

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes,
des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von
selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes
über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes**

Gesetzesentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

A. Probleme und Ziele

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) ist an mehreren Stellen redaktionell anzupassen beziehungsweise es sind Klarstellungen vorzunehmen. Gleiches gilt für das Fahrpersonalgesetz (FPersG), das Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern, das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und das Gesetz über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Im GüKG besteht darüber hinaus bei der nationalen Erlaubnis die Besonderheit, dass diese im Falle der Wiedererteilung unbefristet erteilt wird. Dies stellt eine Diskrepanz zum europäischen Recht dar und bereitet Schwierigkeiten im Verwaltungsvollzug. Darüber hinaus ist es erforderlich, eine Ermächtigungsgrundlage für die Speicherung bestimmter Verstöße des Unternehmers und des Verkehrsleiters zu schaffen. Hiermit wird eine aus dem europäischen Recht stammende Vorgabe umgesetzt.

Im FPersG wird die Möglichkeit geschaffen, Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten länger aufzubewahren, sofern diese für die Erfüllung der Aufbewahrungspflichten insbesondere nach dem Mindestlohngesetz benötigt werden.

Im Straßenverkehrsgesetz wird die Ermächtigungsgrundlage für den Erlass der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV) redaktionell angepasst. Dies ermöglicht die Umsetzung europarechtlicher Vorgaben.

B. Lösung

Redaktionelle Änderungen sowie Klarstellungen im GüKG, im FPersG, im Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, im StVG und im KBA-Gesetz.

Anpassung der Gültigkeitsdauer der nationalen Erlaubnis an das europäische Recht.

Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für die Speicherung von Verstößen des Unternehmers und des Verkehrsleiters.

Anpassung der Kabotagebestimmung im GüKG.

Verlängerung der Aufbewahrungsmöglichkeit von Lenkzeitunterlagen zwecks Vereinfachung der Nachweispflichten insb. nach dem Mindestlohngesetz.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 130 000 Euro, da die Möglichkeit einer unbefristeten Erteilung der nationalen Güterkraftverkehrserlaubnis entfällt. Hierdurch wird eine Ungleichbehandlung im Verhältnis zur EU-Gemeinschaftslizenz ausgeglichen. Eine Kompensation ist daher nicht erforderlich.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für den **Bund** entsteht beim Bundesamt für Güterverkehr ein begrenzter Erfüllungsaufwand durch die Verpflichtung zur Speicherung bestimmter Verstöße in der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren. Die Kosten für eine Softwareanpassung belaufen sich auf schätzungsweise 50 000 Euro.

Kein Erfüllungsaufwand wird durch die Schaffung einer zusätzlichen Ermächtigungsgrundlage in § 5 Absatz 1a des FPersG begründet. Die zuständigen Kontrollbehörden sind bereits heute mit der Überwachung der Sozialvorschriften im Kraftverkehr befasst. Hierzu gehört seit jeher die Kontrolle des ordnungsgemäßen Funktionierens der Kontrollgeräte. Im Falle eines konkreten Verdachts der Manipulation am Fahrtenschreiber kann die Untersuchung in einer zugelassenen Werkstatt angeordnet werden.

Für die **Länder** entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 130 000 Euro, da die Möglichkeit einer unbefristeten Erteilung der nationalen Güterkraftverkehrserlaubnis entfällt.

Des Weiteren könnten Softwareanpassungen nötig werden, da dem Bundesamt für Güterverkehr eine geringfügige Anzahl von Verstößen zu übermitteln ist. Die genauen Kosten hängen

von den in den Ländern vorhandenen technischen Systemen und Vertragsgestaltungen ab. Sie können hier nicht beziffert werden.

F. Weitere Kosten

Keine.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 18. Januar 2017

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

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes,
des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von
selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes
über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 951. Sitzung am 25. November 2016 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines
Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des
Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenver-
kehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes**

Vom...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1
Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes**

Das Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 492 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Absatz 2 wird der Satz 2 aufgehoben.
2. In § 5 wird der Satz 2 aufgehoben.
3. § 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe m wird wie folgt gefasst:

„m) die nach den Rechtsvorschriften der Europäischen Union über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, zu prüfenden technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung,“

4. § 14a wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 der Kommission vom 15. Dezember 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-

minimis“-Beihilfen (ABl. EU Nr. L 379 S. 5)“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013 S. 1)“ ersetzt.

b) in Nummer 2 wird die Angabe „ dem Abschnitt 8 der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. EU Nr. L 214 S. 3)“ durch die Angabe „der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014 S. 1).“ ersetzt.

5. In § 16 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2 a eingefügt:

„(2a) Zum Zweck der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der Verkehrsleiter gilt Absatz 1 entsprechend für abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen in Anhang 1 der Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18. März 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 74 vom 19.3.2016 S. 8) genannter Zuwiderhandlungen, wenn die Ordnungswidrigkeit in einem Unternehmen mit Sitz im Inland begangen wurde und die Geldbuße bis zu 200 Euro beträgt. Über diese Verfahren teilen die zuständigen Verwaltungsbehörden nach § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten dem Bundesamt die Daten nach Absatz 1 Satz 1 mit. Die §§ 4 und 6 der Verordnung zur Durchführung der Verkehrsunternehmensdatei nach dem Güterkraftverkehrsgesetz gelten entsprechend.“

6. § 17 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ eingefügt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder aus anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder des mitteilenden anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ eingefügt.

