

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

## **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**

### **A. Problem und Ziel**

§ 7b des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) stimmt nicht mehr mit der geänderten Rechtslage und Terminologie der ausländerrechtlichen Vorschriften überein. Darüber hinaus bedarf es weiterer Änderungen im Hinblick auf den Beitritt von Bulgarien und Rumänien zur Europäischen Gemeinschaft.

Unternehmen, die nur zum Schein eine Niederlassung im Inland gründen, soll es erschwert werden, eine Erlaubnis für den gewerblichen Güterkraftverkehr zu erhalten.

Vorschriften über die Kontrolle des gewerblichen Güterkraftverkehrs werden den Erfordernissen der Praxis angepasst. So soll sichergestellt werden, dass im Zuge der zunehmenden Digitalisierung von Dokumenten, die Kontrollbehörden auch Zugang zu den erforderlichen Unterlagen erhalten, auch wenn diese nur in elektronischer Form vorliegen. Schließlich wird die Effizienz der Kontrollen erhöht, indem u. a. die Kontrollkräfte des Bundesamtes für Güterverkehr die Befugnis erhalten, auch die Fahrerlaubnis überprüfen zu können. Bisher musste bei Zweifeln an der Fahrberechtigung die Polizei der Länder hinzugezogen werden, was mit erheblichem Zeitaufwand für das Bundesamt für Güterverkehr, die Polizei der Länder und die betroffenen Fahrer verbunden war.

Einer Empfehlung des Bundesrechnungshofes folgend soll die Marktbeobachtung für den Verkehr ausgebaut, um sekundärstatistische Analysen erweitert und die Güterkraftverkehrsstatistik effizienter erstellt werden. Derzeit sind sowohl das Bundesamt für Güterverkehr wie auch das Kraftfahrt-Bundesamt für die Datenerhebung der Statistik für den gewerblichen Güterkraftverkehr und den Werkverkehr zuständig. Die Zuständigkeiten werden künftig beim Kraftfahrt-Bundesamt gebündelt.

### **B. Lösung**

Der Gesetzentwurf enthält die erforderlichen Anpassungen und Verbesserungen.

### **C. Alternativen**

Keine

**D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

## 1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

## 2. Vollzugaufwand

Keiner

**E. Sonstige Kosten**

Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, keine Kosten. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**F. Bürokratiekosten**

Es werden zwei Informationspflichten der Wirtschaft modifiziert. Die Änderungen haben keine Auswirkungen auf die Bürokratiekosten.

Es werden zwei Informationspflichten der Verwaltung abgeschafft und eine modifiziert. Für Bürger und Bürgerinnen werden keine Informationspflichten eingeführt, abgeschafft oder modifiziert.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 22. Mai 2008

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des  
Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.


Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRK ist  
als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 843. Sitzung am 25. April 2008 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1****Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes**

Das Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 19. Juli 2007 (BGBl. I S. 1460), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Ein Sitz im Sinne des Satzes 1 liegt vor, wenn das Antrag stellende Unternehmen am betreffenden Ort nachweist

  1. eine Einrichtung, die geeignet und bestimmt ist, eine stetige und dauerhafte Teilnahme am Wirtschaftsleben zu ermöglichen, insbesondere die erforderlichen Räumlichkeiten, in denen die Geschäftsunterlagen aufbewahrt werden,
  2. eine dem Unternehmenszweck entsprechende Tätigkeit und
  3. eine zum selbständigen Handeln befugte und mit den Geschäftsvorgängen vertraute Person.“
2. In § 5 Satz 2 werden die Wörter „Estland und Ungarn“ durch die Wörter „Estland, Ungarn, der Republik Bulgarien und der Republik Rumänien.“ ersetzt.
3. § 7b Abs. 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 1 werden die Wörter „einer gültigen Arbeitsgenehmigung (§ 284 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch) ist oder einer solchen nach § 284 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 oder 3 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch) nicht bedarf“ durch die Wörter „eines gültigen Aufenthaltstitels ist, der die Beschäftigung erlaubt (§ 4 Abs. 3 Satz 1 des Aufenthaltsgesetzes), oder eines solchen nicht bedarf (§ 4 Abs. 3 Satz 2 des Aufenthaltsgesetzes)“ ersetzt.
  - b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass ausländisches Fahrpersonal

    1. den Pass, Passersatz oder Ausweisersatz und
    2. den Aufenthaltstitelmitführt.
  - c) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Der Aufenthaltstitel kann durch eine von einer inländischen Behörde ausgestellte gültige Fahrerbescheinigung nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ersetzt werden.“
4. § 7c Satz 1 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. nicht Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 oder einer Berechtigung nach § 6 oder einer Gemeinschafts-lizenz ist, oder die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz unzulässig verwendet,“.
5. In § 11 Abs. 2 Nr. 3 werden
  - a) in Buchstabe l das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt,
  - b) in Buchstabe m der Punkt durch ein Komma ersetzt und
  - c) folgende Buchstaben n und o angefügt:

„n) die Erlaubnis- und Ausweispflicht beim Führen von Kraftfahrzeugen zur Straßengüterbeförderung und

o) das Sonn- und Feiertagsfahrverbot sowie die Ferienreiseverordnung.“
6. § 12 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Satz 3 und 4 wird wie folgt gefasst:

„Das Fahrpersonal hat, soweit erforderlich, den Beauftragten des Bundesamtes unverzüglich die zur Erfüllung der Überwachungsaufgabe erforderlichen Auskünfte wahrheitsgemäß nach bestem Wissen und Gewissen zu erteilen, vorhandene Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen sowie Hilfsdienste zu leisten. Die Verpflichtung nach Satz 3 besteht nicht, soweit ihre Erfüllung für das Fahrpersonal oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen die Gefahr einer Verfolgung wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit begründet.“
  - b) Absatz 4 Satz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. alle geschäftlichen Schriftstücke und Datenträger, insbesondere Aufzeichnungen, Frachtbriefe und Unterlagen über den Fahrzeugeinsatz einsehen und hieraus Abschriften, Auszüge, Ausdrücke und Kopien anfertigen oder elektronisch gespeicherte Daten auf eigene Datenträger übertragen.“
  - c) Absatz 6 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a oder Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes oder“.
  - d) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Erfolgen Werbemaßnahmen oder veröffentlichte Anzeigen oder Angebote ohne Angabe von Name und Anschrift oder unter einer Chiffre und bestehen in vorgenannten Fällen Anhaltspunkte für ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu, können das Bundesamt oder die nach § 21a zuständigen Behörden von demjenigen, der die

Anzeige oder das Angebot veröffentlicht hat, Auskunft über Namen und Anschrift des Auftraggebers der Chiffreanzeige verlangen.“

7. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „Güterverkehr“ durch das Wort „Verkehr“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Marktbeobachtung umfasst den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffgüterverkehr sowie den Luftverkehr.“

cc) In Satz 3 wird das Wort „Fehlentwicklung“ durch das Wort „Entwicklung“ ersetzt.

b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Es bereitet dazu Daten aus dem Verwaltungsvollzug auf und erstellt oder betreut kurz- und mittelfristige Prognosen zum Güter- und Personenverkehr.“

c) In Absatz 3 Satz 1 werden hinter den Wörtern „Statistischen Bundesamt“ ein Komma und die Wörter „dem Kraftfahrt-Bundesamt“ eingefügt.

8. In § 15 Abs. 4 Nr. 3 werden nach den Wörtern „in der jeweils geltenden Fassung“ die Wörter „sowie durch das Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen vom 23. Juli 2004 (BGBl. I S. 1865) in der jeweils geltenden Fassung“ eingefügt.

