

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz werden die Normen des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) an die geänderten unionsrechtlichen Vorschriften zum Berufs- und Marktzugang, sowie die Normen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) allein hinsichtlich des Berufszugangs angepasst. Insbesondere erfolgen Anpassungen an das im Rahmen des so genannten Mobilitätspakets I geänderte Unionsrecht (Verordnung (EU) 2020/1055)¹. Dieses hat die das Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009)² sowie die zum Marktzugang des Güterkraftverkehrsrechts bezogene Verordnung (EG) Nr. 1072/2009³ geändert. Erforderlich wurden umfassende Änderungen für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen. Dezentrale Länderlösungen werden zugunsten eines auf der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel basierenden zentralen Risikoeinstufungssystems abgelöst. Hierzu wird die Verkehrsunternehmensdatei nutzbar gemacht und die rechtlichen Vorgaben für die Verkehrsunternehmensdatei hinsichtlich der zu speichernden Daten und des Zugriffs der Akteure geändert. Die Änderungen werden durch Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Ahndung von Verstößen gegen güterkraftverkehrsrechtliche Vorschriften flankiert. Zudem werden notwendige Anpassungen im nationalen Recht an die durch die Richtlinie (EU) 2022/738⁴ geänderte Richtlinie

¹ Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17).

² Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist.

³ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist.

⁴ Richtlinie (EU) 2022/738 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 137 vom 16.5.2022, S. 1).

2006/1/EG⁵ über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vorgenommen.

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

B. Lösung; Nutzen

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

C. Alternativen

Keine

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Der entstehende Mehraufwand wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand nicht.

⁵ Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/738 (ABl. L 137 vom 16.5.2022) geändert worden ist.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten:

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

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 934.000 Euro. Davon entfallen 693.000 Euro an jährlichem Erfüllungsaufwand auf den Bund und 240.000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen). Der Bundesverwaltung entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 1,1 Millionen Euro.

E.4 Weiterer Erfüllungsaufwand für Verordnungen nach diesem Gesetz

Durch dieses Gesetz werden Rechtsangleichungen an das geänderte Unionsrecht vorbereitet, welche im Verordnungswege erlassen werden.

Für die Wirtschaft wird daraus eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 1.450.000 Euro geschätzt. Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 5.358.000 Euro. Davon entfallen 5.478.000 Euro an jährlichen Erfüllungsaufwand auf den Bund. Bei den Ländern verringert sich der Erfüllungsaufwand um rund 120.000 Euro (inkl. Kommunen). Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 4.620.000 Euro. Davon entfallen 4.535.000 Euro an einmaligem Erfüllungsaufwand auf den Bund und 85.000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen).

F. Weitere Kosten

Durch die benötigte zusätzliche beglaubigte Kopie bei der Gemeinschaftslizenz entstehen der Wirtschaft Kosten von 710.000 bis 2,84 Millionen Euro innerhalb der nächsten zehn Jahre.

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

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER**



Berlin, 9. September 2024

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Bärbel Bas
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Vierten 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 Digitales und Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 16. August 2024 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz

Anlage 1

Entwurf eines Vierten 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), das zuletzt durch Artikel 39 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3 Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Unternehmer mit Sitz im Inland; Verordnungsermächtigung“.
 - b) Die Angabe zu § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5 Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Unternehmer ohne Sitz im Inland“.
 - c) Die Angabe zu § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6 Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Unternehmer mit Sitz im Vereinigten Königreich“.
 - d) Nach der Angabe zu § 8 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 8a Einsatz von Mietfahrzeugen aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum“.
 - e) Die Angabe zu § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9 Berechtigungs- und Versicherungsfreiheit“.
 - f) Die Angabe zu § 15 wird wie folgt gefasst:

„§ 15 Datei über Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftomnibussen (Verkehrsunternehmensdatei); Verordnungsermächtigung“.
 - g) Die Angabe zu § 16 wird wie folgt gefasst:

„§ 16 Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren; Verordnungsermächtigung“.

* Artikel 1 Nummer 11, 18 und 21 dieses Gesetzes dient der Umsetzung von Artikel 1 Nummer 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2022/738 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 137 vom 16.5.2022, S. 1). Artikel 1 Nummer 20 dieses Gesetzes dient der Umsetzung von Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/1057 vom 15. Juli 2020 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49) geändert worden ist.

- h) Nach der Angabe zu § 16 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 16a Risikoeinstufungssystem; Verordnungsermächtigung“.
 - i) Nach der Angabe zu § 19 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 19a Bußgeldkatalog; Verordnungsermächtigung“.
 - j) Folgende Angabe wird angefügt:
„§ 24 Erlaubnis nach § 3 in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung“.
2. § 1 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Das Komma und die Wörter „die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben“ werden gestrichen.
 - bb) Folgender Satz wird angefügt:
„Eine in Verbindung mit grenzüberschreitendem gewerblichen Güterkraftverkehr durchgeführte Leerfahrt, die nach einem Rechtsakt der Europäischen Union oder nach einem internationalen Abkommen genehmigungspflichtig ist, gilt als Güterkraftverkehr im Sinne des Satzes 1.“
 - b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:
„(5) Eine güterkraftverkehrsrechtliche Berechtigung ist
 - 1. eine Gemeinschaftslizenz nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist (Gemeinschaftslizenz),
 - 2. eine Genehmigung auf Grundlage des Artikels 4 der Resolution des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) über die Einführung eines multilateralen Kontingents für den internationalen Straßengüterverkehr vom 14. Juni 1973 (BGBl. 1974 II S. 298) (CEMT-Genehmigung),
 - 3. eine Genehmigung auf Grundlage des Kapitels III Abschnitt 3.4 der Gesamtresolution des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) zum Straßengüterverkehr vom 27. Mai 1994 (BGBl. 1998 II S. 32) (CEMT-Umzugsgenehmigung),
 - 4. eine Schweizerische Lizenz für den gewerblichen Güterkraftverkehr auf Grundlage des Artikels 9 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße vom 21. Juni 1999 (ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 91) (Schweizerische Lizenz),
 - 5. eine Genehmigung, die einem Unternehmer mit Sitz in einem Drittstaat auf Grundlage eines zwischen der Bundesrepublik Deutschland und diesem Drittstaat abgeschlossenen Abkommens über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr auf der Straße oder auf Grundlage einer Einzelfallentscheidung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, soweit ein entsprechendes Abkommen mit diesem Drittstaat nicht besteht, erteilt wurde (Drittstaatengenehmigung),
 - 6. eine Genehmigung, die einem Unternehmen mit Sitz im Inland auf Grundlage eines zwischen der Bundesrepublik Deutschland und einem Drittstaat abgeschlossenen Abkommens über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr auf der Straße erteilt wurde (bilaterale Genehmigung),
 - 7. eine Lizenz des Vereinigten Königreichs für die Gemeinschaft auf Grund des Artikels 463 Absatz 1 und 2 des Abkommens vom 30. Dezember 2020 über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten

Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits (ABl. L 149 vom 30.4.2021, S. 10) (Lizenz des Vereinigten Königreichs),

8. eine Erlaubnis nach § 3 in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung.“
3. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In dem einleitenden Satzteil werden die Wörter „dieses Gesetzes finden keine Anwendung“ durch die Wörter „des 2. und 3. Abschnitts sind nicht anzuwenden“ ersetzt.
 - b) Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefasst:

„bb) im Rahmen eines Maschinenringes oder eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses, sofern die Beförderung innerhalb eines Umkreises von 75 Kilometern in der Luftlinie um den regelmäßigen Standort des Kraftfahrzeugs, den Wohnsitz oder den Sitz des Halters mit Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen durchgeführt wird, die nach § 3 Nummer 7 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 2002 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind.“
 - c) In Nummer 8 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.
 - d) In Nummer 9 wird der Punkt am Ende durch das Wort „sowie“ ersetzt.
 - e) Folgende Nummer 10 wird angefügt:

„10. die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen haben, soweit sich aus den nachfolgenden Vorschriften, aus Rechtsakten der Europäischen Union oder aus einem internationalen Abkommen nicht etwas anderes ergibt.“
 4. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Unternehmer mit Sitz im Inland; Verordnungsermächtigung

(1) Wer als Unternehmer mit Sitz im Inland gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt, bedarf hierfür einer von einer inländischen Behörde erteilten Gemeinschaftslizenz.