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder aus anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ eingefügt.

d) In Absatz 5 Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung des Fahrpersonalgesetzes

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), das zuletzt durch Artikel 474 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satzteil vor Buchstabe a werden die Wörter „der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S.8),“ gestrichen.

bb) In Buchstabe b wird das Wort „Kontrollgeräte“ durch das Wort „Fahrtenschreiber“ ersetzt.

cc) Im Satzteil nach Buchstabe e wird die Angabe „in den Artikeln 3, 21 bis 24, 27, 29 und 32 bis 41 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ durch die Angabe „in den Artikeln 3, 21 bis 24, 26, 27, 29 und 32 bis 41 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014,“ ersetzt sowie die Wörter „sowie in den Artikeln 3, 15,16 und 19 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ gestrichen.

b) In Nummer 3 Buchstabe c wird das Wort „Kontrollgeräten“ durch das Wort „Fahrtenschreibern“ ersetzt.

c) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satzteil vor Buchstabe a wird das Wort „Kontrollgerätregister“ durch das Wort „Fahrtenschreiberregister“ ersetzt.

bb) In Buchstabe b werden die Wörter „der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,“ gestrichen.

cc) In Buchstabe d werden die Wörter „ein Jahr“ durch die Wörter „fünf Jahre“ ersetzt.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „(EWG) Nr. 3821/85,“ gestrichen.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird nach den Wörtern „Schaublätter und“ das Wort „andere“ eingefügt.

bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Bei Einsatz eines digitalen Fahrtenschreibers nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hat der Unternehmer die auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten in regelmäßigen Abständen zu kopieren.“

cc) In Satz 5 wird das Wort „Kontrollgerätes“ durch das Wort „Fahrtenschreibers“ ersetzt.

dd) Satz 7 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „Artikels 14 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ werden durch die Wörter „Artikels 33 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt,

bbb) die Wörter „Artikel 16 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ werden durch die Wörter „Artikel 35 Absatz 2 und Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt,

ccc) nach dem Wort „Ausdrucke“ werden die Wörter „und handschriftlichen Aufzeichnungen“ eingefügt,

ddd) die Wörter „Artikel 15 Abs. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ werden durch die Wörter „Artikel 36 Absatz 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

ee) Satz 8 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „Artikel 16 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ werden durch die Wörter „Artikel 35 Absatz 2 und Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt,

bbb) nach dem Wort „Ausdrucke“ werden die Wörter „und handschriftlichen Aufzeichnungen“ eingefügt,

ccc) nach den Wörtern „der Abgabenordnung“ wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt,

ddd) nach den Wörtern „des Vierten Buches Sozialgesetzbuch“ werden folgende Wörter eingefügt: „ nach § 17 Absatz 2 des Gesetzes zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns, nach §19 Absatz 2 des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes oder nach § 17c Absatz 2 des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes“.

ff) Satz 9 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „Artikel 16 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ durch die Wörter „Artikel 35 Absatz 2 Artikel 37 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt,

bbb) nach dem Wort „Ausdrucke“ werden die Wörter „und handschriftlichen Aufzeichnungen“ eingefügt,

c) In Absatz 7 werden die Wörter „Artikel 7 und 12 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ durch die Wörter „Artikel 15, 22 Absatz 3 und 24 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

3. § 4 b wird wie folgt geändert:

a) Die Wörter „§ 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5 bis 11 und 15“ werden durch die Wörter „§ 49 Absatz 1 Nr. 1 bis 3, 7 bis 13 und 17“ ersetzt.

b) Die Angabe „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ wird durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

4. § 4 c wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 4c Auskünfte aus dem Fahrtenschreiberkartenregister“

b) In Absatz 1 und 3 wird jeweils das Wort „Kontrollgerätkartenregister“ durch das Wort „Fahrtenschreiberkartenregister“ ersetzt.

c) In Absatz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ durch die Angabe „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „Kontrollgeräte“ durch das Wort „Fahrten-schreiber“ ersetzt.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Ergeben sich bei einer Kontrolle konkrete Anhaltspunkte dafür, dass der Fahrtenschreiber nicht ordnungsgemäß funktioniert, kann die zuständige Behörde eine Prüfung des Fahrtenschreibers nach Maßgabe des § 57b Absatz 1 und 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anordnen. Abweichend von § 57b Absatz 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung fallen dem Halter die Kosten der Prüfung nur zu Last, wenn festgestellt wird, dass Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise des Fahrtenschreibers nicht vorschriftsmäßig sind.“

c) In Absatz 3 werden die Wörter „Absätzen 1 und 2“ durch die Wörter „Absätzen 1, 1a und 2“ ersetzt.

6. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Buchstabe b werden die Wörter „der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,“ gestrichen.

bbb) In Buchstabe j wird die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 1“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 1a Satz 1“ ersetzt.

- bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Buchstabe b werden die Wörter „der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,“ gestrichen.
 - bbb) In Buchstabe g wird nach der Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 1“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 1a Satz 1“ ersetzt.
- cc) In Nummer 4 Buchstabe b werden die Wörter „der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85,“ gestrichen.

- b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 Buchstabe b oder Nummer 4 Buchstabe b, die bis zum 1. März 2016 unter Geltung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 begangen wurden, können abweichend von § 4 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten nach den zum Zeitpunkt der Tat geltenden Bestimmungen geahndet werden.“

7. In § 10 Absatz 2a Satz 1 werden die Wörter „zur Führung der Kraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen“ durch das Wort „Verkehrsleiter“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern

In § 6 Satz 1 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern vom 11. Juli 2012 (BGBl. I S. 1479) werden die Wörter „ein Kontrollgerät nach Anhang I oder Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8)“ durch die Wörter „einen Fahrtenschreiber nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und

des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 060 vom 28.02.2014, S. 1-33)“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 6 Absatz 1 Nummer 20 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217), wird wie folgt gefasst:

„20. Maßnahmen über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, und daran die Mitwirkung amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr einer technischen Prüfstelle, von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen betraute Prüffingenieure sowie die für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten.“

Artikel 5

Änderungen des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

In § 2 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe d des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 471 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird das Wort „Kontrollgerätekartensregisters“ durch das Wort „Fahrtenschreiberkartensregisters“ ersetzt.

Artikel 6
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) ist an mehreren Stellen redaktionell anzupassen beziehungsweise es sind Klarstellungen vorzunehmen. Gleiches gilt für das Fahrpersonalgesetz (FPersG) und das Gesetz zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern.

Im GüKG besteht darüber hinaus bei der nationalen Erlaubnis die Besonderheit, dass diese im Fall der Wiedererteilung unbefristet erteilt wird. Dies stellt eine Diskrepanz zum europäischen Recht dar und bereitet Schwierigkeiten im Verwaltungsvollzug. Darüber hinaus wird eine Ermächtigungsgrundlage für die Speicherung bestimmter Verstöße des Unternehmers und des Verkehrsleiters geschaffen. Hiermit wird eine Vorgabe aus dem europäischen Recht umgesetzt.

Im FPersG wird die Möglichkeit geschaffen, Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten länger aufzubewahren, sofern diese für die Erfüllung der Aufbewahrungspflichten insbesondere nach dem Mindestlohngesetz benötigt werden.