9. In § 20 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 haben die Beauftragten des Bundesamtes bei Gefahr im Verzuge das Recht zur Anordnung von Sicherheitsleistungen nach § 46 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit § 132 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 2, Abs. 2 der Strafprozessordnung.“

## Artikel 2

### Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes

Das Verkehrsstatistikgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2004 (BGBl. I S. 318), geändert durch Artikel 90 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

1. § 9 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Zur Durchführung der Güterkraftverkehrsstatistik nach § 1 Nr. 3 übermittelt

1. das Kraftfahrt-Bundesamt aus dem Zentralen Fahrzeugregister die amtlichen Kennzeichen der im Stichprobenverfahren ermittelten Lastkraftfahrzeuge sowie die Namen und Anschriften der Fahrzeughalter an

die für die Güterkraftverkehrsstatistik zuständige Stelle im Kraftfahrt-Bundesamt;

2. die für die Güterkraftverkehrsstatistik zuständige Stelle im Kraftfahrt-Bundesamt die von den Unternehmen mitgeteilten amtlichen Kennzeichen der Lastkraftfahrzeuge und der Kraftfahrzeuganhänger an das Zentrale Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes, das dieser Stelle die anhand der Kennzeichen aus dem Zentralen Fahrzeugregister ermittelten fahrzeugbezogenen Merkmale nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 mitteilt.“

2. In § 10 Abs. 1 werden die Wörter „beim Bundesamt für Güterverkehr und“ gestrichen.

3. § 27 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Erhebung und Aufbereitung der Daten nach § 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 7 (Güterkraftverkehrsstatistik) wird vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt.“

4. § 29 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Es veröffentlichen

1. das Kraftfahrt-Bundesamt die Ergebnisse der Erhebung nach § 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 7 (Güterkraftverkehrsstatistik),

2. das Bundesamt für Güterverkehr die Ergebnisse der Erhebung nach § 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 8 (Unternehmensstatistik des Güterkraftverkehrs).“

## Artikel 3

### Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

In § 52 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, werden nach den Wörtern „für Verkehrs- und Grenzkontrollen zuständigen Stellen“ die Wörter „sowie an die für Straßenkontrollen zuständigen Stellen.“ eingefügt.

## Artikel 4

### Neubekanntmachung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Güterkraftverkehrsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

## Artikel 5

### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tag des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Mit der Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) erfolgt eine Anpassung an die geänderte Rechtslage und Terminologie des Aufenthaltsgesetzes. Zudem erfolgen durch den Beitritt von Bulgarien und Rumänien zur Europäischen Gemeinschaft erforderliche Anpassungen. Durch Ergänzung des § 3 GüKG wird die Tätigkeit von Scheinfirmen erschwert. Schließlich wird die Effizienz der Kontrollen erhöht, indem u. a. die Kontrollkräfte des Bundesamtes für Güterverkehr auch die Fahrerlaubnis überprüfen können. Bisher musste bei Zweifeln an der Fahrberechtigung die Polizei der Länder hinzugezogen werden, was mit erheblichem Zeitaufwand für das Bundesamt für Güterverkehr, die Polizei der Länder und die betroffenen Fahrer verbunden war.

Einer Empfehlung des Bundesrechnungshofes folgend soll die Marktbeobachtung für den Verkehr ausgebaut, um sekundärstatistische Analysen erweitert und die Güterkraftverkehrsstatistik effizienter erstellt werden. Derzeit sind sowohl das Bundesamt für Güterverkehr wie auch das Kraftfahrt-Bundesamt für die Datenerhebung der Statistik für den gewerblichen Güterkraftverkehr und den Werkverkehr zuständig. Die Zuständigkeiten werden künftig beim Kraftfahrt-Bundesamt gebündelt.

#### II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes (Artikel 1 und 3) ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG). Die Regelungen sind zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Abs. 2 GG erforderlich:

Unterschiedliche Regelungen in den Ländern zu dem Sitz des Unternehmens, zu den Rechtsfolgen auf Grund des Beitritts von Bulgarien und Rumänien zur Europäischen Gemeinschaft, zu den vom Fahrer mitzuführenden Dokumenten im Hinblick auf die Änderung des Aufenthaltsgesetzes und zu der Verantwortung des Auftraggebers zur Verhinderung der Ausführung von unzulässigem Kabotageverkehr (Artikel 1 Nr. 1, 2, 3 und 4) bergen die konkrete Gefahr einer nicht hinnehmbaren Rechtszersplitterung:

Eine Vielzahl von Regelungen auf Länderebene bei den Vorschriften im Hinblick auf den Beitritt von Rumänien und Bulgarien zur Europäischen Union (Artikel 1 Nr. 2) würde dazu führen, dass bei demselben Transport durch mehrere Länder dieser Transport in einem Teil der Länder gegen das Kabotageverbot verstoßen würde, während dies in anderen Ländern nicht der Fall wäre.

Entsprechendes gilt für die Verantwortung des Auftraggebers zur Verhinderung der Ausführung von unzulässigem Kabotageverkehr (Artikel 1 Nr. 4).

Unterschiedliche Regelungen auf Länderebene im Hinblick auf das geänderte Aufenthaltsgesetz (Artikel 1 Nr. 3) würde zu nicht hinnehmbarer Rechtsunsicherheit bei den Unternehmen im Hinblick auf die mitzuführenden Dokumente und zu Problemen bei den Kontrollen durch die Behörden führen.

Darüber hinaus sind bundeseinheitliche Regelungen auch zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Abs. 2 GG erforderlich:

Das Güterkraftverkehrsgewerbe ist länderübergreifend mobil. Unterschiedliche Regelungen durch die einzelnen Länder könnten deshalb zu Wettbewerbsverzerrungen und zu Problemen bei Kontrollen führen (z. B. wenn die Länder unterschiedliche Regelungen über die mitzuführenden Dokumente treffen könnten). Im Interesse der Verkehrssicherheit und der gleichmäßigen Überwachung sind bundeseinheitliche Regelungen unverzichtbar. Andernfalls besteht die Gefahr ungleicher Wettbewerbsbedingungen je nachdem, in welchen Ländern die einzelnen Gewerbetreibenden tätig sind. Unterschiedliche Regelungen auf Länderebene in Bezug auf die nähere Definition des Sitzes eines Unternehmens (Artikel 1 Nr. 1) würde zu Rechtsunsicherheiten bei den betreffenden Unternehmen führen und die Verlagerung von Unternehmenssitzen in unzumutbarer Weise erschweren. Zudem bestünde auch die konkrete Gefahr, dass Erlaubnisse zum gewerblichen Güterkraftverkehr unter unterschiedlichen Voraussetzungen von den Behörden der Länder erteilt würden. Auch dadurch entstünden nicht hinnehmbare Wettbewerbsverzerrungen. Ungleiche Wettbewerbsbedingungen im besonderen Gewerbebereich des Güterkraftverkehrs führen zu erheblichen Nachteilen für die Gesamtwirtschaft, die vermieden werden müssen. Eine bundeseinheitliche Regelung ist auch deshalb geboten, weil das Gesetz Änderungen und Ergänzungen von bundesgesetzlichen Regelungen vornimmt.

Die Gesetzgebungskompetenz im Hinblick auf Artikel 2 (Verkehrsstatistikgesetz) ergibt sich aus Artikel 73 Abs. 1 Nr. 11 GG.

#### IV. Kosten

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

### B. Zu den einzelnen Vorschriften

#### Zu Artikel 1

##### Zu Nummer 1 (§ 3)

Die Ergänzung des § 3 GüKG ist aus Klarstellungsgründen erforderlich, um einer missbräuchlichen Ausnutzung der vom EG-Vertrag garantierten Niederlassungsfreiheit bereits im Erteilungsstadium entgegenzuwirken.

