystem nach den Vorgaben des § 4 Absatz 1 (in Verbindung mit § 7 Absatz 1) vorzunehmen. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist äußerst wichtig, um die korrekte Zuordnung der zu übermittelnden Daten zu den bereits vorhandenen Daten über das betroffene Unternehmen zu gewährleisten. Anderenfalls kann eine ordnungsgemäße Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung des betroffenen Unternehmens 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) nicht gewährleistet werden. Die korrekte Berechnung ist jedoch von erheblicher Bedeutung, da Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger zu kontrollieren sind (vgl. § 16a Absatz 2 Satz 2 GüKG und Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2006/22/EG).

Aus Gründen der Datenintegrität hat das BALM im Zusammenhang mit der Datenübermittlung durch die zuständigen Behörden im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 und Absatz 2 entsprechend § 4 Absatz 2 Aufzeichnungen vorzunehmen. Diese erlauben die Feststellung, wer zu welchem Zeitpunkt welche Daten übermittelt hat. Hinsichtlich der Datenübermittlung durch das Bundesamt i. S. d. Absatzes 1 Satz 1 (i. V. m. § 4 Absatz 1 Satz 2) ergeben sich die Pflichten zur Fertigung von Aufzeichnungen über bei der Durchführung der Abrufe

verwendete Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten, zur ausschließlichen Verwendung der protokollierten Daten für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage, zum Schutz der Protokolldaten durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch und zur Löschung der Protokolldaten nach sechs Monaten aus § 3 Absatz 3 Satz 3 ff.

Zu Nummer 4

Abfrageberechtigt sind nicht nur Behörden anderer EU-Mitgliedstaaten, sondern auch Behörden anderer Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums, des Vereinigten Königreichs und der Schweiz.

Zu Nummer 5

Die Anpassung der Überschrift dient der Klarstellung.

Zu Nummer 6**Zu Buchstabe a**

Aufgrund des erweiterten Anwendungsbereichs der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung ist diese Anpassung erforderlich.

Zu Buchstabe b

Die Anpassung in Satz 1 dient der Klarstellung im Hinblick darauf, dass das Bundesamt im Zusammenhang mit den in der Verkehrsunternehmensdatei, der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren nach § 16 des Güterkraftverkehrsgesetzes und dem Risikoeinstufungssystem nach § 16a des Güterkraftverkehrsgesetzes gespeicherten Daten die anwendbaren Regelungen des europäischen und nationalen Rechts hinsichtlich der Vertraulichkeit, des Datenschutzes und der Datensicherheit zu beachten hat. In Satz 2 ist die Anpassung aufgrund des erweiterten Anwendungsbereichs der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung erforderlich.

Zu Nummer 7

Durch die Schaffung des Bußgeldtatbestandes für Zuwiderhandlungen gegen die Mitteilungspflicht des Verkehrsunternehmens nach § 4 Absatz 3 Satz 1 zur Übermittlung der Daten nach § 2 Absatz 1 Nummer 12, 13 und 14, soll die Richtigkeit und Aktualität der übermittelten Daten gewährleistet werden. Die gespeicherten Daten dienen einer besseren nationalen und grenzüberschreitenden Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009, sodass auf die Richtigkeit und Aktualität der Informationen vertraut werden können muss.

Zu Nummer 8

Folgeänderung zu Nummer 7.

Zu Artikel 2 (Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung)**Zu Nummer 1**

Zur Vermeidung von Steuerausfällen ist die Ausnahme auf den gewerblichen Güterkraftverkehr zu beschränken. Der Werkverkehr soll nicht unter die Ausnahme fallen.

Zu Nummer 2

Anpassung an § 46 Absatz 1 Satz 6.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

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

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKR-G

Erste Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (NKR-Nr. 7696)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 1,5 Mio. Euro
davon aus Bürokratiekosten:	rund 1,5 Mio. Euro
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 5,5 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 4,5 Mio. Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -120 000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 85 000 Euro

„One in one out“-Regel Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben stellt im Sinne der „One in one out“-Regel der Bundesregierung kein „In“ dar, da er allein aus der Umsetzung von EU-Recht resultiert. Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Der NKR empfiehlt die zugehörigen FIM-Artefakte zeitnah zu erstellen.
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht hinausgegangen wird.
Evaluierung	Eine Evaluierung des Vorhabens ist nicht vorgesehen.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben: Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen
<u>Regelungsfolgen</u> Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände. <u>Digitaltauglichkeit</u> Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Der NKR empfiehlt die zugehörigen FIM-Artefakte zeitnah zu erstellen.	