Im Straßenverkehrsgesetz wird die Ermächtigungsgrundlage für den Erlass der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV) redaktionell angepasst. Dies ermöglicht die Umsetzung europarechtlicher Vorgaben.

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des GüKG, des FPersG, des StVG und des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 Grundgesetz (GG). Die Regelungen sind zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des GG erforderlich.

Das Güterkraftverkehrsgewerbe ist länderübergreifend mobil. Unterschiedliche Regelungen durch die einzelnen Länder würden deshalb zu Wettbewerbsverzerrungen und zu Problemen bei Kontrollen führen. Im Interesse der Verkehrssicherheit und der gleichmäßigen Überwachung und Ahndung sind bundeseinheitliche Regelungen unverzichtbar. Andernfalls besteht die Gefahr ungleicher Wettbewerbsbedingungen je nachdem, in welchen Ländern die einzelnen Gewerbetreibenden tätig sind.

III. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Keine.

IV. Erfüllungsaufwand

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 3 Absatz 2)

Für Bürgerinnen und Bürger werden durch die Änderung des § 3 Absatz 2 GüKG keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Für die Wirtschaft führt die Änderung zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 130 000 Euro.

Nach geltender Rechtslage (§ 3 Absatz 2 Satz 2 GüKG) wird eine Erlaubnis, deren Gültigkeitsdauer (bis zu zehn Jahre, siehe § 3 Absatz 2 Satz 1) abgelaufen ist, zeitlich unbefristet erteilt, wenn der Unternehmer die Berufszugangsvoraussetzungen erfüllt. Durch die Streichung des § 3 Absatz 2 Satz 2 GüKG entfällt die Möglichkeit einer unbefristeten Erteilung, eine (wiederholte) Erteilung ist dann nur noch für die Dauer von bis zu 10 Jahren möglich. Somit ist durch das Unternehmen zukünftig alle 10 Jahre ein entsprechender Antrag zu stellen.

Personalkosten je Fall in Euro	Fallzahl	jährliche Gesamtkosten in Euro
480	2 700	130 000

Die Berechnungen für die Ermittlung des Erfüllungsaufwandes beziehen sich auf die Lohnkostentabelle Wirtschaft (Standardlohnsätze je Stunde) aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Seite 45, Wirtschaftsabschnitt Verkehr). Hierbei wurde von einem hohen Qualifikationsniveau (48,40 Euro) ausgegangen.

In der WebSKM-Datenbank aller Informationspflichten des Statistischen Bundesamtes sind die Standardaktivitäten der Wirtschaft, die mit der Stellung eines Antrages auf Erlaubnis für den gewerblichen Güterkraftverkehr zusammenhängen, aufgeführt:

- Einarbeitung in die Informationspflicht (rund 60 Minuten)
- Beschaffung der Daten (rund 300 Minuten)
- Formulare ausfüllen (rund 60 Minuten)
- Datenübermittlung an zuständige Stellen (rund 40 Minuten)
- Sitzungen (rund 30 Minuten)
- Ausführung von Zahlungsanweisungen (rund 15 Minuten)
- Kopieren, Archivieren (rund 60 Minuten)
- Weitere Informationsbeschaffung (rund 30 Minuten)

Der durchschnittliche Zeitaufwand je Antragstellung beträgt somit rund 10 Stunden (rund 600 Minuten). Unter Heranziehung der Lohnkostentabelle ist von durchschnittlichen Personalkosten je Fall von ca. 480 Euro (10 Stunden * 48,40 Euro = 484 Euro) auszugehen. Das Bundesamt für Güterverkehr hat aus der Verkehrsunternehmensdatei (VU-Dat) die Anzahl der Erlaubnisse ermittelt, die befristet erteilt sind, d. h. die Anzahl der Fälle, wo nach der erstmaligen Erteilung die Erlaubnis wieder zu erteilen ist (rund 2 700). Somit betragen die Kosten für die Wirtschaft rund 1 300 000 Euro (480 Euro * 2.700 Fälle = rund 1 300 000 Euro). Da davon auszugehen ist, dass sich der Zeitraum, in dem durch die Unternehmen die Wiedererteilung der Erlaubnis beantragt wird, auf 10 Jahre erstreckt (Zeitraum des Ablaufs der 2 700 Erlaubnisse erstreckt sich auf 10 Jahre), betragen die jährlichen Kosten für die Wirtschaft 10 Prozent der ermittelten Kosten (1 300 000 Euro : 10 = 130 000 Euro).

Für die Verwaltung der Länder führt die Änderung zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 130 000 Euro.

Durch die Streichung des § 3 Absatz 2 Satz 2 GüKG entfällt die Möglichkeit einer unbefristeten Erteilung, eine (wiederholte) Erteilung ist dann nur noch für die Dauer von bis zu 10 Jahren möglich. Somit ist durch die Verwaltung alle 10 Jahre ein entsprechender Antrag zu prüfen und bei Vorliegen aller Voraussetzungen die Erlaubnis zu erteilen.

Personalkosten pro Fall in Euro	Fallzahl	jährliche Gesamtkosten in Euro
480	2 700	130 000

Durch ein Land wurden bezüglich der Erteilung einer Erlaubnis für den gewerblichen Güterkraftverkehr die erforderlichen Arbeitsschritte und der dazugehörige Zeitaufwand dargestellt:

- Information der Antragsteller (ca. 30 min)
- Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit (ca. 40 min)
- Eingabe der Daten (ca. 10 min)
- Nachforderung fehlender oder unvollständiger Unterlagen (ca. 40 min)
- Anhörung der zu beteiligenden Stellen (ca. 10 min)
- Überwachung der Stellungnahmen der zu beteiligenden Stellen (ca. 15 min)
- Überwachung des Eingangs fehlender Unterlagen (ca. 10 min)
- Prüfung eingehender Unterlagen (ca. 170 min)
- Nachforderung bzw. Klärung offener Punkte (ca. 70 min)
- Erteilung der Genehmigung (ca. 50 min)
- Überwachung der Auflagen (ca. 30 min)

Der durchschnittliche Zeitaufwand pro Erteilung der Erlaubnis beträgt somit ca. 8 Stunden (ca. 480 Min.). Länder und der Bund greifen auf Durchschnittssätze zurück, die aus den tatsächlichen Personal- und Sachausgaben errechnet werden. Durchschnittlich betragen die Kosten pro Stunde in den Ländern 60,00 Euro (Personal- und Sachkosten, einschließlich Personalgemeinkosten und Versorgungsaufwand).