Im Güterkraftverkehrsgewerbe ist zunehmend zu beobachten, dass im EU-Ausland gegründete und ansässige Unternehmen eine Scheinniederlassung im Inland ausschließlich zu dem Zweck gründen, auf diesem Wege eine Erlaubnis für die Ausübung gewerblichen Güterverkehrs im Inland oder aber eine kontingentierte CEMT-Genehmigung zu beanspruchen.

Eine den Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) genügende Ausübung der Niederlassungsfreiheit im Sinne einer auf Dauer angelegten Eingliederung in die Volkswirtschaft des Aufnahmestaates ist dabei jedoch regelmäßig nicht zu verzeichnen. Vielmehr handelt es sich oftmals um bloße Briefkastenunternehmen ohne jegliche feste Betriebsstätten im Inland. Auch ist weder eine dauerhafte Integration in das Wirtschaftsleben des Aufnahmestaates gegeben noch ist eine solche überhaupt beabsichtigt. Alleiniges Entscheidungszentrum ist und bleibt der Sitz im Ausland.

Im Falle der Beantragung einer Erlaubnis führt dies – mangels tatsächlicher Niederlassung – de facto zu einer Umgehung der Kabotagebeschränkungen. Denn insoweit berechtigt die Erlaubnis zur Durchführung einer unbegrenzten Anzahl von Inlandsbeförderungen, während unter Geltung der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind, reine Inlandsbeförderungen in einem anderen als dem Sitz- oder Niederlassungsstaat begrenzt sind.

Im Falle der Beantragung einer CEMT-Genehmigung führt dies zu einer unzulässigen Beanspruchung, gegebenenfalls auch zu einer Ausschöpfung des CEMT-Kontingents, zu Lasten tatsächlich im Inland niedergelassener Transportunternehmen.

Demzufolge ist es erforderlich, eine Konkretisierung des Begriffs des Sitzes als Erteilungsvoraussetzung in § 3 aufzunehmen. Die genannten Kriterien schreiben die vom EuGH aufgestellten Kriterien fest. Unter dem Deckmantel der Niederlassungsfreiheit in Wahrheit die Dienstleistungsfreiheit in Anspruch nehmende Unternehmen sollen auf diese Weise bereits im Erteilungsstadium ausgeschieden werden. Um den zuständigen Behörden Kontrollen zu ermöglichen, bedarf es auf Seiten des Unternehmens auch einer mit den Geschäftsvorgängen vertrauten Person.

Als Antragsvoraussetzung liegt die Beweislast insoweit beim Antragsteller. An ihm ist es zu beweisen, dass die von ihm unterhaltene Niederlassung im Inland den Anforderungen des § 3 Abs.1 Satz 2 GüKG genügt.

#### **Zu Nummer 2 (§ 5)**

Mit dem 1. Januar 2007 sind zuletzt die Republik Bulgarien und die Republik Rumänien der Europäischen Union beigetreten. Damit ist es Unternehmen mit Sitz in einem der Beitrittsstaaten ab diesem Zeitpunkt auch grundsätzlich möglich, auf der Grundlage einer Gemeinschaftslizenz im gesamten Gemeinschaftsgebiet grenzüberschreitende Beförderungen durchzuführen.

Beförderungen, bei denen der Be- und der Entladeort in einem Mitgliedstaat liegt, in dem das Unternehmen keinen Sitz und keine Niederlassung hat (Kabotage), sind jedoch

nach den Beitrittsverträgen während einer Übergangszeit nicht zulässig.

Durch die Gesetzesänderung wird sichergestellt, dass die Gemeinschaftslizenzen dieser Beitrittsstaaten nicht als güterkraftverkehrsrechtliche Erlaubnis, auf deren Grundlage Binnenbeförderungen durchgeführt werden können, anerkannt werden.

#### **Zu Nummer 3 (§ 7b)**

Die Änderung ist erforderlich in Anpassung an das am 1. Januar 2005 in Kraft getretene Zuwanderungsgesetz, insbesondere das Aufenthaltsgesetz, das eine neue Regelung der Systematik der Aufenthaltstitel vorsieht.

Insoweit handelt es sich bei der vorliegenden Änderung um eine redaktionelle Änderung.

Die nach altem Recht erteilten Aufenthaltsgenehmigungen gelten nach § 105 des Aufenthaltsgesetzes fort.

#### **Zu Nummer 4 (§ 7c Satz 1 Nr. 1)**

Es wird sichergestellt, dass der Auftraggeber die Leistungen aus dem Vertrag auch dann nicht ausführen lassen darf, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer durch die Ausführung des Auftrags unzulässigen Kabotageverkehr betreiben würde.

#### **Zu Nummer 5 (§ 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe n und o)**

Der Überwachungsauftrag des § 11 Abs. 2 Nr. 3 GüKG wird um die Überprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften des Fahrerlaubnisrechts beim Führen von Kraftfahrzeugen zur Straßengüterbeförderung erweitert.

Für diese Aufgabenerweiterung sind folgende Gründe ausschlaggebend:

Die Fahrerlaubnis ist Grundvoraussetzung für das Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr. Sie stellt insoweit eine grundlegende und unerlässliche Qualifikation der Kraftfahrzeugführer dar. Dies gilt in besonderem Maße auch für das in der Straßengüterbeförderung tätige Fahrpersonal. Es besteht daher ein starkes Bedürfnis an der stetigen Überprüfung der Fahrberechtigung zum Führen eines Kraftfahrzeugs zur gewerblichen Straßengüterbeförderung.

Um diesem Kontrollbedürfnis gerecht zu werden, ist es sinnvoll, den Überwachungsauftrag des Bundesamtes zu erweitern und den gewerblichen Güterkraftverkehr nunmehr auch im Hinblick auf die Überprüfung der Fahrerlaubnis einer umfassenden Verkehrsüberwachung durch das Bundesamt zu unterziehen.

Das Bundesamt tritt als Überwachungsinstanz damit neben die insoweit auch weiterhin zuständigen Polizeibehörden der Länder. Auf diese Weise können Kontrollkräfte – sowohl auf Seiten der Polizeibehörden der Länder als auch auf Seiten des Bundesamtes – gebündelt und in der Folge Synergieeffekte für den gesamten Bereich der Verkehrssicherheit erzielt werden, weil eine Hinzuziehung der Polizei damit überwiegend entbehrlich sein wird.

Die Aufnahme der Überprüfung der Fahrerlaubnis stellt damit eine sinnvolle Erweiterung der Kontrollbefugnisse des Bundesamtes dar.



Eine zusätzliche Belastung oder ein zeitlicher Mehraufwand auf Seiten des Fahrpersonals ist mit dieser Gesetzesänderung nicht verbunden. Bereits nach der bislang geltenden Rechtslage kann nach § 12 Abs. 1 Satz 2 GüKG die Aushändigung des Führerscheins verlangt werden. Eine Vorlage der Fahrerlaubnis kann darüber hinaus auch im Rahmen des vom Bundesamt kontrollierten Gesetzes über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterverkehr von Berufskraftfahrern verlangt werden. Insoweit erfolgt der nach diesem Gesetz erforderliche Nachweis der Qualifikation und Weiterbildung regelmäßig über eine im Führerschein eingetragene Schlüsselnummer.

Durch den neu eingeführten Buchstaben o hat das Bundesamt künftig darüber zu wachen, dass die Vorschriften über Lkw-Fahrverbote eingehalten werden. Die Erweiterung des Überwachungsauftrages ermöglicht es dem Bundesamt in Zukunft, im Rahmen seiner bundesweiten und länderübergreifenden Straßenkontrollen die Überwachungstätigkeit der Länder hinsichtlich der Einhaltung der aufgeführten Lkw-Fahrverbote wirksam zu unterstützen.