(2) Eine Gemeinschaftslizenz wird einem Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz im Inland hat, für die Dauer von bis zu zehn Jahren erteilt, wenn er die in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist, genannten Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs eines Kraftverkehrsunternehmers erfüllt.

(3) Auf Antrag sind dem Unternehmer so viele beglaubigte Kopien der Gemeinschaftslizenz auszustellen, wie ihm Fahrzeuge zur Verfügung stehen und die für diese erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gegeben ist. Stehen dem Unternehmer nach der Ausstellung der beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz über einen Zeitraum von mehr als drei Monaten weniger Fahrzeuge zur Verfügung als ihm beglaubigte Kopien der Gemeinschaftslizenz ausgestellt worden sind, so hat der Unternehmer die überzähligen beglaubigten Kopien unverzüglich der zuständigen Behörde zurückzugeben. Stellt der Unternehmer den Betrieb endgültig ein, so hat er die Gemeinschaftslizenz und alle beglaubigten Kopien unverzüglich der zuständigen Behörde zurückzugeben.

(4) Eine Gemeinschaftslizenz ist zurückzunehmen, wenn nachträglich bekannt wird, dass ihre Erteilung hätte versagt werden müssen. Eine Gemeinschaftslizenz ist zu widerrufen, wenn nachträglich Tatsachen eintreten, die zur Versagung hätten führen müssen. Die Finanzbehörden dürfen die nach Landesrecht zuständigen Behörden davon in Kenntnis setzen, dass der Unternehmer die ihm obliegenden steuerrechtlichen Ver-

pflichtungen wiederholt nicht erfüllt hat oder eine eidesstattliche Versicherung nach § 284 der Abgabenordnung abgegeben hat.

(5) Rechtzeitig vor der Entscheidung über die Erteilung, die Rücknahme oder den Widerruf der Gemeinschaftslizenz und von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz gibt die nach Landesrecht zuständige Behörde den beteiligten Verbänden des Verkehrsgewerbes und der zuständigen Industrie- und Handelskammer Gelegenheit zur Stellungnahme. Vor der Entscheidung über die Erteilung, die Rücknahme oder den Widerruf von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz kann die nach Landesrecht zuständige Behörde hiervon absehen.

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

(7) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Folgendes zu regeln:

1. die nähere Bestimmung der Anforderungen an die Berufszugangsvoraussetzungen zur Gewährleistung eines hohen Niveaus,
2. die Einzelheiten der Prüfung nach Absatz 6 Satz 3,
3. das Verfahren zur Erteilung, zur Rücknahme und zum Widerruf der Gemeinschaftslizenz sowie zur Erteilung und Einziehung von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz einschließlich der Durchführung von Anhörungen,
4. das Verfahren bei Eintritt wesentlicher Änderungen nach Erteilung der Gemeinschaftslizenz und von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz,
5. das Verfahren bei Eintritt wesentlicher Änderungen nach Erteilung der Erlaubnis nach § 3 Absatz 2 und von Erlaubnisausfertigungen nach § 3 Absatz 3 Satz 1 jeweils in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung,
6. die Voraussetzungen für die Erteilung zusätzlicher beglaubigter Kopien nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der jeweils geltenden Fassung und
7. die Voraussetzungen zur Rücknahme und zum Widerruf der Entscheidung über die Erteilung der beglaubigten Kopien entsprechend Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 in der jeweils geltenden Fassung.

(8) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden führen dieses Gesetz, die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 und die auf diesem Gesetz beruhenden Verordnungen aus, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist. Örtlich zuständig ist die Behörde, in deren Zuständigkeitsbereich das Unternehmen seine Niederlassung im Sinne von Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 hat. Soweit keine Niederlassung besteht, richtet sich die Zuständigkeit nach dem Wohnsitz des Betroffenen.“

5. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird das Wort „Erlaubnis“ durch das Wort „Gemeinschaftslizenz“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird das Wort „Anzeigepflicht“ durch das Wort „Mitteilungspflichten“ und das Wort „bleibt“ durch das Wort „bleiben“ ersetzt.

6. Die §§ 5 bis 7 werden wie folgt gefasst:

„§ 5

Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Unternehmer ohne Sitz im Inland

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

1. einer Gemeinschaftslizenz,
2. einer CEMT-Genehmigung,
3. einer CEMT-Umzugsgenehmigung,
4. einer Schweizerischen Lizenz oder
5. einer Drittstaatengenehmigung.

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

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

§ 6

Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Unternehmer mit Sitz im Vereinigten Königreich

(1) Wer als Unternehmer mit Sitz im Vereinigten Königreich grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Inland durchführt, bedarf für den inländischen Teil der Beförderung einer Lizenz des Vereinigten Königreichs. Dies gilt auch für Beförderungen mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 2,5 Tonnen haben.

(2) Der Unternehmer mit Sitz im Vereinigten Königreich darf gemäß Artikel 462 Absatz 3 und 6 des Abkommens vom 30. Dezember 2020 über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits (ABl. L 149 vom 30.4.2021, S. 10) vor Rückkehr ins Gebiet des Vereinigten Königreichs nicht mehr als zwei zusätzliche grenzüberschreitende Beförderungen innerhalb des Gebiets der Europäischen Union durchführen. Die erste zusätzliche grenzüberschreitende Beförderung muss auf eine Fahrt aus dem Gebiet des Vereinigten Königreichs in das Gebiet der Europäischen Union folgen.

(3) Abweichend von Absatz 2 darf der Unternehmer anstelle einer der beiden grenzüberschreitenden Beförderungen eine Kabotagebeförderung im Inland nach Artikel 462 Absatz 4 des Abkommens vom 30. Dezember 2020 über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits durchführen. Diese Kabotagebeförderung muss

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

(4) Bei Beförderungen nach Absatz 2 oder 3 gilt § 7 Absatz 2 entsprechend.

§ 7

Mitführungs- und Aushändigungspflichten im gewerblichen Güterkraftverkehr

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

1. die Erlaubnis nach § 3 Absatz 2 oder eine Erlaubnisausfertigung nach § 3 Absatz 3 Satz 1 jeweils in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung oder eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz, der Schweizerischen Lizenz oder der Lizenz des Vereinigten Königreichs oder eine CEMT-Genehmigung, eine CEMT-Umzugsgenehmigung oder eine Drittstaatengenehmigung oder bilaterale Genehmigung,
2. der für das eingesetzte Fahrzeug nach Maßgabe der verwendeten Genehmigung vorgeschriebene Nachweis über die Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltauflagen und
3. ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis, in dem die beförderten Güter, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber angegeben sind.

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

(2) Der Unternehmer, der keinen Sitz im Inland hat, hat dafür zu sorgen, dass bei Kabotagebeförderungen nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 Nachweise mit den in Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Angaben für die grenzüberschreitende Beförderung, jede einzelne durchgeführte Kabotagebeförderung und für innerhalb des Zeitraumes nach Artikel 8 Absatz 2a der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 durchgeführte Beförderungen mitgeführt werden.

(3) Der Auftraggeber händigt dem Unternehmer, der für ihn die Beförderung eines Containers oder eines Wechselaufbaus durchführt, vor der Fahrt eine Erklärung aus, in der das Gewicht dieses Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass diese Erklärung während der Beförderung mitgeführt wird.

(4) Das Fahrpersonal muss die erforderlichen Dokumente und Nachweise nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 und die Erklärung nach Absatz 3 Satz 1 während der Fahrt mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen. Das Begleitpapier oder der sonstige Nachweis nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, die Nachweise nach Absatz 2 und die Erklärung nach Absatz 3 Satz 1 können statt durch Aushändigen des Dokumentes auch auf andere geeignete Weise zugänglich gemacht werden.