Unter der Annahme des durchschnittlichen Zeitaufwands betragen die Kosten pro Erteilung der Erlaubnis 480 Euro (8 Stunden * 60,00 Euro = 480 Euro). Das Bundesamt für Güterverkehr hat aus der Verkehrsunternehmensdatei (VU-Dat) die Anzahl der der Erlaubnisse ermittelt, die befristet erteilt sind, d. h. die Anzahl der Fälle, wo nach der erstmaligen Erteilung die Erlaubnis wieder befristet zu erteilen ist (ca. 2 700). Somit betragen die Kosten für die Verwaltung ca. 1 300 000 Euro (480 Euro * 2 700 Fälle = ca. 1 300 000 Euro). Da davon auszugehen ist, dass sich der Zeitraum, in dem durch die Verwaltung die Erlaubnis wieder befristet erteilt wird, auf 10 Jahre erstreckt (Zeitraum des Ablaufs der 2700 Erlaubnisse erstreckt sich auf 10 Jahre), betragen die jährlichen Kosten für die Verwaltung 10 % der ermittelten Kosten (1 300 000 Euro: 10 = 130 000 Euro).

Gesamt:

Die Änderung des § 3 Absatz 2 GüKG führt für die Wirtschaft zu jährlichen Kosten i. H. v. ca. 130 000 Euro, für die Verwaltung zu jährlichen Kosten i. H. v. ca. 130 000 Euro. Insgesamt entstehen jährliche Kosten i. H. v. 260 000 Euro.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Für Bürgerinnen und Bürger werden durch die Änderung des § 16 GüKG keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für die Verwaltung des **Bundes** entsteht beim Bundesamt für Güterverkehr begrenzter Erfüllungsaufwand durch die Verpflichtung zur Speicherung bestimmter Verstöße in der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren. Die erforderliche IT-Infrastruktur ist grundsätzlich bereits vorhanden. Die Kosten für Softwareanpassungen belaufen sich auf schätzungsweise 50 000 Euro.

Bei den Landesbußgeldbehörden könnten Softwareanpassungen nötig werden, da dem Bundesamt für Güterverkehr eine geringfügige Anzahl von Verstößen zu übermitteln ist. Die Kommunikation mit der beim Bundesamt für Güterverkehr geführten Datei soll vollautoma-

tisch ablaufen, wobei die erforderlichen Datenverbindungen meist schon vorhanden sind. Die genauen Kosten hängen von den in den Ländern vorhandenen technischen Systemen und Vertragsgestaltungen ab. Sie können hier nicht beziffert werden.

V. Weitere Kosten

Keine.

VI. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil - zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Nummer 1 (§ 3 Absatz 2 Satz 2)

Eine nationale güterkraftverkehrsrechtliche Erlaubnis wird erstmalig mit der Gültigkeitsdauer von bis zu 10 Jahren erteilt. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer wird sie zeitlich unbefristet erteilt, wenn der Unternehmer die Berufszugangsvorschriften nach wie vor erfüllt. Diese Regelung weicht von den Erteilungsgrundsätzen, die für die EU-Gemeinschaftslizenz gelten, ab. Diese wird stets nur mit einer Gültigkeitsdauer von 10 Jahren erteilt.

Die unterschiedliche Gültigkeitsdauer bei Erlaubnis und Lizenz führt in der Verwaltungspraxis zu Schwierigkeiten. Wird zum Beispiel die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis bei ihrer Erteilung verkürzt, da die zuständige Behörde Zweifel an der Zuverlässigkeit des Unternehmers hat und diesem deshalb eine Bewährungszeit einräumen möchte, so kann sie nach Ablauf dieser Bewährungszeit die Erlaubnis nur noch unbefristet erteilen. Der betroffene Unternehmer würde damit besser gestellt, als ein Unternehmer bei dem von Anfang an keine Zweifel bestanden und eine Bewährungszeit nicht nötig war. Hierin zeigt sich ein Wertungswiderspruch. Schlussendlich ist eine Angleichung der Gültigkeitsdauer von Erlaubnis und EU-Lizenz auch aus Gründen der Gleichbehandlung aller Marktteilnehmer erforderlich. Nach Streichung des Satzes 2 in Absatz 2 kann künftig die Erlaubnis auch nur noch für 10 Jahre erteilt werden. Inhaber bereits unbefristeter Erlaubnisse können diese weiterhin unbefristet nutzen. Sie genießen Bestandsschutz. Die Regelung gilt mithin nur für Neufälle.

Nummer 2 (§ 5 Satz 2)

Zum 1. Juli 2013 ist Kroatien der Europäischen Union beigetreten. Damit wurde von Kroatien zeitgleich der Besitzstand der Gemeinschaft in vollem Umfang übernommen. Im Hinblick auf die Kabotage wurden zwischen der Europäischen Union und Kroatien Übergangsfristen vereinbart. Beginnend mit dem EU-Beitritt Kroatiens wurden kroatische Güterkraftverkehrsunternehmen für einen Zeitraum von zwei Jahren von der Kabotage in anderen EU-

Mitgliedstaaten ausgeschlossen – mithin bis Ablauf des 30. Juni 2015. Innerhalb dieses Zeitraumes konnten die Mitgliedstaaten die EU-Kommission informieren, ob die Übergangsfrist um weitere zwei Jahre verlängert werden soll. Für Deutschland wurde entschieden, von der Verlängerungsoption keinen Gebrauch zu machen.

Seit dem 1. Juli 2015 finden die Kabotagebestimmungen nach Artikel 8 ff. der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 mithin in Deutschland auf alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union Anwendung. Daher ist die bisherige Sonderregelung zu streichen.

Nummer 3 (§ 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe m)

Redaktionelle Anpassung der Aufgabenzuweisung für das Bundesamt für Güterverkehr. Die in Bezug genommene Richtlinie 2000/30/EG wird mit Wirkung vom 20. Mai 2018 aufgehoben. An ihre Stelle tritt die Richtlinie 2014/47/EG. Der Wortlaut der Aufgabenzuweisung wird abstrakter formuliert, ohne inhaltliche Änderungen nach sich zu ziehen.