Nach der bisherigen Rechtslage besteht kein entsprechender gesetzlicher Überwachungsauftrag des Bundesamtes. Mangels originärer Kontrollzuständigkeit ist es den Beauftragten des Bundesamtes daher bislang auch nicht möglich, bei Antreffen trotz Fahrverbotes fahrender Lastkraftwagen die Weiterfahrt zu untersagen. Vielmehr bedarf es hierzu in jedem Einzelfall der Hinzuziehung der jeweils zuständigen Polizeibehörde. Diese Verfahrensweise bindet unnötig Polizeikräfte und hindert diese an der Wahrnehmung ihrer sonstigen Aufgaben. Teilweise scheitert eine rechtzeitige Hinzuziehung auch wegen anderweitiger vorrangiger Aufgabenwahrnehmung.

Es hat sich jedoch gezeigt, dass gerade auch im Interesse eines fairen Wettbewerbs ein starkes Bedürfnis an einem Ausbau der Kontrollen besteht. Insbesondere Verbände des Straßengüterverkehrs beklagen vermehrt die unzulängliche Überwachung und Durchsetzung der Lkw-Fahrverbote und den damit auf Seiten rechtstreuer Güterkraftverkehrsunternehmen verbundenen Wettbewerbsnachteile.

Eine unzureichende Überwachung und Durchsetzung lässt auf Dauer eine Einbuße an Akzeptanz der vorgenannten Fahrverbote befürchten. Die konsequente Überwachung und Durchsetzung der Lkw-Fahrverbote ist daher gerade auch für deren Akzeptanz im Straßentransportgewerbe dringend geboten.

#### **Zu Nummer 6 (§ 12)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 12 Abs. 1 Satz 3)**

Mit der Gesetzeserweiterung wird sichergestellt, dass das Bundesamt seinem Überwachungsauftrag im Rahmen von Straßenkontrollen effektiver gerecht werden kann, indem eine aktive Mitwirkungspflicht des kontrollierten Fahrpersonals verankert wird.

§ 12 GüKG regelt die Befugnisse des Bundesamtes zur Erfüllung des Überwachungsauftrages nach § 11 Abs. 2 GüKG. Danach kann das Bundesamt Stichprobenkontrollen durchführen und die nach pflichtgemäßem Ermessen erforderlichen Ermittlungen anstellen. Nach der Aufzählung in § 12 GüKG obliegt dem Fahrpersonal dabei die Pflicht,

Weisungen und Zeichen der Kontrolleure zu befolgen, etwaige Dokumente auszuhändigen und Auskünfte wahrheitsgemäß zu erteilen.

Eine allgemeine Mitwirkungspflicht des Fahrpersonals ist bislang für den Bereich der Straßenkontrollen nicht ausdrücklich normiert. Eine Pflicht zur aktiven Unterstützung der Durchführung von Kontrollen war gemäß § 12 Abs. 4 GüKG bislang lediglich im Rahmen von Betriebskontrollen vorgeschrieben.

Erfahrungen in der Kontrollpraxis zeigen jedoch, dass eine Mitwirkungspflicht zur effektiven Erfüllung des Überwachungsauftrages auch im Rahmen von Straßenkontrollen notwendig sein kann. Beispiele aus der Kontrollpraxis sind unter anderem das Öffnen der Laderäume oder die Ermöglichung der Überprüfung des digitalen Kontrollgerätes durch Aktivierung der Zündung.

Daher ist eine entsprechende Mitwirkungspflicht auch für den Bereich der Straßenkontrollen aufzunehmen.

##### **Zu Buchstabe b (§ 12 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2)**

Die Änderung trägt der Entwicklung einer zunehmenden Digitalisierung von Betriebsunterlagen und Unternehmenspapieren im Wirtschaftsleben Rechnung.

Betriebskontrollen sollen Erkenntnisse über Betriebsvorgänge und -abläufe im Hinblick auf bestimmte Tatsachen vermitteln. Hierzu ist Voraussetzung, dass die Kontrolldienste des Bundesamtes umfassende Einsicht in alle diejenigen Betriebsunterlagen und geschäftlichen Dokumente erlangen können, die eine Aussage über die Einhaltung der vom Bundesamt überwachten Rechtsvorschriften ermöglichen. Dies erfordert zunehmend auch einen Zugriff auf sämtliche elektronische Daten sowie die Möglichkeit, Ausdrücke etwaiger elektronisch gespeicherter Daten zu fertigen. In naher Zukunft ist zudem die Einführung des elektronischen Frachtbriefts sowie elektronischer Beförderungspapiere zu erwarten.

Klarstellend soll daher die Möglichkeit der Einsichtnahme in elektronische Dokumente sowie der Übertragung auf Datenträger und der Anfertigung von Abschriften, Auszügen, Ausdrucken und Kopien im Wortlaut verankert werden.

##### **Zu Buchstabe c (§ 12 Abs. 6 Nr. 5)**

Die Neufassung berücksichtigt die mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119 EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 am 5. Januar 2007 eingetretene Rechtslage.

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 bestimmen sich die Anforderungen an grenzüberschreitende Tiertransporte ausschließlich nach den entsprechenden EU-Vorschriften. Für etwaige Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Tiertransporten gilt gemäß § 18 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a TierschutzG dementsprechend die Verordnung zur Durchsetzung bestimmter Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur

Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119 EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97.

Die Einbeziehung des § 18 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a Tier-schutzG ermöglicht somit, dass auch bei grenzüberschreitenden Beförderungen anlässlich einer Straßenkontrolle des Bundesamtes festgestellte Zuwiderhandlungen als Zufalls-funde an die zuständigen Behörden übermittelt werden.

#### **Zu Buchstabe d (§ 12 Abs. 7)**

Die Erlaubnisse und Lizenzen sind an den Unternehmer ge-bunden und nicht übertragbar. Folglich handelt derjenige ordnungswidrig, der unter Verwendung fremder Lizenzen entsprechende Güterbeförderungen durchführt (Artikel 5 Abs. 4 Satz 1 und 2 der VO 881/92 bzw. § 19 Abs. 1 Nr. 13 GüKG). Daneben handelt aber auch derjenige ordnungswidrig, der andere Personen öffentlich zur Begehung von Ord-nungswidrigkeiten auffordert und derjenige, der eine solche Person hierbei unterstützt (§ 116 Abs.1 OWiG). Die Aufnah-me der Auskunftsansprüche des Bundesamtes in das Güter-kraftverkehrsgesetz erfolgt daher, um der Förderung des missbräuchlichen Einsatzes von Berechtigungen durch Drit-te im gewerblichen Güterverkehr gezielt entgegenwirken zu können. Erfasst werden Veröffentlichungen in allen Medien, insbesondere auch solche im Internet. Eine vergleichbare Regelung findet sich in § 7 des Schwarzarbeitsbekämp-fungsgesetzes.

#### **Zu Nummer 7 (§ 14)**

##### **Zu den Buchstaben a und b (§ 14 Abs. 1 und 2)**

Die einzelnen Ergänzungen des § 14 Abs. 1 GüKG erfolgen im Wesentlichen zur Klarstellung des bereits jetzt schon be-stehenden Arbeitsauftrages des Bundesamtes im Bereich der Marktbeobachtung.

Dies gilt insbesondere für die Aufnahme des Verkehrsträgers „Luft“. Die Aufnahme erfolgt zur Klarstellung für die auch insoweit bereits beim Bundesamt angesiedelte Aufgabe.