(5) Ausländisches Fahrpersonal muss einen anerkannten und gültigen Pass, Passersatz oder Ausweisersatz mitführen, sofern es nicht von der Passpflicht durch Rechtsverordnung befreit ist, und den Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen. Ausländisches Fahrpersonal, das in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union die Rechtsstellung eines langfristig Aufenthaltsberechtigten nach Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2003/109/EG des Rates vom 25. November 2003 betreffend die Rechtsstellung der langfristig aufenthaltsberechtigten Drittstaatsangehörigen (ABl. L 16 vom 23.1.2004, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/51/EU (ABl. L 132 vom 19.5.2011, S. 1) geändert worden ist, inne hat, hat außerdem den entsprechenden Nachweis mitzuführen und diesen den Kontrollberechtigten auf Verlangen auszuhändigen.

(6) Wird von der durch eine güterkraftverkehrsrechtliche oder fahrzeugtechnische Rechtsvorschrift eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Dokumente oder Nachweise nach Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 oder die Erklärung nach Absatz 3 Satz 1 anstelle der Mitführung als Schriftstück in einem elektronischen oder digitalisierten Format vorzuhalten, hat das Fahrpersonal diese bei einer Kontrolle anstelle der Aushändigung als Schriftstück elektronisch zugänglich oder auf Verlangen der Kontrollberechtigten lesbar zu machen. Für die elektronische Zugänglichmachung sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verfahren zu verwenden, die die Authentizität, Vertraulichkeit und Integrität der Daten gewährleisten. Personenbezogene Daten, die bei einer Kontrolle nach Satz 1 verarbeitet worden sind, haben die nach Bundes-

oder Landesrecht für Verkehrs- oder Grenzkontrollen zuständigen Behörden unverzüglich zu löschen, wenn sich keine Beanstandungen ergeben oder die Daten zum Zweck der Verfolgung von festgestellten Zuwiderhandlungen an die hierfür zuständige Verwaltungsbehörde übermittelt worden sind.“

7. Dem § 7a Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Der Versicherungsnachweis kann statt durch Aushändigen des Dokumentes auch auf andere geeignete Weise zugänglich gemacht werden.“

8. § 7b Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ein Unternehmer mit Sitz im Inland darf bei Fahrten im Inland im gewerblichen Güterkraftverkehr eine Person, die Staatsangehörige weder eines Mitgliedstaates der Europäischen Union noch eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, noch Staatsangehörige der Schweiz oder des Vereinigten Königreichs ist, nur als Fahrpersonal einsetzen, wenn diese Folgendes besitzt:

1. einen Aufenthaltstitel nach dem Aufenthaltsgesetz, der ihr die Ausübung der Beschäftigung erlaubt, es sei denn, es bedarf eines solchen nicht,
2. eine Aufenthaltsgestattung oder eine Duldung, die ihr die Ausübung der Beschäftigung erlaubt, oder
3. eine von einer inländischen Behörde ausgestellte gültige Fahrerbescheinigung nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass das ausländische Fahrpersonal Folgendes mitführt:

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

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

9. § 7c Satz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. nicht Inhaber einer güterkraftverkehrsrechtlichen Berechtigung ist oder diese unzulässig verwendet,“.

- b) Der Nummer 3 Buchstabe a wird das Wort „oder“ angefügt.

10. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Erlaubnis“ durch das Wort „Gemeinschaftslizenz“ ersetzt.

- b) Absatz 3 Satz 2 wird aufgehoben.

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

„§ 8a

Einsatz von Mietfahrzeugen aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum

(1) Ein Unternehmer mit Sitz im Inland, der unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 fällt, darf in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ohne Fahrer gemietete und dort zugelassene Kraftfahrzeuge (Mietfahrzeuge), die einschließlich Anhänger ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen haben, im gewerblichen Güterkraftverkehr nur einsetzen, soweit deren Anzahl eine Quote von 25 Prozent der Fahrzeugflotte des Unternehmers nicht übersteigt. Umfasst die Fahrzeugflotte des Unternehmers zwei bis vier Fahrzeuge, darf der Unternehmer ein einzelnes Mietfahrzeug im Sinne des Satzes 1 einsetzen.

- (2) Bemessungsgrundlage für die Fahrzeugflotte nach Absatz 1 ist die Anzahl der Kraftfahrzeuge,
1. über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verfügt,
 2. die am Tag des Beginns des Einsatzes des Mietfahrzeugs nach Absatz 1 Satz 1 gemäß der Fahrzeug-Zulassungsverordnung im Inland zugelassen sind und
 3. die in der Verkehrsunternehmensdatei nach § 15 gespeichert sind.

(3) Ohne Fahrer gemietete Kraftfahrzeuge, die im Inland zugelassen sind, unterliegen nicht der Quotierung nach Absatz 1 Satz 1.“

12. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Berechtigungs- und Versicherungsfreiheit

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

13. § 11 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

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

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

14. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräfte“ ersetzt.

bb) In Satz 3 wird das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräften“ ersetzt.

- b) In Absatz 2 werden die Wörter „können Beauftragte des Bundesamtes auf Antrag eines Landes“ durch die Wörter „und von Rechtsvorschriften der Europäischen Union über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, können Vollzugskräfte des Bundesamtes“ ersetzt.

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

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

1. sobald das betreffende Fahrzeug nicht nach Absatz 1 Satz 2 unmittelbar angehalten wird oder
2. sobald nach Abschluss der Kontrolle des betreffenden Fahrzeugs keine hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass eine Zuwiderhandlung gegen die in Absatz 6 oder § 11 Absatz 2 Nummer 1 oder 3 genannten Rechtsvorschriften begangen worden ist.

Die nach Satz 1 erhobenen Daten dürfen in anonymisierter Form für statistische Zwecke verwendet werden. Die Vorschriften des § 7 Absatz 2 bis 3a und des § 9 Absatz 3 bis 5a des Bundesfernstraßenmautgesetzes bleiben unberührt.“

- d) In Absatz 3 wird das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräfte“ ersetzt.

- e) In Absatz 4 Satz 1 wird das Wort „Beauftragte“ durch das Wort „Vollzugskräfte“ ersetzt.
 - f) In Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräften“ ersetzt.
 - g) Absatz 6 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 werden nach der Angabe „273,“ die Angabe „276a“ und ein Komma eingefügt.
 - bb) In Nummer 3 wird die Angabe „Absatz 1“ gestrichen.
 - cc) In Nummer 5 werden die Wörter „Tierschutzgesetzes oder“ durch das Wort „Tierschutzgesetzes,“ ersetzt.
 - dd) In Nummer 6 wird das Komma am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - ee) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:
 - „7. §§ 17 bis 19 des Außenwirtschaftsgesetzes,“.
 - h) In Absatz 7 werden die Wörter „können das Bundesamt oder die nach § 21a zuständigen Behörden“ durch die Wörter „kann das Bundesamt“ ersetzt.
 - i) Die folgenden Absätze 8 und 9 werden angefügt:
 - „(8) Das Bundesamt kann Auskunft verlangen von demjenigen, der geschäftsmäßig eigene oder fremde digitale Dienste nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 des Digitale-Dienste-Gesetzes zur Nutzung bereithält oder den Zugang zur Nutzung vermittelt, über Bestandsdaten nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Telekommunikation-Digitale-Dienste-Datenschutz-Gesetzes. Die Auskunft nach Satz 1 darf nur verlangt werden, sofern im Einzelfall bei der Veröffentlichung von Angeboten oder Werbemaßnahmen ohne Angabe von Name und Anschrift tatsächliche Anhaltspunkte für ungenehmigten Güterkraftverkehr vorliegen und die zu erhebenden Daten zur Identifizierung des Auftraggebers erforderlich sind, um ungenehmigten Güterkraftverkehr aufzudecken. Die rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen des Auskunftsverlangens nach Satz 1 sind aktenkundig zu machen. Der auf Grund eines Auskunftsverlangens nach Satz 1 Verpflichtete hat die zur Auskunftserteilung erforderlichen Daten unverzüglich und vollständig auf Anordnung des Bundesamtes zu übermitteln. Das Bundesamt darf die in Satz 1 genannten Daten zu den in Satz 2 genannten Zwecken erheben, speichern und verwenden. Die Löschfristen des § 19 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes gelten entsprechend. Das Bundesamt hat den Verpflichteten für ihm erteilte Auskünfte eine Entschädigung zu gewähren. Der Umfang der Entschädigung bemisst sich nach § 23 und Anlage 3 des Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetzes; die Vorschriften über die Verjährung in § 2 Absatz 1 und 4 des Justizvergütungs- und -entschädigungsgesetzes sind entsprechend anzuwenden.
 - (9) Der nach den Absätzen 7 und 8 zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.“
15. § 13 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
 - „(1) Das Bundesamt kann die Fortsetzung einer Fahrt untersagen, um eine im Einzelfall bestehende Gefahr für die öffentliche Sicherheit im Rahmen seiner Aufgaben nach § 11 Absatz 2 Nummer 1 und 3 sowie § 12 Absatz 6 abzuwehren.“
 - b) Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 - „1. ein Dokument oder ein Nachweis im Sinne des § 7 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2 oder eine Erklärung nach § 7 Absatz 3
 - a) weder nach § 7 Absatz 4 Satz 1 mitgeführt noch, sofern diese Möglichkeit durch Rechtsvorschrift eingeräumt worden ist, nach § 7 Absatz 6 Satz 1 in einem elektronischen oder digitalisierten Format vorgehalten wird oder