Nummer 4 (§ 14 a)

§ 14a ist an die geänderten EU-Rechtsgrundlagen anzupassen. Die Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 der Kommission vom 15. Dezember 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-minimis“-Beihilfen (ABl. EU Nr. L 379 S. 5) ist zum 31. Dezember 2013 außer Kraft getreten und wurde zum 1. Januar 2014 durch die Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf „De-minimis“-Beihilfen (ABl. EU Nr. L 352 S. 1) abgelöst.

Die Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. EU Nr. L 214 S. 3) ist zum 30. Juni 2014 ausgelaufen und wurde zum 1. Juli 2014 durch die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Arti-

kel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABL. EU Nr. L 187 S. 1) ersetzt. Im Hinblick auf die Durchführung von Beihilfeverfahren beim Bundesamt für Güterverkehr gab es durch die Umstellung keine Änderungen.

Nummer 5 (§ 16)

Nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 haben die Mitgliedstaaten der EU einzelstaatliche elektronische Register einzurichten, und mit bestimmten Daten zu befüllen. Zu diesen Daten gehören nach Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe e) auch Daten über Verstöße, die Unternehmer oder Verkehrsleiter im Rahmen ihrer Gewerbeausübung begangen haben. Die Daten über begangene Verstöße dienen der Beurteilung der Zuverlässigkeit der relevanten Personen durch die zuständige Landesbehörde und berühren damit den Bestand der Gemeinschaftslizenz und schlussendlich die Möglichkeit einer Teilnahme am Kraftverkehrsmarkt.

Das einzelstaatliche elektronische Register wird als Datei – sog. VU-Dat (Verkehrsunternehmensdatei) - beim Bundesamt für Güterverkehr geführt. Die VU-Dat speichert im Wesentlichen Unternehmerstammdaten, jedoch keine Erkenntnisse über Verstöße. Eine Ausnahme bildet hier § 16 Absatz 2 GüKG.

Grund für den Verzicht auf die Speicherung von Verstoßdaten war es, eine redundante Datenspeicherung zu vermeiden. Tatsächlich werden Daten über sog. schwerste Verstöße bereits im Bundeszentralregister (BZR) und im Gewerbezentralregister (GewZR) gespeichert.

Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 3 der VO (EG) Nr. 1071/2009 ermöglicht es den Mitgliedstaaten, Daten über Verstöße in separate Register aufzunehmen. Deutschland nutzt diese Möglichkeit, in dem es bei rechtskräftigen Bußgeldentscheidungen mit einer Geldbuße von mehr als 200 Euro bzw. bei Straftaten auf das GewZR und das BZR zurückgreift. Eine redundante Datenhaltung wird dadurch vermieden.

Bis zum 31.12.2015 haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, nur die schwersten, in Anhang IV der VO (EG) Nr. 1071/2009 genannten Verstöße, in ihre einzelstaatlichen elektronischen Register aufzunehmen. Bei diesen schwersten Verstößen war davon auszugehen, dass

sie entweder Straftat oder Bußgeldentscheidung mit einer Geldbuße von mehr als 200 € und damit registerfähig sind.

Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der VO (EG) Nr. 1071/2009 hat die Europäische Kommission nun eine Verordnung zur Kategorisierung von schwerwiegenden Verstößen erlassen. Dies sind solche Verstöße, die neben den in Anhang IV der VO (EG) Nr. 1071/2009 genannten (sog. schwersten) Verstößen, zu einer Aberkennung der Zuverlässigkeit führen können. Diese schwerwiegenden Verstöße sind ab dem 01.01.2017 in die einzelstaatlichen elektronischen Register aufzunehmen. Von der Kategorisierung sind auch Verstöße erfasst, die nach den einschlägigen Bußgeldkatalogen mit einem Bußgeld unter 200 Euro geahndet werden. Rechtskräftige Entscheidungen sind folglich nicht in jedem Fall im GewZR eintragungsfähig. Das Vorliegen von Straftaten kann bei den betroffenen Verstößen ausgeschlossen werden. Über den neuen Absatz 2a wird eine Speicherung der Daten beim Bundesamt für Güterverkehr ermöglicht und zugleich eine europäische Vorgabe in nationales Recht umgesetzt.

Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 17)

Mit Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses vom 16.05.2014 wurden die Verordnungen des sog. Road-Package (VO (EG) Nrn. 1071/2009, 1072/2009 und 1073/2009) ohne wesentliche Anpassungen in Anhang XIII – Verkehr - des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum übernommen. Nach Erklärung der EWR-Staaten, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für die Anwendung der Regelungen der o.g. Verordnungen erfüllt sind, erfolgte die Veröffentlichung des Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Amtsblatt der EU vom 30.10.2014 (ABl. Reihe L Nr. 310 Seite 40 ff).

Die Rechtsakte wurden in der Fassung der Änderungen durch VO (EU) Nrn. 611/2012, 612/2012, 613/2012 (Konkretisierung der Beschaffenheit von Urkunden) und VO (EU) Nr. 517/2013 (Anpassung im Hinblick auf den Beitritt Kroatiens zur EU) übernommen. Ferner wurden auch die Regelungen mit Kommissionsbeschluss 992/2009 und der VO (EU) Nr. 1213/2010 zu Inhalt und Festlegung gemeinsamer Regeln über die einzelstaatlichen Register übernommen.

Im Hinblick auf die Berufs- und Marktzugangsvoraussetzungen zum gewerblichen Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr unterliegen somit nunmehr die EWR-Staaten den gleichen Regelungen wie die Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Zu Artikel 2

Nummer 1

Buchstabe a, b und c (§ 2 Nummer 1, 3 und 4)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Verweise auf diese Verordnung werden aus dem Gesetz gestrichen. Der Begriff Kontrollgerät wird durch den Begriff Fahrtenschreiber ersetzt. Hiermit werden die Begrifflichkeiten aus dem europäischen Recht nachgebildet.

Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (§ 2 Nummer 1)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Verweise auf diese Verordnung werden aus dem Gesetz gestrichen.

Darüber hinaus wird die Aufzählung der Artikel der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 um Artikel 26 ergänzt. Artikel 26 schafft für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, auch befristete Fahrerkarten auszustellen. Die Möglichkeit kann im Verordnungsweg umgesetzt werden.

Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc (§ 2 Nummer 4d)

Nach § 13 der Fahrpersonalverordnung werden Daten über Kontrollgerätekarten fünf Jahre nach Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer aus dem zentralen Kontrollgerätekartenregister gelöscht. Die Vorschrift des § 2 Nummer 4d ist folglich anzupassen.

Nummer 2

Buchstabe a (§ 4 Absatz 1)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Verweise auf diese Verordnung werden aus dem Gesetz gestrichen.

Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 4 Absatz 3 Satz 2)

Durch den Einschub wird klargestellt, dass der Begriff „Tätigkeitsnachweise“ im Sinne des Gesetzes als Oberbegriff verwendet wird. Tätigkeitsnachweise können sowohl Schaublätter als auch Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät und der Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage sein. Konkret erfasst die Vorschrift die Tätigkeitsnachweise Schaublätter und Ausdrücke.

Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 4 Absatz 3 Satz 3)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Bezuggenommen wird auf die Nachfolgeverordnung und deren Terminologie.

Buchstabe b Doppelbuchstabe cc (§ 4 Absatz 3 Satz 5)

Der Begriff Kontrollgerät wird durch den Begriff Fahrtenschreiber ersetzt. Hiermit werden die Begrifflichkeiten aus dem europäischen Recht nachgebildet.

Buchstabe b Doppelbuchstabe dd (§ 4 Absatz 3 Satz 7)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Bezugnahmen auf bestimmte Artikel dieser Verordnung werden durch Bezugnahmen auf die entsprechenden Artikel der Nachfolgeverordnung ersetzt. Folgerichtig wird die Aufbewahrungspflicht um die in den genannten Artikeln ebenfalls genannten handschriftlichen Aufzeichnungen ergänzt.

Buchstabe b Doppelbuchstabe ee (§ 4 Absatz 3 Satz 8)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Bezugnahmen auf bestimmte Artikel dieser Verordnung werden durch Bezugnahmen auf die entsprechenden Artikel der Nachfolgeverordnung ersetzt. Handschriftliche Aufzeichnungen werden auch bei der Verpflichtung, Tätigkeitsnachweise nach der Aufbewahrungsfrist zu vernichten, ergänzt.

Buchstabe b Doppelbuchstabe ee (§ 4 Absatz 3 Satz 8)

Arbeitszeitaufzeichnungen nach § 17 des Gesetzes zur Regelung des allgemeinen Mindestlohns müssen zwei Jahre aufbewahrt werden. Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten können auch für Zwecke der Mindestlohnkontrolle eingesetzt werden. Ebenso, wie für Zwecke des Sozial- und Steuerrechts bereits vorgesehen, können künftig Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten für Zwecke der Mindestlohnkontrolle im Betrieb verwahrt werden. Dies betrifft die Aufbewahrungspflichten im Mindestlohngesetz als auch die inhaltsgleichen Vorschriften im Arbeitnehmer-Entsendegesetz und im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz. Für den Unternehmer wird doppelter Dokumentationsaufwand vermieden.

Buchstabe b Doppelbuchstabe ff (§ 4 Absatz 3 Satz 9)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Bezugnahmen auf bestimmte Artikel dieser Verordnung werden durch Bezugnahmen auf die entsprechenden Artikel der Nachfolgeverordnung ersetzt. Die Verpflichtung, Tätigkeitsnachweise gegen Verlust und Beschädigung zu sichern bezieht sich auch auf handschriftliche Aufzeichnungen.

Buchstabe c (§ 4 Absatz 7)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Bezugnahmen auf bestimmte Artikel dieser Verordnung werden durch Bezugnahmen auf die entsprechenden Artikel der Nachfolgeverordnung ersetzt.

Nummer 3 a (§ 4 b)

Redaktionelle Anpassung an die geänderte Nummerierung in der Fahrerlaubnis-Verordnung. Der Datenumfang bleibt gleich.

Nummer 3 b (§ 4 b)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Bezugnahmen auf bestimmte Artikel dieser Verordnung werden durch Bezugnahmen auf die entsprechenden Artikel der Nachfolgeverordnung ersetzt.

Nummer 4 a und b (§ 4 c)

Die Bezeichnung des beim Kraftfahrtbundesamt geführten Registers wird an die neuen Definitionen der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 angepasst.

Nummer 4 c (§ 4 c)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Bezugnahmen auf bestimmte Artikel dieser Verordnung werden durch Bezugnahmen auf die entsprechenden Artikel der Nachfolgeverordnung ersetzt.

Nummer 5 a (§ 5 Absatz 1 Satz 2)

Der Begriff Kontrollgerät wird durch den Begriff Fahrtenschreiber ersetzt. Hiermit werden die Begrifflichkeiten aus dem europäischen Recht nachgebildet.

Nummer 5 b und c (§ 5 Absatz 1a und Absatz 3)

Artikel 32 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verpflichtet Unternehmer und Fahrer, für den ordnungsgemäßen Betrieb eines eingebauten Fahrtenschreibers, für die Wartung und Instandsetzung sowie die Beseitigung von Mängeln am Gerät zu sorgen. Technische Fehlfunktionen des digitalen Fahrtenschreibers führen nicht nur dazu, dass Daten falsch aufgezeichnet werden, sie bedeuten auch eine potentielle Gefährdung der Verkehrssicherheit, da sie eine Störung wichtiger Fahrzeugsysteme bewirken können, beispielsweise des elektronischen Bremssystems, des Retarders oder der Motorbremse. Die ordnungsgemäße Arbeitsweise des Fahrtenschreibers kann zweifelsfrei nur im Rahmen einer Prüfung durch eine besonders dafür eingerichtete und ausgestattete Prüfstelle festgestellt werden. Regelmäßige Nachprüfungen des Kontrollgerätes haben gemäß § 57b Absatz 2 Satz 1 Straßenverkehrs–Zulassungs–Ordnung wenigstens einmal innerhalb von zwei Jahren zu erfolgen.

Die Vorschrift legt die Voraussetzungen fest, unter denen die zuständige Behörde zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer die Überprüfung des Fahrtenschreibers durch eine amtlich anerkannte Stelle anordnen darf, wenn hinreichende Erkenntnisse dafür vorliegen, dass der Fahrtenschreiber nicht vorschriftsmäßig funktioniert. Konkrete Anhaltspunkte für eine technische Fehlfunktion können sich insbesondere aus den Auswertergebnissen der Analysesoftware ergeben, die von den zuständigen Behörden im Rahmen von Verkehrskontrollen zum Auslesen der vom Fahrtenschreiber gespeicherten Daten eingesetzt wird.