Zusätzlich berücksichtigt die Neufassung die auf Grund der geplanten Neuverteilung der Zuständigkeiten im Bereich der Verkehrsstatistik für die Marktbeobachtung und Statistik durch das Bundesamt notwendigen Änderungen.

Mit der Ergänzung von § 14 Abs. 2 wird die rechtliche Grundlage für eine auch vom Bundesrechnungshof empfoh-lene Weiterentwicklung der Marktbeobachtung geschaffen. Diese soll verstärkt sekundärstatistische Analysen einbezie-hen und Prognosen zur kurz- und mittelfristigen Verkehrs-entwicklung liefern.

Der Bundesrechnungshof hat sich in einer Empfehlung dafür ausgesprochen, zur Bündelung vorhandener Ressourcen und Infrastrukturen die Zuständigkeiten im Bereich der Güter-kraftverkehrsstatistik neu zu ordnen. Im Zuge der geplanten Umsetzung der Empfehlung ist eine Neuausrichtung der Marktbeobachtung und Statistik auf Seiten des Bundesamtes vorgesehen. Für die in Zukunft durchzuführende Markt-beobachtung bedeutet dies insbesondere die Erstellung über-greifender sekundärstatistischer Auswertungen sowie die Betreuung oder Erstellung der sogenannten gleitenden Mit-telfristprognose für alle Verkehrsträger.

Die vorgenannten Änderungen begründen keine zusätz-lichen Pflichten für die Unternehmen des Güter- und Perso-nenkraftverkehrs.

#### **Zu Buchstabe c (§ 14 Abs. 3)**

Die Aufnahme des Kraftfahrt-Bundesamtes in die Aufzäh-lung der amtlichen Statistikproduzenten ist im Hinblick auf die in Artikel 2 dieses Gesetzes geregelte Aufgabenbünde-lung bei der Güterkraftverkehrsstatistik erforderlich, um auch in Zukunft sicherzustellen, dass dem Bundesamt für Güterverkehr die zur Erfüllung der Marktbeobachtung und Statistik erforderlichen Daten in effizienter Weise zur Ver-fügung gestellt werden.

#### **Zu Nummer 8 (§ 15)**

Die Ergänzung des § 15 Abs. 4 Nr. 3 GüKG normiert eine Rechtsgrundlage für die Nutzung der in der Unternehmens-datei gespeicherten Daten durch das Bundesamt.

Dem Bundesamt für Güterverkehr sind mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Sicherung von Verkehrsleistungen am 29. Juli 2004 neue Aufgaben übertragen worden. Für die Erfüllung dieser Aufgaben ist ein Zugriff auf die in der Unternehmens-datei gespeicherten Daten unerlässlich.

Da die in der Unternehmensdatei gespeicherten Daten aber zu einem erheblichen Anteil auch personenbezogene Daten enthalten, bedarf es einer entsprechenden gesetzlichen Ermächtigung für die Nutzung dieser personenbezogenen Daten.

#### **Zu Nummer 9 (§ 20)**

Die Gesetzesänderung ermächtigt das Bundesamt nunmehr auch zur Anordnung von Sicherheitsleistungen bei Gefahr im Verzuge im Falle von Zuwiderhandlungen gegen solche Vorschriften, hinsichtlich derer das Bundesamt zwar Er-mittlungs-, nicht aber Bußgeldbehörde ist.

Zweck hierbei ist es, bei Verstößen gegen Vorschriften, die dem Überwachungsauftrag des Bundesamtes unterliegen, eine wirksame Ahndung von Zuwiderhandlungen auch ge-genüber Gebietsfremden zu gewährleisten.

Angesichts fehlender grenzüberschreitend verbindlicher Durchsetzungsmechanismen ist die Anordnung der Sicher-heitsleistung gegenüber Betroffenen, die im Geltungsbereich des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten keinen festen Wohnsitz oder Aufenthalt haben, eine unerlässliche Maß-nahme für die wirksame Ahndung etwaiger Zuwiderhand-lungen.

Die Anordnung von Sicherheitsleistungen bei Gefahr im Verzuge ist nach § 132 Abs. 2 StPO i. V. m. § 46 Abs. 1, 2 OWiG allerdings den Verfolgungsbehörden vorbehalten.

Verfolgungsbehörde ist das Bundesamt nur dann, wenn dies spezialgesetzlich angeordnet ist. Insbesondere für die vom Bundesamt überwachten straßenverkehrsrechtlichen Vor-schriften fehlt es an einer solchen gesetzlichen Anordnung. Insoweit besteht zwar eine umfassende Ermittlungsbefugnis. Eine damit korrespondierende Bußgeldzuständigkeit ist dem Bundesamt jedoch nicht zugewiesen.

Von den Beauftragten des Bundesamtes festgestellte Zu-widerhandlungen Gebietsfremder konnten daher in der Ver-

gangenheit zwar beanstandet und zur weiteren Verfolgung an die zuständigen Bußgeldbehörden der Länder weiter geleitet werden. Mangels zuvor erhobener Sicherheitsleistung war eine tatsächliche Durchsetzung der Geldbuße in der überwiegenden Anzahl der Fälle jedoch nicht zu realisieren.

Letztlich führte dies zu einer faktischen Besserstellung von Gebietsfremden gegenüber Gebietsansässigen, da diese keine tatsächlich durchsetzbaren Sanktionen zu befürchten hatten.

Eine unzureichende Sanktionierung und Durchsetzung von bußgeldbewehrten Verhaltenspflichten und Verboten mindert langfristig deren abschreckende Wirkung und verursacht dadurch letztlich eine Einbuße an Verkehrssicherheit.

Eine konsequente Verfolgung und Ahndung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (u. a. Ladungssicherung, technische Unterwegskontrolle) ist damit nicht nur aus Gründen der Gleichbehandlung, sondern auch im Interesse der Allgemeinheit zwingend erforderlich.

Dies steht auch im Einklang mit jüngsten Initiativen der Europäischen Gemeinschaft, die wirksame und effektive Durchsetzung von Vorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr grenzüberschreitend voranzutreiben.

Die Eilkompetenzen der Verwaltungsbehörden der einzelnen Bundesländer werden durch diese Regelung nicht berührt. Die durch den Straßenkontrolldienst des Bundesamtes anlässlich der Anordnung einer Sicherheitsleistung eingemommenen Beträge sind an die zuständigen Bußgeldbehörden der Länder (Tatortprinzip) weiterzuleiten.

## Zu Artikel 2

### Allgemein

Nach § 27 Abs. 2 Satz 2 des Verkehrsstatistikgesetzes ist im Rahmen der Güterkraftverkehrsstatistik das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig für die Erhebung der Daten zum Werkverkehr, während das Bundesamt für Güterverkehr für die Erhebung der Daten zum gewerblichen Güterkraftverkehr zuständig ist.

Diejenigen Halter, die Fahrzeuge im Werkverkehr und im gewerblichen Verkehr einsetzen, müssen wechselweise an zwei Behörden berichten. Zum Teil hat dies zu Verwirrung und Unverständnis bei den Befragten geführt. Auch hat sich gezeigt, dass in der Praxis eine Zuordnung der Fahrzeuge nach Einsatz im Werkverkehr bzw. gewerblichen Verkehr auf Basis der Registerangaben nicht trennscharf möglich ist, so dass derzeit bereits 40 Prozent des gewerblichen Verkehrs an das Kraftfahrt-Bundesamt berichtet werden. Schließlich kann die im Rahmen von „Bund-Online“ vorgesehene Einführung und Pflege eines elektronischen Fragebogens nur dann wirtschaftlich sinnvoll erfolgen und allen Befragten zugute kommen, wenn die Zuständigkeit für die Erhebung ungeteilt bei einer Behörde liegt. Deshalb wird die bestehende Aufgabenteilung bei der Statistik des Güterkraftverkehrs aufgehoben, und die Zuständigkeiten werden beim Kraftfahrt-Bundesamt gebündelt. Dies ist auch eine Forderung des Bundesrechnungshofes.