- b) weder nach § 7 Absatz 4 Satz 1 zur Prüfung ausgehändigt noch bei Vorhalten in einem elektronischen oder digitalisierten Format, sofern diese Möglichkeit durch Rechtsvorschrift eingeräumt worden ist, nach § 7 Absatz 6 Satz 1 elektronisch zugänglich oder lesbar gemacht wird oder“.

16. § 14 Absatz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

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

(2) Das Bundesamt hat dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr über den jeweiligen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens, dessen Rahmenbedingungen und die absehbare künftige Entwicklung zu berichten. Es hat Daten aus dem Verwaltungsvollzug sowie nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz gespeicherte Daten nach Maßgabe des § 9 Absatz 6 des Bundesfernstraßenmautgesetzes aufzubereiten und Studien und Marktanalysen zu erstellen oder zu betreuen, insbesondere kurz- und mittelfristige Prognosen zum Güter- und Personenverkehr.“

17. § 14a Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. der Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L, 2023/2831, 15.12.2023) und“.

18. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 15

Datei über Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftomnibussen (Verkehrsunternehmensdatei); Verordnungsermächtigung“.

- b) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesamt führt die Verkehrsunternehmensdatei über alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftomnibussen, um unmittelbar feststellen zu können, über welche güterkraftverkehrsrechtlichen Berechtigungen, Gemeinschaftslizenzen nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88; L 272 vom 16.10.2015, S. 15), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1) geändert worden ist, sowie Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz zur Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr oder im Gelegenheitsverkehr die jeweiligen Unternehmer verfügen.“

- c) In Absatz 2 werden die Wörter „zuständige Behörde übermittelt“ durch die Wörter „zuständigen Behörden und die Unternehmer übermitteln“ ersetzt.

- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 2a eingefügt:

„2a. Beantwortung von Anfragen der für die Erteilung von Genehmigungen von Rechtsgeschäften oder Handlungen nach § 8 des Außenwirtschaftsgesetzes zuständigen Behörden zum Zweck der Überprüfung

- a) der Zuverlässigkeit des Antragstellers oder

- b) der Anzahl der einem Antragsteller erteilten güterkraftverkehrsrechtlichen Berechtigungen, Gemeinschaftslizenzen nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 sowie Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz zur Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr oder im Gelegenheitsverkehr,“.
- bb) In Nummer 5 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
- cc) In Nummer 6 werden nach den Wörtern „des Europäischen Wirtschaftsraumes“ ein Komma und die Wörter „des Vereinigten Königreichs“ sowie nach den Wörtern „des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers“ ein Komma eingefügt.
- dd) Nach Nummer 6 werden die folgenden Nummern 7 bis 9 eingefügt:
- „7. zur Beantwortung von Anfragen zum Zweck der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen von hierfür zuständigen Behörden und Stellen,
8. zur Beantwortung von Anfragen zum Zweck der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrskontrollen von hierfür zuständigen Behörden und Stellen eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz sowie
9. zur Beantwortung von Anfragen der Zollverwaltung und für Mitteilungen an die Zollverwaltung zu Zwecken der ordnungsgemäßen Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer“.
- e) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:
- „(7) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten der Führung der Verkehrsunternehmensdatei zu regeln, insbesondere
1. das Nähere zu den in der Verkehrsunternehmensdatei zu speichernden Daten einschließlich der Angaben zur Identifizierung der Unternehmen, der Inhaber, der geschäftsführungs- und vertretungsberechtigten Gesellschafter, der gesetzlichen Vertreter sowie Verkehrsleiter,
 2. im Einzelfall von § 15 Absatz 6 abweichende Fristen für die Löschung von in der Verkehrsunternehmensdatei gespeicherten Daten zu bestimmen,
 3. das Nähere zur Veröffentlichung des allgemein zugänglichen Teils der Datei,
 4. das Nähere zum Verfahren der Übermittlung von Daten an und durch das Bundesamt,
 5. das Nähere über Zugriffsrechte und das Verfahren der Erteilung von Auskünften,
 6. das Nähere zur Verantwortung für den Inhalt der Verkehrsunternehmensdatei und die Datenpflege,
 7. zu den erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Bundesamtes nach den Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2) in der jeweils geltenden Fassung sowie
 8. zu den Protokollierungspflichten des Bundesamtes.“
19. § 16 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 16

Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren; Verordnungsermächtigung“.

b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Unter der Voraussetzung, dass die Ordnungswidrigkeit in einem Unternehmen mit Sitz im Inland begangen wurde und die Geldbuße bis zu zweihundert Euro beträgt, gilt zum Zweck der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der Verkehrsleiter Absatz 1 entsprechend für abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen Zuwiderhandlungen, die aufgeführt sind in Anhang I 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), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/694 (ABl. L 129 vom 2.5.2022, S. 22) geändert worden ist.“

bb) Satz 3 wird aufgehoben.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

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

d) In Absatz 4 Nummer 1 werden die Wörter „in- und ausländische“ durch das Wort „ausländische“ ersetzt.

e) In Absatz 6 Satz 1 werden nach den Wörtern „Eine Übermittlung“ die Wörter „nach Absatz 4 Nummer 1a und 2“ eingefügt.

f) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten zur Führung der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren zu regeln, insbesondere

1. zum Verfahren der Übermittlung von Daten an und durch das Bundesamt nach den Absätzen 2 und 2a,
2. über Zugriffsrechte und das Verfahren der Erteilung von Auskünften,
3. zu den erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Bundesamtes nach den Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 sowie
4. zu den Protokollierungspflichten des Bundesamtes.“

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

„§ 16a

Risikoeinstufungssystem; Verordnungsermächtigung

(1) Jedes Unternehmen mit Sitz im Inland wird nach der relativen Anzahl und Schwere der ihm zurechnenden Verstöße nach Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403, Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingestuft (allgemeine Risikoeinstufung). Das Risikoeinstufungssystem wird vom Bundesamt betrieben.

(2) Die allgemeine Risikoeinstufung eines Unternehmens erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen (ABl. L 129 vom

3.5.2022, S. 33). Häufigkeit und Intensität von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen sind abhängig von der allgemeinen Risikoeinstufung eines Unternehmens.