Durch die neue Ermächtigungsgrundlage wird zugleich eine europarechtliche Vorgabe aus Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 umgesetzt.

Der Betroffene hat die Kosten der Prüfung nur dann zu tragen, wenn sich der Verdacht einer technischen Fehlfunktion als berechtigt erweist.

Nummer 6 a aa), b aa), c (§ 8 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 Buchstabe b, Nummer 4 Buchstabe b)

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Verweise auf diese Verordnung werden aus dem Gesetz gestrichen.

Nummer 6 a bb), b bb) (§ 8 Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe j und Nummer 2 Buchstabe g)

Korrespondierende Bußgeldvorschrift. Die in Bezug genommenen vollziehbaren Anordnungen beziehungsweise Maßnahmen werden um die Prüfung des Kontrollgerätes in einer anerkannten Werkstatt ergänzt.

Nummer 6 d (§ 8 Absatz 3)

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 am 02. März 2016 und zeitgleichem Wegfall der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sind im Bereich der Ordnungswidrigkeitenvorschriften der Fahrpersonalverordnung (FPersV) für einen begrenzten Zeitraum wesentliche Sanktionsmöglichkeiten entfallen. Bei Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, die nicht vor dem 2. März 2016 in einen entsprechenden Bußgeldbescheid überführt werden konnten bzw. keine Rechtskraft erlangt haben, besteht darüber hinaus folgende Problematik:

Nach § 4 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) ist bei einer Gesetzesänderung, die zwischen Begehung der Handlung und der Entscheidung in Kraft tritt, zu Gunsten des Betroffenen das mildere Gesetz anzuwenden (Prinzip der Meistbegünstigung). Nach der Rechtsprechung ist damit die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit unzulässig, wenn die Tat in der Zeit zwischen ihrer Begehung und der gerichtlichen Entscheidung einmal nicht mit Geldbuße bedroht war. So hatte etwa das Oberlandesgericht (OLG) Köln im Zusammenhang

mit einer verspäteten Anpassung der §§ 7a und 7c FPersG a. F. an die am 29. September 1986 in Kraft getretene Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zu § 4 Absatz 3 OWiG entschieden, dass eine zwischen der Begehung der Handlung und der Entscheidung zeitweise bestehende Ahndungslücke ein milderes Gesetz im Sinne der Vorschrift darstellt und eine Sanktionierung auszuschließen vermag (OLG Köln, NJW 1988, 857). Umgesetzt auf die konkrete Situation hieße dies, dass sämtliche nicht rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren mit Bezug auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 nicht mehr geahndet werden können.

Durch die Regelung in Absatz 3 werden keine Handlungen rückwirkend unter Strafe gestellt, sondern es wird lediglich das Prinzip der Meistbegünstigung aufgehoben. Da die Vorschrift des § 4 Abs. 3 OWiG nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur einfachgesetzlichen Charakter hat, kann dies durch ein anderes Gesetz geregelt werden. Eine solche Regelung wird unter Hinweis auf den Beschluss des BVerfG vom 29. November 1989 - 2 BvR 1492/87 - (BVerfGE 81, 135), bestätigt durch den Beschluss des BVerfG vom September 2008 – 2 BvR 1817/08, allgemein als zulässig angesehen. Auch unter Vertrauensschutzaspekten stellt die vorgeschlagene Gesetzesänderung keine unzumutbare Beeinträchtigung dar. Die Unternehmer, die bis zum 2. März 2016 Verstöße gegen Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 begangen haben, mussten mit einer Bestrafung rechnen.

In dem vergleichbaren Fall des verspäteten Inkrafttretens des Dritten Gesetzes zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes vom 6. Juli 2007 (BGBl. I S. 1270) wurde ebenfalls vom Meistbegünstigungsprinzip abgewichen, um eine ungerechtfertigte Sanktionslosigkeit zu vermeiden. Dies wurde von der Rechtsprechung als verfassungsrechtlich zulässig angesehen.

Nummer 7 (§ 10 Absatz 2a Satz 1)

Redaktionelle Änderung. Seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 im Jahre 2011 heißen Personen, die zur Führung der Kraftverkehrsgeschäfte bestellt sind, Verkehrsleiter.

Zu Artikel 3

Redaktionelle Änderung aufgrund der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Außerdem wird der Begriff Kontrollgerät durch den Begriff Fahrtenschreiber ersetzt. Hiermit werden die Begrifflichkeiten aus dem europäischen Recht nachgebildet.

Zu Artikel 4

Die bestehende Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße vom 21. Mai 2003 (BGBl. I S. 774) setzt die Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen (TechKontrollV), die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (ABl. EG Nr. L 203 S. 1) um. Durch das Inkrafttreten der Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. EU Nr. L 127 S. 134) sind Änderungen in der geltenden TechKontrollV erforderlich. Die Änderung der Ermächtigungsgrundlage im § 6 Abs. 1 Nr. 20 StVG soll die Umsetzung der Richtlinie 2014/47/EU unter gleichzeitiger Sicherstellung der Geltung der bestehen TechKontrollV bis zu dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der an die Richtlinie 2014/47/EU angepassten TechKontrollV ermöglichen.

Zu Artikel 5

Mit Wirkung zum 2. März 2016 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben. Der Begriff Kontrollgeräteartenregister wird durch den Begriff Fahrtenschreiberartenregister ersetzt. Hiermit werden die Begrifflichkeiten aus dem europäischen Recht nachgebildet.