### Zu Nummer 1 (§ 9 Abs. 1)

Die Erhebung nach § 1 Nr. 3 soll nach dem neuen § 27 Abs. 2 vom Kraftfahrt-Bundesamt in alleiniger Zuständig-

keit durchgeführt werden. Die Notwendigkeit einer Kennzeichenübermittlung für die Fahrzeuge aus der Stichprobe zum gewerblichen Verkehr sowie der Übermittlung fahrzeugbezogener Merkmale aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes an das Bundesamt für Güterverkehr nach Absatz 1 entfällt daher.

### Zu Nummer 2 (§ 10 Abs. 1)

In § 10 Abs. 1 wird die Regelung zur Vernichtung von Erhebungsunterlagen auf das künftig allein für die Erhebung des Güterkraftverkehrs zuständige Kraftfahrt-Bundesamt beschränkt.

### Zu Nummer 3 (§ 27 Abs. 2)

Die Aufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr im Rahmen der Erhebung des Güterkraftverkehrs nach § 1 Nr. 3 beschränken sich auf die DV-Erfassung der papiergebundenen Fragebögen für den gewerblichen Verkehr mittels Belegleseverfahren. Diese umfasst ca. 30 Prozent der Erhebungsbögen und wird künftig durch die Einführung eines elektronischen Fragebogens vermutlich an Bedeutung verlieren. Für alle übrigen Verfahrensschritte (Stichprobenziehung, Erfassung des Werkverkehrs, Zusammenführen von Werkverkehr und gewerblichem Verkehr, Hochrechnung, Auswertung und Veröffentlichung der Ergebnisse) ist schon nach der bisherigen Rechtslage das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig. Auf Grund dieses deutlichen Übergewichts in der Aufgabenwahrnehmung ist die Zusammenführung der Zuständigkeiten beim Kraftfahrt-Bundesamt als die sachdienlichste Lösung anzusehen. Die Erhebung nach § 1 Nr. 3 soll daher künftig nicht nur für den Werkverkehr, sondern auch für den gewerblichen Verkehr vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt werden.

### Zu Nummer 4 (§ 29 Abs. 1)

Mit der Änderung werden nach der Neufassung des § 27 Abs. 2 die Zuständigkeiten für die Veröffentlichung der Statistiken klargestellt.

## Zu Artikel 3

Mit dem zweiten Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes soll der Überwachungsauftrag des Bundesamtes für Güterverkehr um die Überprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften des Fahrerlaubnisrechts beim Führen von Kraftfahrzeugen zur Straßengüterbeförderung erweitert werden.

Zwingende Voraussetzung für eine effektive Erfüllung dieses Überwachungsauftrages in der Kontrollpraxis ist jedoch eine Berechtigung des Bundesamtes, über den automatisierten Abruf im Zentralen Fahrerlaubnisregister auf entsprechende Daten zurückgreifen zu können. Denn allein unter Zuhilfenahme dieses Online-Verfahrens lässt sich unmittelbar schon am Kontrollort klären, ob der Betroffene in Besitz einer Fahrerlaubnis ist, die ihm im Zeitpunkt der Anfrage auch eine Fahrberechtigung verleiht.

Es ist daher auch geplant, die Übermittlung von Daten aus dem Fahrerlaubnisregister an das Bundesamt zu ermöglichen und dazu auch den automatisierten Abruf zu nutzen (§§ 51, 52 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr – Fahrerlaubnis-Verordnung).

**Zu Artikel 4**

Artikel 4 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Güterkraftverkehrsgesetz in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

**Zu Artikel 5**

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten.

**Anlage 2****Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des o. g. Gesetzes auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Entwurf werden zwei Informationspflichten der Wirtschaft modifiziert. Die Änderungen wirken sich nicht auf die Höhe der Bürokratiekostenbelastung aus. Für die Verwaltung werden zwei Informationspflichten abgeschafft und eine modifiziert.

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

## Anlage 3

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 843. Sitzung am 25. April 2008 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**1. Zu Artikel 1 Nr. 2 und 3 Buchstabe a**  
(§ 5 Satz 2 und § 7b Abs. 1 Satz 1 GüKG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. In § 5 Satz 2 werden die Wörter „Republik Estland und der Republik Ungarn“ durch die Wörter „Republik Estland, der Republik Ungarn, der Republik Bulgarien und der Republik Rumänien“ ersetzt.“

b) In Nummer 3 Buchstabe a ist in § 7b Abs. 1 Satz 1 nach der zweiten Angabe „Sozialgesetzbuch“ die Klammer zu streichen.

**Begründung**

Hierbei handelt es sich ausschließlich um redaktionelle Änderungen und Richtigstellungen.

**2. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a**  
(§ 7b Abs. 1 Satz 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a ist in § 7b Abs. 1 Satz 1 die Angabe „(§ 4 Abs. 3 Satz 2 des Aufenthaltsgesetzes)“ durch die Angabe „(§ 4 Abs. 3 Satz 3 des Aufenthaltsgesetzes)“ zu ersetzen.

**Begründung**

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung aufenthalts- und asylrechtlicher Richtlinien der Europäischen Union vom 19. August 2007 (BGBl. I S. 1970) ist auch § 4 Abs. 3 des Aufenthaltsgesetzes neu formuliert worden. Die gesetzlichen Verweise auf Sonderregelungen zur Ausübung einer Erwerbstätigkeit, ohne im Besitz eines Aufenthaltstitels zu sein, sind nunmehr in Satz 3 enthalten. Es handelt sich somit um eine redaktionelle Änderung.

**3. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a**  
(§ 7b Abs. 1 Satz 1 GüKG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Formulierung der Änderung in Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a „eines gültigen Aufenthaltstitels ist, der die Beschäftigung erlaubt (§ 4 Abs. 3 Satz 1 des Aufenthaltsgesetzes), oder eines solchen nicht bedarf (§ 4 Abs. 3 Satz 2 des Aufenthaltsgesetzes)“ alle denkbaren Fallgestaltungen erfasst oder ob die Formulierung ggf. entsprechend zu überarbeiten ist.

**Begründung**

Der Wortlaut erfasst zumindest nicht die Duldungen und Aufenthaltsgestattungen. Es sollte daher eine Prüfung erfolgen, ob eine entsprechende Anpassung erforderlich ist.

Des Weiteren ist fraglich, ob § 7b auch um die EU-Arbeitsgenehmigung zu erweitern ist. Hierbei ist allerdings Folgendes zu berücksichtigen:

Es könnte insoweit ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot vorliegen. Am 1. Mai 2004 (Tag des Beitritts) galt die Mitführungspflicht nicht mehr. Gilt eine Erleichterung nach dem Beitritt, so dürfte sie nicht nachträglich wieder aufgehoben werden. Daneben könnte ein Verstoß gegen die allgemeinen Regelungen der Freizügigkeit vorliegen: Mit dem Beitritt sind die Staatsangehörigen der Beitrittsländer Unionsbürger geworden, auf die grundsätzlich alle EU-Regelungen Anwendungen finden. Es besteht lediglich eine Ausnahme hinsichtlich der Arbeitsgenehmigungspflicht für Arbeitnehmer (und entsandte Arbeitnehmer in bestimmten Bereichen der Dienstleistungserbringung). Ausnahmen von allgemeinen EU-Regelungen sind aber nach der Rechtsprechung des EuGH eng auszulegen. Man könnte also nicht argumentieren, dass die Mitführungspflicht ein Annex der Arbeitsgenehmigungspflicht ist.