- (3) Zum Zweck der allgemeinen Risikoeinstufung eines Unternehmens übermitteln dem Bundesamt
1. die nach Landesrecht zuständigen Behörden unverzüglich nach Eintritt der Rechtskraft einer Bußgeldentscheidung oder einer strafrechtlichen Verurteilung, die auf Grund eines oder mehrerer in diesem Unternehmen begangener Verstöße ergangen ist, die in Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403, Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG oder Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführt sind, die Anzahl der bei einer Einzelkontrolle kontrollierten Fahrzeuge, Anzahl und Schwere der Verstöße, das Datum der Entscheidung und des Eintritts ihrer Rechtskraft sowie die entscheidende Stelle samt Geschäftsnummer oder Aktenzeichen,
 2. die nach Bundes- oder Landesrecht für Kontrollen zuständigen Behörden unverzüglich, sobald sie darüber verfügen, Informationen über Fahrzeugkontrollen, bei denen keine in Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403, Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgeführten Verstöße festgestellt worden sind, und über die Anzahl der bei der Kontrolle kontrollierten Fahrzeuge sowie
 3. die Aufsichtsbehörden nach § 4 des Fahrpersonalgesetzes unverzüglich, sobald sie darüber verfügen, die Feststellung, dass die gesamte Fahrzeugflotte eines Unternehmens mit dem intelligenten Fahrtenstreiber im Sinne des Artikels 2 Satz 2 Nummer 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1; L 146 vom 3.6.2016, S. 31; L 27 vom 1.2.2017, S. 169), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/980 (ABl. L 134, vom 22.5.2022, S. 28) geändert worden ist, ausgerüstet ist.

Das Bundesamt darf die in Satz 1 genannten Daten zu dem in Satz 1 genannten Zweck erheben, speichern und verwenden. Die Daten sind mit Ablauf von zwei Jahren ab dem Tag der Speicherung automatisiert zu löschen.

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

1. zu den erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Bundesamtes nach den Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 sowie
 2. zu den Protokollierungspflichten des Bundesamtes.“
21. § 17 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

„Das Bundesamt übermittelt als nationale Kontaktstelle Daten über Verstöße nach den Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403, Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, die in einem Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder des Vereinigten Königreichs oder der Schweiz begangen wurden, von Amts wegen an die nationale Kontaktstelle des Niederlassungsstaates.“

bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Das Bundesamt darf die in Satz 1 genannten Daten zum Zweck der Risikoeinstufung nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG und der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erheben, speichern und verwenden und hat die Daten unverzüglich nach ihrer Übermittlung zu löschen. Die in Satz 3 genannten Daten darf das Bundesamt zum Zweck der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erheben, speichern und verwenden und hat sie unverzüglich nach ihrer Übermittlung zu löschen.“

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

„(2a) Das Bundesamt hat als nationale Kontaktstelle Informationen über Kontrollen von Nutzfahrzeugen, die von einem Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz eingesetzt worden sind, bei denen keine in Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403, Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG oder Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Verstöße festgestellt worden sind, von Amts wegen an die nationale Kontaktstelle des Niederlassungsstaates zu übermitteln. Hierzu haben die nach Bundes- oder Landesrecht für Kontrollen zuständigen Behörden dem Bundesamt die erforderlichen Informationen zu übermitteln. Das Bundesamt darf die in Satz 1 genannten Daten zum Zweck der Risikoeinstufung erheben, speichern und verwenden und hat die Daten unverzüglich nach ihrer Übermittlung an die nationale Kontaktstelle des Niederlassungsmitgliedstaates zu löschen.“

d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesamt übermittelt als nationale Kontaktstelle Mitteilungen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder aus anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder dem Vereinigten Königreich oder der Schweiz über Verstöße nach den Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403, Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, die in einem Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland begangen wurden, von Amts wegen an die jeweils zuständige Erteilungsbehörde und speichert sie im Risikoeinstufungssystem nach § 16a.“

bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Das Bundesamt darf die in Satz 1 genannten Daten zum Zwecke der Risikoeinstufung nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG und der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und die in Satz 2 genannten Daten zum Zweck der Mitteilung über ergriffene Verwaltungsmaßnahmen nach Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und nach Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 erheben, speichern und verwenden. Das Bundesamt hat die in Satz 1 genannten Daten, die zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 gespeichert worden sind sowie die in Satz 2 genannten Daten unverzüglich nach ihrer jeweiligen Übermittlung zu löschen. Für die Löschung der nach Satz 1 zum Zweck der Risikoeinstufung gespeicherten Daten nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG gilt § 16a Absatz 3 Satz 3.“

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

„(3a) Mitteilungen, die das Bundesamt als nationale Kontaktstelle aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder aus anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz erhält über Kontrollen von Nutzfahrzeugen, die von einem Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland eingesetzt worden sind, bei denen keine in Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403, Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG oder Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Verstöße festgestellt worden sind, speichert das Bundesamt im Risikoeinstufungssystem nach § 16a.“

- f) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach den Wörtern „Europäischen Wirtschaftsraum oder“ werden jeweils die Wörter „des Vereinigten Königreichs oder“ eingefügt.
 - bb) Folgender Satz wird angefügt:
„Das Bundesamt darf die in den Sätzen 1 und 2 genannten Daten zum Zweck der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Maßgabe des Artikels 6 Absatz 2 und des Artikels 14 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erheben, speichern und verwenden und hat die Daten unverzüglich nach ihrer jeweiligen Übermittlung zu löschen.“
 - g) In Absatz 5 Satz 1 werden nach den Wörtern „Europäischen Wirtschaftsraum oder“ die Wörter „des Vereinigten Königreichs oder“ eingefügt.
22. § 19 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1b wird wie folgt gefasst:
„1b. ohne Gemeinschaftslizenz nach § 3 Absatz 1 gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt,“.
 - bb) Nummer 1c wird aufgehoben.
 - cc) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
„2. einer Rechtsverordnung nach
 - a) § 3 Absatz 7 Nummer 3 bis 5 oder § 23 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1, 1a, 2 oder 4 oder Absatz 5 Nummer 1 oder 1a oder
 - b) § 15 Absatz 7 Nummer 4 odereiner vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,“.
 - dd) Nach Nummer 2 werden die folgenden Nummern 2a bis 2c eingefügt:
„2a. ohne Gemeinschaftslizenz nach § 5 Absatz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 3, oder ohne Genehmigung oder Lizenz nach § 5 Absatz 1 Nummer 2 bis 5 gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt,
2b. ohne Lizenz nach § 6 Absatz 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, gewerblichen Güterkraftverkehr durchführt,
2c. entgegen § 6 Absatz 2 Satz 1 eine Beförderung durchführt,“.
 - ee) In Nummer 3 wird die Angabe „Satz 3“ durch die Wörter „Absatz 2, auch in Verbindung mit § 6 Absatz 4,“ ersetzt.
 - ff) In den Nummern 4a und 4b wird jeweils die Angabe „Absatz 1a“ durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.
 - gg) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:
„5. entgegen
 - a) § 7 Absatz 4 Satz 1 oder
 - b) § 7 Absatz 5ein dort genanntes Dokument, einen dort genannten Nachweis, eine dort genannte Erklärung, einen Pass, Passersatz oder Ausweisersatz nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,“.

- hh) Nach Nummer 6e wird folgende Nummer 6f eingefügt:
„6f. entgegen § 8a Absatz 1 Satz 1 ein Kraftfahrzeug einsetzt,“.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In dem Wortlaut vor Nummer 1 werden nach der Angabe „(ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72)“ ein Komma und die Wörter „die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist,“ eingefügt.
- bb) In Nummer 2 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
- cc) In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
- dd) Folgende Nummer 4 wird angefügt:
„4. entgegen Artikel 8 Absatz 2a eine Kabotagebeförderung durchführt.“
- c) Absatz 7 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird die Angabe „Absatzes 1 Nr. 1b, 12,“ durch die Wörter „Absatzes 1 Nummer 1b, 6f, 12“ sowie das Wort „fünftausend“ durch das Wort „zehntausend“ ersetzt.
- bb) In Satz 2 werden die Wörter „außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches dieses Gesetzes“ durch die Wörter „im Ausland“ ersetzt.
23. Nach § 19 wird folgender § 19a eingefügt:

„§ 19a

Bußgeldkatalog; Verordnungsermächtigung

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

1. die Erteilung einer Verwarnung nach § 56 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 19 Absatz 1 bis 6,
2. Regelsätze für Geldbußen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 19 Absatz 1 bis 6,
3. die Bewertung von vorsätzlich oder fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeiten nach § 19 Absatz 1 bis 6 im Hinblick auf deren Schweregrad zur Erfassung bei der Risikoeinstufung nach § 16a.