Zu Artikel 6

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 951. Sitzung am 25. November 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 4a – neu –,
Nummer 6 (§ 15 Absatz 4 Nummer 6,
§ 17 Absatz 2 Satz 1,
Absatz 3 Satz 1, Satz 2,
Absatz 4 Satz 1, Satz 2,
Absatz 5 Satz 1 GüKG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 4 ist folgende Nummer 4a einzufügen:

„4a. In § 15 Absatz 4 Nummer 6 werden nach den Wörtern „Europäische Union“ die Wörter „oder einem anderen Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraumes oder der Schweiz“ eingefügt.“

- b) Nummer 6 ist wie folgt zu fassen:

„6. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz“ eingefügt.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder aus anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz“ eingefügt.
- bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder des mitteilenden anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz“ eingefügt.
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz“ eingefügt.
- bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder aus anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz“ eingefügt.
- d) In Absatz 5 Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Union“ die Wörter „oder anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz“ eingefügt.“

Begründung:

Das Landverkehrsabkommen der Europäischen Union mit der Schweiz wurde, nachdem die Schweiz das nationale Recht entsprechend angepasst hat, am 1. Juni 2016 geändert. Die Vorschriften des Road Packages (unter anderem die Verordnungen 1071/2009, 1072/2009 sowie 1073/2009) und die Verordnung 1213/2010 zählen nach Anhang 1 des Abkommens zu den anwendbaren Vorschriften. Die Schweiz nimmt daher auch am europäischen Informationsaustausch teil.

2. Zu Artikel 2 Nummer 1a – neu – (§ 3a – neu – FPersG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

1a. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a Verbot des Verbringens der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug

(1) Der Unternehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Sinne von Artikel 4 Buchstabe h der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 nicht im Fahrzeug verbringt. Hierfür hat er die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass das Fahrpersonal die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit am jeweiligen eigenen Wohnort des Fahrers oder am Ort des Unternehmenssitzes und dort in einer festen Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten verbringen kann.

(2) Regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten, die entgegen der Bestimmungen des Absatzes 1 verbraucht wurden, gelten nicht als ordnungsgemäße wöchentliche Ruhezeit im Sinne von Artikel 4 Buchstabe h der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006.

(3) Abweichend von der Bestimmung des Absatzes 1 Satz 2 gelten auch Ruhezeiten, die der Fahrer mit vorheriger Zustimmung des Unternehmers in einer festen Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten an einem anderen Ort als dem eigenen Wohnort oder dem Unternehmenssitz verbringt, als ordnungsgemäße regelmäßige wöchentliche Ruhezeit. In diesem Fall ist der Unternehmer verpflichtet, die Abweichung zu dokumentieren und mindestens ein Jahr aufzubewahren.“

Begründung:

Es gibt immer wieder Berichte, wonach Fahrer die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten in ihren Fahrzeugen oder in deren unmittelbaren Nähe in nicht festen Unterkünften verbringen und teilweise wochenlang nicht zu ihrem Wohnort zurückkehren.

Durch Aufnahme von § 3a – neu – FPersG wird der Unternehmer verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal seine regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten so verbringt, dass sie dem Gesundheitsschutz des Fahrers und der Verkehrssicherheit dienen.

3. Zu Artikel 2 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa₁ – neu – (§ 8 Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben c₁ – neu – bis c₃ – neu – FPersG)

In Artikel 2 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist nach Dreifachbuchstabe aaa folgender Dreifachbuchstabe aaa₁ einzufügen:

aaa₁) Nach Buchstabe c werden folgende Buchstaben c₁ bis c₃ eingefügt:

- „c₁) entgegen § 3a Absatz 1 Satz 1 nicht dafür Sorge trägt, dass das Fahrpersonal die dort genannte Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbringt,
- c₂) entgegen § 3a Absatz 1 Satz 2 nicht dafür Sorge trägt, dass dem Fahrer, der seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht am eigenen Wohnort verbringt, am Ort des Unternehmenssitzes eine feste Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten zur Verfügung steht,
- c₃) entgegen § 3a Absatz 3 Satz 2 die dort genannte Abweichung nicht dokumentiert oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt.“

Begründung:

Der in Artikel 2 neu einzufügende § 3a Fahrpersonalgesetz verpflichtet den Unternehmer, dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Sinne von Artikel 4 Buchstabe h der Verordnung (EG) Nummer 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 nicht im Fahrzeug verbringt.

Zur Gewährleistung einer effektiven Umsetzung dieser Handlungspflicht ist für den Fall eines Verstoßes die Einführung einer Bußgeldbewehrung erforderlich.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

**Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nummer 4a – neu -,
Nummer 6 (§ 15 Absatz 4 Nummer 6,
§ 17 Absatz 2 Satz 1,
Absatz 3 Satz 1, Satz 2,
Absatz 4 Satz 1, Satz 2,
Absatz 5 Satz 1 GüKG))**

Die Bundesregierung stimmt der Stellungnahme des Bundesrates zu.

Die Vorschläge zur Änderung von §§ 15 und 17 GüKG sind redaktionelle Änderungen infolge der Anpassung des Landverkehrsabkommens der Europäischen Union mit der Schweiz.

Zu Nummer 2 (Artikel 2 Nummer 1a – neu – (§ 3a – neu – FPersG))

Der Änderungsvorschlag des Bundesrates zu Artikel 2 betrifft die Aufnahme eines Verbotes, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen, durch einen neuen § 3a Fahrpersonalgesetz. Der neue § 3a Absatz 1 FPersG verpflichtet den Unternehmer, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass sie die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit am Wohnort des Fahrers oder am Unternehmenssitz in einer festen Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten verbringen können. Eine nicht den Bedingungen des vorgeschlagenen Absatzes 1 Satz 1 entsprechende wöchentliche Ruhezeit gilt nach dem neuen Absatz 2 als nicht ordnungsgemäße wöchentliche Ruhezeit nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates. Der neue Absatz 3 sieht vor, dass der Fahrer mit Zustimmung des Unternehmers die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an einem anderen Ort als dem Wohnort oder Unternehmenssitz verbringen kann, unter der Voraussetzung, dass es sich dabei auch um eine feste Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten handelt. Diese Unterbringung muss dokumentiert und das Dokument muss ein Jahr aufbewahrt werden.

Die Bundesregierung stimmt mit der Zielsetzung des Entwurfes des Bundesrats insoweit überein, als dass im Hinblick auf den Ort, an dem die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit verbracht wird, Regelungsbedarf besteht. Die Bundesregierung wird im Laufe des parlamentarischen Verfahrens das Anliegen des Bundesrates weiter prüfen.

Zu Nummer 3 (Artikel 2 Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa1 – neu – (§ 8 Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben c1 – neu – bis c3 – neu – FPersG))

Der Antrag sieht eine Bußgeldbewehrung des Unternehmers vor, wenn dieser seinen Organisationspflichten nach dem neuen § 3a FPersG nicht nachkommt.

Die Bundesregierung verweist auf die Ausführungen zu Nummer 2.