**4. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b**  
(§ 7b Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b sind in § 7b Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 nach den Wörtern „den Aufenthaltstitel“ die Wörter „bzw. die Duldung“ einzufügen.

**Begründung**

Ausreisepflichtigen Ausländern, die im Besitz einer Duldung sind, kann auch ohne gültigen Aufenthaltstitel gemäß § 4 Abs. 3 Satz 3 des Aufenthaltsgesetzes in Verbindung mit § 10 der Beschäftigungsverfahrensverordnung mit Zustimmung der Bundesagentur für Arbeit die Ausübung einer Beschäftigung erlaubt werden. Art und Umfang der Beschäftigung werden als Auflagen gemäß § 61 Abs. 1 Satz 2 des Aufenthaltsgesetzes in die Duldung eingetragen.

Es ist somit erforderlich, dass der Unternehmer auch dafür Sorge zu tragen hat, dass sein Fahrpersonal die Duldungen mit sich führt.

**5. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 11 Abs. 2 Nr. 3 GüKG) und Artikel 3 (§ 52 Abs. 2 StVG)**

a) Artikel 1 Nr. 5 ist zu streichen.

b) Artikel 3 ist zu streichen.

**Begründung**

Zu Buchstabe a

Grundsätzlich wird die Anpassung der Vorschriften über die Kontrolle des gewerblichen Güterkraftverkehrs an die Erfordernisse der Praxis begrüßt. Eine Erweiterung des Aufgabenkataloges des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) begegnet jedoch erheblichen Bedenken. Insbesondere aus föderalistischen Erwägungen ist eine solche

Aufgabenerweiterung kritisch zu betrachten. Die Überwachung des Verkehrs und die damit verbundenen Kontrollen sind originäre Länderaufgaben und werden von diesen auch in erforderlichem Maße wahrgenommen. Durch eine „tröpfchenweise“ Aufgabenübertragung auf das BAG besteht die Gefahr der Unterwanderung bzw. Missachtung des föderalen Prinzips.

Eine Ergänzung des Überwachungsauftrages des BAG, um die Überprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften des Fahrerlaubnisrechts beim Führen von Kraftfahrzeugen zur Straßengüterbeförderung, erscheint nicht sachgerecht und stellt auch keine „sinnvolle Erweiterung der Kontrollbefugnisse des Bundesamtes“ dar, da dieses die Befugnisse bereits jetzt besitzt. Nach § 12 Abs. 1 Satz 2 GüKG bzw. nach dem Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterverkehr kann das BAG auch jetzt schon im Rahmen seiner Kontrollen die Aushändigung des Führerscheins verlangen. Es ist hier insoweit nicht ersichtlich und auch von der Bundesregierung nicht ausreichend dargetan, warum für diese Fälle eine Ergänzung/Erweiterung des Aufgabenkataloges erforderlich ist.

Gleiches gilt für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über das Sonn- und Feiertagsfahrverbot sowie der Ferienreiseverordnung. Es ist zutreffend, dass eine konsequente Überwachung und Durchsetzung von Lkw-Fahrverboten gerade für deren Akzeptanz im Straßenverkehr dringend geboten ist. Jedoch kann hier keineswegs davon ausgegangen werden, dass die Überwachung und Durchsetzung dieser Verbote durch die Länderpolizeien nur in unzureichendem Maße erfolgt. Es ist nach hiesiger Auffassung ein erheblicher Unterschied, ob das BAG im Rahmen seiner Kontrollen sporadisch einen Verstoß gegen das Sonn- und Feiertagsfahrverbot feststellt und dabei Kräfte der örtlichen Polizei hinzuziehen muss oder ob es einen konkreten gesetzlichen Auftrag zur flächendeckenden Überwachung dieser Vorschriften erhält. Im Übrigen ist in dieser Angelegenheit in keiner Weise dargelegt worden, wie häufig z. B. eine rechtzeitige Hinzuziehung der Polizei gescheitert ist bzw. wie oft das BAG im Rahmen seiner Kontrollen solche Verstöße bisher festgestellt hat.

Zu Buchstabe b

Da bereits die Erweiterung des Überwachungsauftrags des BAG bezüglich der Überprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften des Fahrerlaubnisrechts beim Führen von Kraftfahrzeugen zur Straßengüterbeförderung abzulehnen ist, ist auch ein Zugriff auf die entsprechenden Daten durch automatisierten Abruf im Zentralen Fahrerlaubnisrecht nicht notwendig und daher abzulehnen.

**6. Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a**  
(§ 12 Abs. 1 Satz 3 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a sind in § 12 Abs. 1 Satz 3 die Wörter „, soweit erforderlich,“ zu streichen und das Wort „,vorhandene“ durch das Wort „,erforderliche“ zu ersetzen.

**Begründung**

Durch die Neuregelung des § 12 Abs. 1 GüKG soll sichergestellt werden, dass dem Fahrpersonal eine Mitwirkungspflicht bei Straßenkontrollen obliegt. Durch die Wörter „soweit erforderlich“ wird diese Verpflichtung relativiert. Vor allem in der Praxis würde es zu unnötigen Schwierigkeiten kommen, da nicht geregelt ist, wer entscheidet, wann eine Mitwirkungspflicht für das Fahrpersonal besteht.

Außerdem würden die Kontrollen unnötig erschwert, wenn keine Verpflichtung zum Mitführen von Hilfsmitteln bestünde; deshalb sollte das Wort „vorhandene“ durch „erforderliche“ Hilfsmittel ersetzt werden; andernfalls würde bei einer Kontrolle vor Ort die Bestimmung leer laufen.

**7. Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe d (§ 12 Abs. 7 GüKG)**

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe d ist § 12 Abs. 7 wie folgt zu fassen:

„(7) Erfolgen Werbemaßnahmen, veröffentlichte Anzeigen oder Angebote ohne Angabe von Name und Anschrift und bestehen in vorgenannten Fällen Anhaltspunkte für ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu, können das Bundesamt oder die nach § 21a zuständigen Behörden von demjenigen, der die Werbemaßnahme, die Anzeige oder das Angebot veröffentlicht hat, Auskunft über Namen und Anschrift des Auftraggebers verlangen.“

**Begründung**

Die Änderung dient der inhaltlichen und redaktionellen Klarstellung.

**8. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 20 Abs. 1a GüKG)**

Artikel 1 Nr. 9 ist zu streichen.

**Begründung**

Das BAG hat im Bereich des Straßenverkehrsrechts bisher keine Befugnis zur Anordnung von Sicherheitsleistungen. Es ist in bestimmten Bereichen des Straßenverkehrsgesetzes (§ 12 Abs. 6 GüKG) zwar Ermittlungs-, nicht jedoch Ahndungsbehörde. In dem nun vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung ist geplant, dass das BAG neben der Polizei Sicherheitsleistungen erheben darf.

Gemäß § 132 Abs. 2 StPO dürfen Sicherheitsleistungen grundsätzlich nur vom Richter angeordnet werden. Lediglich bei Gefahr im Verzug steht diese Kompetenz auch der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen (§ 152 GVG) zu.

Es erscheint nicht vertretbar, dies dahingehend auszuweiten, dass Mitarbeiter des BAG – neben den nur ausnahmsweise befugten Polizeibeamten – zukünftig Sicherheitsleistungen erheben dürfen. Sollte diese Regelung zustande kommen, würde es sich um eine Umgehung der klaren Kompetenzzuweisung in der Strafprozessordnung handeln.