II Regelungsvorhaben

Mit dem vorliegenden Regelungsvorhaben werden die rechtlichen Bestimmungen der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung an die geänderten unionsrechtlichen Vorschriften angepasst. Dazu zählen u.a.:

- Ablösung dezentraler Lösungen zur Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen bei den Ländern durch ein zentrales System zur Risikoeinstufung
- Anpassung des Mindestinhalts der Verkehrsunternehmensdatei
- Erweiterung des Zugriffs verschiedener Akteure auf die Verkehrsunternehmensdatei

III Bewertung

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht **kein** zusätzlicher **Erfüllungsaufwand**.

Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen **jährliche Bürokratiekosten** in Höhe von rund **1,5 Mio. Euro**. Dieser Aufwand entsteht in Folge zwei neuer Meldepflichten:

- Meldung des Kennzeichens vor Beginn und nach Ende des Einsatzes eines neuen Fahrzeugs
Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen müssen künftig vor Beginn und nach Ende des Einsatzes eines neuen Fahrzeugs, einer neuen Fahrzeugkombination oder neuer Anhänger die entsprechenden Kennzeichen über eine vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) einrichtende Portalanwendung übermitteln. Dadurch entstehen **jährliche Bürokratiekosten** in Höhe von rund **1,4 Mio. Euro**, die das Ressort der Annahme von 920 000 Meldungen p.a. und einem Zeitaufwand von 3 Minuten/Meldung nachvollziehbar darstellt.
- Meldung der Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen
Kraftverkehrsunternehmen müssen künftig jährlich die Zahl der im Unternehmen beschäftigten Personen über eine vom BALM betriebene Portalanwendung übermitteln. Ausgehend von 68 000 Kraftverkehrsunternehmen geht das Ressort nachvollziehbar von **jährlichen Bürokratiekosten** von rund **100 000 Euro** aus.

Verwaltung

Für die **Bundesverwaltung** entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **5,5 Mio. Euro** und **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **4,5 Mio. Euro**. Die **Länder** werden von **jährlichem Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **120 000 Euro entlastet** und mit **einmaligem Erfüllungsaufwand** von rund **85 000 Euro belastet**. Die Aufwandsänderungen resultieren aus den folgenden Vorgaben:

Vorgabe	Verwaltungs- ebene	Jährlicher Erfül- lungsauf- wand (in Tsd. Euro)	Einmali- ger Erfül- lungsauf- wand (in Tsd. Euro)
Einrichtung und Betrieb eines Unternehmensportals beim BALM	Bund	230	535
Wegfall von Anhörungsverfahren beim BALM aufgrund des automatisierten Datenabrufs der Erteilungsbehörden zur Überprüfung der Zuverlässigkeit eines Unternehmers	Bund	-149	0
Automatisierter Datenabruf der Erteilungsbehörden zur Überprüfung der Zuverlässigkeit eines Unternehmers	Land	-120	0
Risikoeinstufungssystem: Umsetzungskosten (BALM)	Bund	0	200
Risikoeinstufungssystem: Implementierung eines Kontrollbehördenportals beim BALM	Bund	18	197
Risikoeinstufungssystem: 30 Stellen beim Kontrolldienst im BALM, inkl. Beschaffung von Kontrollausrüstung und -Fahrzeugen	Bund	3 900	3 600
Risikoeinstufungssystem: 9 Stellen für Querschnittsaufgaben, Leitung, Einsatzplanung und IT-Betreuung im BALM	Bund	1 230	0
Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (BALM)	Bund	247	0
Anpassungen der bestehenden Fachverfahren	Land	0	85
Summe		5 356	4 617
<i>davon auf Bundesebene</i>		<i>5 476</i>	<i>4 532</i>
<i>davon auf Landesebene</i>		<i>-120</i>	<i>85</i>

III.2 Digitaltauglichkeit

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Der NKR empfiehlt die zugehörigen FIM-Artefakte zeitnah zu erstellen.

IV Ergebnis

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Der NKR empfiehlt die zugehörigen FIM-Artefakte zeitnah zu erstellen.

1. Juli 2025

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
*Berichterstatte*rin für das
Bundesministerium für Verkehr