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

24. In § 20 wird jeweils das Wort „Beauftragten“ durch das Wort „Vollzugskräfte“ ersetzt.
25. In § 21 Absatz 3 wird die Angabe „§ 19 Absatz 1“ durch die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b,“ ersetzt.
26. Dem § 21a wird folgender Absatz 4 angefügt:
„(4) Für die nach Absatz 1 zuständigen Behörden gilt § 12 Absatz 7 und 8 entsprechend.“
27. In § 22 Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Energie“ durch das Wort „Klimaschutz“ und werden die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ ersetzt.
28. § 23 Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In dem einleitenden Satzteil werden die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

- b) Nach Nummer 1a wird folgende Nummer 1b eingefügt:
- „1b. für die Durchführung internationaler Abkommen das nationale Verfahren für die Erteilung und Verwendung elektronisch erteilter Genehmigungen und die Verwaltung des deutschen CEMT-Genehmigungskontingents im Rahmen eines von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung betriebenen IT-Systems geregelt wird, insbesondere
- a) die Festlegung einer nationalen Kontaktstelle und deren administrativer Aufgaben im Rahmen der Teilnahme am multilateralen Genehmigungssystem,
 - b) die an das System zu übermittelnden und aus dem System abzurufenden Daten,
 - c) die Festlegung und Verwaltung von Zugriffsrechten für Unternehmer und staatliche Stellen,
 - d) die Regelungen zu den erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Bundesamtes nach den Artikeln 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679,
 - e) die Regelungen zu den Protokollierungspflichten des Bundesamtes,“.
- c) In Nummer 3 wird das Wort „und“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
- d) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:
- „3a. Marktstörungen im Bereich des innerstaatlichen Straßengüterverkehrs eingedämmt oder beseitigt werden, sofern die Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 zur Ergreifung der dort genannten Maßnahmen befugt sind, unter Beachtung der dort näher bezeichneten Voraussetzungen und“.

29. Folgender § 24 wird angefügt:

„§ 24

Erlaubnis nach § 3 in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung

Eine Erlaubnis, die nach § 3 in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung zur Durchführung gewerblichen Güterkraftverkehrs im Inland berechtigt, bleibt bis zum Ablauf ihrer Befristung gültig. § 3 Absatz 3 und 5 in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung ist anzuwenden. Eine unbefristete Erlaubnis bleibt bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Angabe des Tages und des Monats des Inkrafttretens sowie die Jahreszahl des zehnten auf das Inkrafttreten folgenden Jahres] gültig.“

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

Artikel 2

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 15 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „schriftlich“ die Wörter „oder in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbaren Signatur nach § 37 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ eingefügt.

2. § 16 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Absatz 3 Satz 2 und“ gestrichen.
 - b) In Absatz 2 Satz 3 werden nach den Wörtern „Artikels 4 Absatz 3 Satz 2“ die Wörter „oder Absatz 4“ eingefügt.
3. § 20 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 1 wird aufgehoben.
 - b) In dem neuen Satz 1 wird das Wort „Sie“ durch die Wörter „Die einstweilige Erlaubnis“ ersetzt.
4. In § 25a werden die Sätze 3 und 4 wie folgt gefasst:

„Auf Antrag ist dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften von der Behörde, die die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften untersagt hat, wieder zu gestatten, wenn

 1. Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Satzes 1 nicht mehr vorliegt, und
 2. der Betroffene eine Prüfung nach Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 bestanden hat.

Die Wiederaufnahme der Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften kann nicht vor Ablauf eines Jahres nach Bestandskraft der Untersagungsverfügung gestattet werden.“
5. In § 54b Satz 2 werden die Wörter „Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b“ durch die Wörter „Artikel 6 Absatz 2a“ ersetzt.
6. In § 57 Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz“ ersetzt.
7. In § 3b Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 5, § 3c Absatz 3, § 11 Absatz 4 Satz 2, § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 Satz 2, § 53 Absatz 2 Satz 1, § 55 Satz 1, § 57 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 2 und Absatz 6 Satz 1 und 3 und § 66 Absatz 1 Satz 1 und 2 werden jeweils die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Digitales und Verkehr“ ersetzt.

Artikel 3

Folgeänderungen

- (1) In § 7 Absatz 4 Satz 2 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 218) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 6 Satz 2 Nummer 2 oder 3“ durch die Wörter „§ 1 Absatz 5 Nummer 2 oder 3“ ersetzt.
- (2) Die Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vom 21. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3120), die zuletzt durch Artikel 7 Absatz 6 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:
 1. In § 11 Absatz 3 werden nach dem Wort „Erlaubnis“ die Wörter „nach § 3 in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ eingefügt.
 2. In § 12 werden in dem einleitenden Satzteil die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 2“ durch die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.
- (3) Die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 28. Dezember 2011 (BGBl. 2012 I S. 42), die zuletzt durch Artikel 29 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:
 1. § 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 4 wird aufgehoben.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „im Sinne des § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „nach § 3 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „Erlaubnis“ die Wörter „nach § 3 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ eingefügt.
- c) In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetz erforderliche Erlaubnis“ durch die Wörter „erforderliche Gemeinschaftslizenz nach § 3 Absatz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder Erlaubnis nach § 3 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ ersetzt.
- d) Absatz 5 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
„2. § 3 Absatz 4 und“.

3. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 4 werden nach dem Wort „Erlaubnis“ die Wörter „nach § 3 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetz erforderliche Erlaubnis“ durch die Wörter „erforderliche Gemeinschaftslizenz nach § 3 Absatz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder Erlaubnis nach § 3 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ ersetzt.
- c) Absatz 4 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
„2. § 3 Absatz 4 und“.

4. In § 8 Satz 2 werden die Wörter „nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetz erforderliche Erlaubnis“ durch die Wörter „erforderliche Erlaubnis nach § 3 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am ... [einsetzen: Tag vor Inkrafttreten nach Artikel 4 dieses Gesetzes] geltenden Fassung“ ersetzt.

5. In § 9 werden die Wörter „Berechtigung nach § 6 Satz 2 Nummer 1 bis 3a des Güterkraftverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „in § 5 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 des Güterkraftverkehrsgesetz genannte güterkraftverkehrsrechtliche Berechtigung“ ersetzt.

6. In § 25 werden in dem einleitenden Satzteil die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 2“ durch die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a“ ersetzt.

(4) § 7 Absatz 5 Satz 3 Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Sofern für Fahrten eine güterkraftverkehrsrechtliche Berechtigung im Sinne des § 1 Absatz 5 des Güterkraftverkehrsgesetzes, ein Nachweis über die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen oder ein Nachweis der Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltauflagen für das Kraftfahrzeug vorgeschrieben ist, gilt Satz 2 entsprechend.“

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit dem Gesetz werden die Normen des GüKG an die geänderten unionsrechtlichen Vorschriften zum Berufs- und Marktzugang, sowie die Normen des Personenbeförderungsgesetzes allein zum Berufszugang angepasst. Insbesondere erfolgen Anpassungen an das im Rahmen des so genannten Mobilitätspakets I geänderte Unionsrecht (Verordnung (EU) 2020/1055)¹. Dieses hat die das Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009)² sowie die zum Marktzugang des Güterkraftverkehrsrechts bezogene Verordnung (EG) Nr. 1072/2009³ geändert. Erforderlich wurden umfassende Änderungen für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen. Dezentrale Länderlösungen werden zugunsten eines auf der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel basierenden zentralen Risikoeinstufungssystems abgelöst. Hierzu wird die Verkehrsunternehmensdatei nutzbar gemacht und die rechtlichen Vorgaben für die Verkehrsunternehmensdatei hinsichtlich der zu speichernden Daten und des Zugriffs der Akteure geändert. Die Änderungen werden durch Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Ahndung von Verstößen gegen güterkraftverkehrsrechtliche Vorschriften flankiert. Hierzu wird Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG erneut umgesetzt.⁴ Zudem werden notwendige Anpassungen im nationalen Recht an die durch die Richtlinie (EU) 2022/738⁵ geänderte Richtlinie 2006/1/EG⁶ über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vorgenommen.