Bei gemeinsamen Kontrollen können bereits jetzt Zuwiderhandlungen durch Gebietsfremde wirksam durch Sicherheitsleistung geahndet werden. Im Übrigen ist

durch das beabsichtigte Europäische Vollstreckungsabkommen zukünftig gewährleistet, dass es zu keiner faktischen Besserstellung von Gebietsfremden gegenüber Gebietsansässigen kommt.

Hinzu kommt, dass den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des BAG bei Verweigerung der Sicherheitsleistung selbst keinerlei Zwangsmittel zur Verfügung stehen. Die in § 132 Abs. 3 StPO vorgesehene Beschlagnahme ist gemäß § 132 Abs. 3 Satz 2 i. V. m. § 98 StPO der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen vorbehalten. Hierbei erscheint es ausgeschlossen, dass entsprechende Maßnahmen des unmittelbaren Zwangs etwa im Wege der Amtshilfe auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG delegiert werden.

Außerdem bestehen Bedenken in Zusammenhang mit Artikel 33 Abs. 4 des Grundgesetzes (Funktionsvorbehalt für Beamte), wenn zukünftig hoheitsrechtliche Befugnisse – Einbehaltung von Sicherheitsleistungen – nicht mehr von Angehörigen des öffentlichen Dienstes, die in einem öffentlich-rechtlichen Dienst- und Treueverhältnis stehen, wahrgenommen werden.



## Anlage 4

**Gegenäußerung der Bundesregierung****Zu Nummer 1**

**Zu Artikel 1 Nr. 2 und 3 Buchstabe a** (§ 5 Satz 2 und § 7b Abs. 1 Satz 1 GüKG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

**Zu Nummer 2**

**Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a** (§ 7b Abs. 1 Satz 1 GüKG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

**Zu Nummer 3**

**Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a** (§ 7b Abs. 1 Satz 1 GüKG)

Die Bundesregierung wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen, ob alle denkbaren Fallgestaltungen in Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a (§ 7 Abs. 1 Satz 1 GüKG) abgebildet sind.

Die Aufnahme der Arbeitsgenehmigung-EU in § 7b GüKG begegnet dagegen erheblichen Bedenken: Die Einführung der Mitführungspflicht der Arbeitsgenehmigung-EU stellt einen Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot dar. Am 1. Mai 2004 bzw. am 1. Januar 2007 (Tag der Beitritte) galt die Mitführungspflicht nicht mehr, da die Staatsangehörigen mit diesem Tag EU-Bürger wurden. Eine Mitführungspflicht für EU-Bürger war in § 7b GüKG jedoch nicht vorgesehen.

Es bestehen lediglich auf Grund der Übergangsregelungen zu den Beitrittsverträgen Ausnahmen hinsichtlich der Arbeitsgenehmigungspflicht für Arbeitnehmer (und entsandte Arbeitnehmer in bestimmten Bereichen der Dienstleistungserbringung); Ausnahmen von allgemeinen EG-Regelungen sind aber nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes auszulegen. Die Mitführungspflicht ist nicht in den Übergangsregelungen zu den Beitrittsverträgen genannt und kann auch nicht als ein Annex der Arbeitsgenehmigungspflicht angesehen werden.

**Zu Nummer 4**

**Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b** (§ 7b Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag grundsätzlich zu. Sie wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen, ob darüber hinaus rechtstechnische Ergänzungen erforderlich sind.

**Zu Nummer 5**

**Zu Artikel 1 Nr. 5** (§ 11 Abs. 2 Nr. 3 GüKG) und **Artikel 3** (§ 52 Abs. 2 StVG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung hält es aus Gründen der Verkehrssicherheit für notwendig, dass – neben den auch weiterhin zuständigen Polizeibehörden der Länder – auch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Fahrerlaubnis überprüfen

darf. Eine Kompetenzübertragung von den Ländern auf den Bund erfolgt nicht, da die Kontrollbefugnis des BAG lediglich ergänzend zu den Kontrollbefugnissen der Länder hinzu tritt.

Das BAG kann sich zwar nach § 12 Abs. 1 Satz 2 GüKG den Führerschein aushändigen lassen; dies darf aber nur zur Durchführung der Aufgaben erfolgen, die in § 11 Abs. 2 GüKG genannt sind. Die Kontrolle der Fahrerlaubnis ist aber in dem Katalog der Aufgaben nach § 11 Abs. 2 GüKG bisher nicht genannt.

Zudem ergeben sich durch den in Artikel 3 vorgesehenen automatisierten Abruf von Daten aus dem Fahrerlaubnisregister erhebliche Synergieeffekte bei den Kontrollen sowohl für das BAG, die Polizei der Länder als auch für die Unternehmen und die beteiligten Fahrer: Haben Kontrollkräfte des BAG heute Zweifel, ob ein Fahrer in Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis ist, müssen sie die Polizeien der Länder hinzuziehen, die dann eine Abfrage beim Fahrerlaubnisregister des Kraftfahrt-Bundesamtes vornehmen können. Dadurch werden Kontrollen zeitlich unnötig ausgedehnt und erhebliche Personalkapazitäten sowohl beim BAG, den Polizeien der Länder und bei den Unternehmen gebunden.

Die Bundesregierung ist ferner der Auffassung, dass die ergänzende Überwachung der Lkw-Fahrverbote durch das BAG der besseren Durchsetzung dieser Verbote dient, ohne in die Kompetenzen der Länder einzugreifen.

**Zu Nummer 6**

**Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a** (§ 12 Abs. 1 Satz 3 GüKG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Durch die Neuregelung des § 12 Abs. 1 GüKG soll die Mitwirkungspflicht des Fahrpersonals bei Straßenkontrollen festgelegt werden.

Der Vorschlag des Bundesrates begegnet verfassungsrechtlichen Bedenken, da er dem Fahrpersonal auferlegt, alle erforderlichen Hilfsmittel bereitzustellen, auch wenn diese nicht mitgeführt werden und die Herbeischaffung mit erheblichen Kosten verbunden wäre.

Demgegenüber beschränkt sich der Entwurf der Bundesregierung auf die Verpflichtung, die vorhandenen Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen.

**Zu Nummer 7**

**Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe d** (§ 12 Abs. 7 GüKG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

**Zu Nummer 8**

**Zu Artikel 1 Nr. 9** (§ 20 Abs. 1a GüKG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Für bestimmte Zuwiderhandlungen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften (z. B. Ladungssicherung, technische Unterwegskontrolle) ist das BAG nur Ermittlungs-, aber nicht Bußgeldbehörde. Daher kann bei diesen Zuwiderhandlungen durch Gebietsfremde keine Sicherheitsleistung durch das BAG erhoben werden. Dies ist nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch aus Gründen der Gleichbehandlung mit Gebietsansässigen bedenklich. Die Bedenken des Bundesrates werden auch deshalb nicht geteilt, weil das BAG schon heute Sicherheitsleistungen bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten erhebt, für die es selbst Bußgeldbehörde ist (z. B. Verstöße gegen Fahrpersonalvorschriften durch Gebietsfremde – § 9 Abs. 2 FPersG).

Der Einwand des Bundesrates, das BAG könne keine Zwangsmittel zur Durchsetzung der Sicherheitsleistung einsetzen, ist nicht stichhaltig, da das BAG gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 2 GüKG die Weiterfahrt untersagen kann.

Selbst wenn das Europäische Vollstreckungsabkommen zu einem späteren Zeitpunkt anwendbar sein wird, wird diese Problematik nicht beseitigt; das Europäische Vollstreckungsabkommen bezieht sich nur auf die Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Gerade bei Lkw aus Drittstaaten bestehen aber häufig Probleme im Hinblick auf ausreichende Ladungssicherung und technischen Zustand.