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

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

¹ Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17).

² Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist.

³ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 2020/1055 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17) geändert worden ist.

⁴ Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/1057 vom 15. Juli 2020 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49) geändert worden ist.

⁵ Richtlinie (EU) 2022/738 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 137 vom 16.5.2022, S. 1).

⁶ Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/738 (ABl. L 137 vom 16.5.2022) geändert worden ist.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

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

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

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

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

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

Durch das Gesetz werden Regelungen des Mobilitätspakets I in den nationalen Vorschriften abgebildet. Die Änderungen basieren größtenteils auf der Verordnung (EU) 2020/1055. Diese hat die für das Güterkraftverkehrs- und das Personenbeförderungrecht prägende Verordnung zum Berufszugang (Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009) und die für das Güterkraftverkehrsrecht prägende Verordnung zum Marktzugang (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) geändert. Änderungen der Mietfahrzeugrichtlinie 2006/1/EG werden umgesetzt, wobei zusätzlich von den fakultativen Gestaltungsmöglichkeiten des Artikels 3 Absatz 2 Buchstaben b und c der Richtlinie (EU) 2022/738 Gebrauch gemacht wurde.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

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

2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund ergeben sich für die Erledigung der Aufgaben in Zusammenhang mit § 17 Absatz 2a und 3a, § 19 Absatz 2a Nummer 9, § 11 Absatz 2 Nummer 3m und § 12 Absatz 2 sowie § 14 Absatz 2 GüKG, für Querschnittsaufgaben sowie Erweiterung und Betrieb digitaler Unterstützungsprozesse (Data Warehouse) zusätzliche jährliche Haushaltsausgaben. Diese belaufen sich auf 1.409.649,08 Euro.

Davon entstehen Personalkosten einschließlich Sach- und Gemeinkosten für folgende Aufgabenwahrnehmungen im Bundesamt für Logistik und Mobilität: Für die Sachbearbeitung nach § 17 Absatz 2a und 3a GüKG 32.918,24 Euro, da zusätzlich 0,25 Vollzeitäquivalente (VZÄ) der Wertigkeit A10 für die Bearbeitung erforderlich werden. Für die Sachbearbeitung von Ordnungswidrigkeiten nach § 19 Absatz 2a Nummer 9 GüKG 131.672,94 Euro aufgrund des zu erwartenden Mehrbedarfs von 1,0 VZÄ eines Sachbearbeitenden nach A10. Für die Aufgabenwahrnehmung nach § 11 Absatz 2 Nummer 3m und § 12 Absatz 2 GüKG 579.322,2 Euro, da ein zusätzlicher Bedarf von 4,0 VZÄ an TUK-Kontrollbeschäftigten (A11) entsteht. Für die Auswertung von Mautdaten nach § 14 Absatz 2 GüKG 499.871,2 Euro, aufgrund eines zu erwartenden Mehrbedarfs von 1,05 VZÄ für eine/n Referent/in nach A14 und von 2,15 VZÄ für Sachbearbeitende nach A11. Für Querschnittsaufgaben entsteht ein Haushaltsmittelbedarf in Höhe von 115.864,5 Euro wegen eines erforderlichen Mehrbedarfs von 0,8 VZÄ eines Sachbearbeitenden nach A11 sowie ein Bedarf für jährliche Sachmittel in Höhe von 50.000 Euro für Erweiterung und Betrieb digitaler Unterstützungsprozesse (Data Warehouse).

Zusammengefasst wird zur Erfüllung dieses Gesetzes beim Bundesamt für Logistik und Mobilität mit folgendem Personalbedarf gerechnet:

Bedarf in VZÄ	Wertigkeit der Stelle	Bezeichnung
0,25	A10	Sachbearbeitung Nationale Kontaktstelle
1	A10	Sachbearbeitung Ordnungswidrigkeitenverfahren
4	A11	Kontrollbeschäftigte TUK Kontrollen
1,05	A14	Referent/-in Mautdaten
2,15	A11	Sachbearbeitung Auswertung Mautdaten
0,8	A11	Sachbearbeitung Querschnittsaufgaben

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

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

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

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Für Bürgerinnen und Bürger verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Für die Wirtschaft verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht wesentlich.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

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

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

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

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

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

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

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

Für Verstöße inländischer Unternehmen gegen Vorschriften zum Einsatz von Mietfahrzeugen aus dem europäischen Ausland sind gemäß § 21 Absatz 1 GüKG die zuständigen Landesbehörden die Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) zuständig. Es wird der Erfüllungsaufwand daher nur annäherungsweise anhand der Kontrollstatistiken für andere Rechtsgebiete erfolgen. Danach liegt die Beanstandungsquote in den für die Branche relevanten Rechtsbereichen in der Regel unter 3 Prozent der im Inland ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen pro Jahr, das heißt, es werden im Mittel rund 1.500 Verfahren bearbeitet.

Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens beträgt laut Auskunft der Länder rund 210 Minuten im gehobenen Dienst. Folglich entsteht ein zusätzlicher zeitlicher Gesamtaufwand von 5.250 Stunden bzw. 3,28 Stellen. Bei einem Lohnsatz von 44,60 Euro pro Stunde (vgl. Leitfaden, Anhang 9, Länder, gehobener Dienst) und fallbezogenen Portokosten von 3,50 Euro, erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Länder um rund 240.000 Euro.

Für Verstöße gegen Vorschriften im Kabotageverkehr ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität die zuständige Bußgeldbehörde im Sinne des OWiG (vgl. § 21 Absatz 2). Es ist davon auszugehen, dass der voraussichtliche Aufwand sich im Bereich der bisherigen Kabotage-Tatbestände bewegt. Vor diesem Hintergrund wird geschätzt, dass zukünftig rund 1.000 Verstöße gegen die „Cooling-Off-Phase“ jährlich bearbeitet werden müssen. Bei einem fallbezogenen Zeitaufwand von rund 90 Minuten entsteht ein zusätzlicher zeitlicher Gesamtaufwand von 1.500

Stunden bzw. 0,94 Stellen. Bei einem Lohnsatz von 46,50 Euro pro Stunde und Portokosten von 2 Euro pro Fall, erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes um rund 72.000 Euro.

4.3.3: Marktbeobachtung; § 14 Absatz 2

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

Die genannte Aufbereitung der Daten führt beim Bundesamt zu einem zusätzlichen Personalbedarf von 2,15 Stellen im gehobenen Dienst und 1,05 Stellen im höheren Dienst. Bei Zugrundelegung der gem. Leitfaden anzusetzenden Lohnkosten des gehobenen und höheren Dienstes der Bundesverwaltung in Höhe von 74.400 bzw. 112.800 Euro pro Mitarbeiterkapazität (s. Leitfaden, Anhang 9, S. 69) werden die Personalkosten zusammen um rund 278.000 Euro (= 2,15 Stellen * 74.400 Euro + 1,05 Stellen * 112.800 Euro) steigen. Diese Daten können durch Nutzung von Sekundärdaten und für Analysen im verkehrlichen (Verkehrsmanagement) und im erweiterten Sinne im (volks-) wirtschaftlichen Kontext im Rahmen entsprechender Aufbereitung genutzt und damit Mehrwerte für verschiedene Anwendungszwecke geschaffen werden. Auf Basis vergleichbarer Anfragen der zurückliegenden Jahre wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Rechtsänderung zukünftig vier bis sechs komplexe Analyseanforderungen pro Jahr direkt vom Bundesamt für Logistik und Mobilität umzusetzen sind. Diese Anforderungen zeichnen sich unter anderem durch individuelle Bearbeitungskonzepte in der notwendigen Konzeption und den hieraus resultierenden maßgeschneiderten Bearbeitungsschritten zur Aufbereitung, Bereinigung, Anreicherung, Interpretation und Darstellung der Daten in der Umsetzung aus. Neben diesen direkten Analyseanforderungen, die durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität abschließend bearbeitet werden können, bestehen indirekte Analyseanforderungen u. a. auch im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Toll Collect GmbH oder weiteren Externen. Diese externen Leistungen und Analysen müssen durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität, als Datenhalter, begleitet und eingeordnet werden.

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

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

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

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

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

4.4. Weiterer Erfüllungsaufwand für Verordnungen nach diesem Gesetz

Zu den nachstehenden Rechtsänderungen im Ordnungswege wird es zu Änderungen des Erfüllungsaufwandes kommen.

- Der Regelungsentwurf sieht vor, dass Unternehmer oder Verkehrsleiter, denen die Führung von Güterkraftverkehrsgeschäften untersagt wurde, im Antragsverfahren auf Wiederaufnahme künftig eine Prüfung absol-

vieren müssen; Einzelheiten der Prüfung werden durch eine Rechtsverordnung bestimmt (§ 3 Absatz 5b und 6 Nummer 2 GüKG-E).

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

Für die Wirtschaft wird daraus eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 1.450.000 Euro geschätzt. Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 5.358.000 Euro. Davon entfallen 5.478.000 Euro an jährlichen Erfüllungsaufwand auf den Bund. Bei den Ländern verringert sich der Erfüllungsaufwand um rund 120.000 Euro (inkl. Kommunen). Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 4.620.000 Euro. Davon entfallen 4.535.000 Euro an einmaligem Erfüllungsaufwand auf den Bund und 85.000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen).

5. Weitere Kosten

Durch die Einführung der Fünfundzwanzigprozentklausel in § 8a GüKG sollen mögliche Steuerausfälle bei der Kraftfahrzeugsteuer und Versicherungssteuer eingeschränkt werden. Für die Unternehmer entstehen Kosten in Höhe einer beglaubigten Kopie, da das Original der Gemeinschaftslizenz, im Gegensatz zur Erlaubnis, nicht als Nachweis im Fahrzeug mitgeführt werden darf. Im Fahrzeug sind stets beglaubigte Kopien der Gemeinschaftslizenz mitzuführen. Laut Auskunft des Bundesamts für Logistik und Mobilität waren bis Ende Februar 2023 17.768 gebietsansässige Güterkraftverkehrsunternehmen registriert. Bei Kosten pro Fall für eine beglaubigte Kopie in Höhe von 40 bis 160 Euro gemäß laufender Nummer 1.2 der Anlage zu § 1 Absatz 1 der Kostenverordnung für den Güterkraftverkehr entstehen der Wirtschaft daher Kosten in Höhe von 710.000 bis 2,84 Millionen Euro innerhalb der nächsten 10 Jahre.

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

VII. Befristung; Evaluierung

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

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe b

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe c

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe d

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe e

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe f

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe g

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe h

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe i

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Buchstabe j

Anpassung an geänderte Überschrift der Norm.

Zu Nummer 2**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

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

Zu Doppelbuchstabe bb

Zudem wird für bestimmte Leerfahrten die Eigenschaft gewerblicher Güterkraftverkehr zu sein fingiert. Damit wird eine notwendige Angleichung an das Unionsrecht und weitere internationale Abkommen erreicht und die entsprechenden Vorgaben im nationalen Recht umgesetzt. Das Recht für innerstaatliche Fahrten ändert sich hierdurch nicht.

Zu Buchstabe b

Es wird eine Begriffsbestimmung zur Klarstellung aufgenommen.

Zu Nummer 3**Zu Buchstabe a**

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

Zu Buchstabe b

Der Verweis auf das Zulassungsrecht wird gestrichen. § 6 Absatz 4 Nummer 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung a. F. wurde durch die Erste Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232) aufgehoben, da sich die Speicherung des regelmäßigen Standorts in der zulassungsrechtlichen Praxis als nicht erforderlich erwiesen hat. Dieser ist folglich seitdem nicht mehr über die Zulassungsbescheinigung Teil I zu ermitteln. Unabhängig davon hat sich im Rahmen des GüKG die bisherige Vollzugspraxis bewährt, weshalb es bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Vorschrift bleibt.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe d

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe e

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

Zu Nummer 4

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

Die Neufassung des Absatzes 1 ergibt sich aus der Abschaffung der nationalen Erlaubnis. Der erforderliche Sitz im Inland umfasst bei juristischen Personen den Hauptsitz des Unternehmens sowie selbstständige Niederlassungen, sofern diese inländische Gemeinschaftslizenzen beantragen. Auf diese Weise wird der Unterschied zwischen Unternehmern mit Sitz im Inland nach § 3 und ohne Sitz im Inland nach den §§ 5 und 6 deutlich. Der Begriff der Niederlassung des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entspricht dem Sitz.

Durch die Abschaffung der Erlaubnis in Absatz 2 stellt das GüKG auf die Gemeinschaftslizenz ab und übernimmt damit auch deren Voraussetzungen. Im Gegensatz zur rein nationalen Erlaubnis kann die Gemeinschaftslizenz grenzüberschreitend unionsweit eingesetzt werden. Da die Vorschrift bei den Ordnungswidrigkeiten relevant wird, muss eine statische Verweisung gewählt werden.

Bei der Neufassung des Absatzes 3 handelt es sich um eine Folgeänderung. Die Ausfertigung der Erlaubnis entspricht der beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz. Ein Unterschied ist lediglich, dass für jedes Fahrzeug eine beglaubigte Kopie mitgeführt werden muss. Das ergibt sich daraus, dass die Mitführung des Originals der Gemeinschaftslizenz im Umkehrschluss aus Artikel 4 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Gegensatz zur Mitführung des Originals der Erlaubnis als Nachweis der Berechtigung nicht zulässig ist.

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

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

Im Zuge der Neufassung wurde der bisherige Absatz 4 aufgehoben. Die Nummerierung der Absätze wurde entsprechend aktualisiert und angepasst. Die Streichung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität aus dem Kreis der anzuhörenden Stellen im neuen Absatz 5 folgt aus der in § 16 Absatz 9 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung neu geschaffenen Möglichkeit, dass die Daten aus der Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren direkt von den Ländern als zuständige Behörden abgerufen werden können. Bislang war eine Anhörung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität als zuständige Stelle zur Führung dieser Datei notwendig, um entsprechende Daten auszulesen und an die zuständigen Länderbehörden zu übermitteln. Das Verwaltungsverfahren wird somit

vereinfacht. Ein fachlicher Austausch zwischen dem Bundesamt für Logistik und Mobilität und den Landesbehörden ist weiterhin gewährleistet.

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

Im Weiteren wurde der bisherige Absatz 5b zu Absatz 6. Die Einführung einer zusätzlichen Prüfung im neuen Absatz 6 setzt die unionsrechtliche Vorgabe einer Rehabilitierungsmöglichkeit in Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 um. Ein Unternehmer oder Verkehrsleiter soll nach Aberkennung der Zuverlässigkeit als Berufszugangsvoraussetzung die Möglichkeit erhalten, sich zu rehabilitieren, um künftig wieder die Güterkraftverkehrsgeschäfte eines Unternehmens führen zu dürfen. Führender Gedanke der zunächst wegen Vermischung zweier Berufszugangsvoraussetzungen (ein festgestellter Mangel an Zuverlässigkeit soll durch nachgewiesene Fachkenntnisse nach frühestens einem Jahr überwunden werden können) unsystematisch wirkenden Regelung im Unionsrecht ist, dass durch die im Rahmen der Rehabilitierungsmaßnahme notwendige Befassung mit der Fachmaterie die Gefahr zukünftiger Zuwiderhandlungen, die die Zuverlässigkeit beeinträchtigen, verringert werden soll.

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

Bei der Verordnungsermächtigung in Absatz 7 handelt sich um eine Folgeänderung zum geänderten Absatz 6 Satz 3. Zur genaueren Ausgestaltung der Prüfung in der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr bedarf es einer Verordnungsermächtigung.

Aufgrund der Änderungen der Absatznummerierung wurde aus dem bisherigen Absatz 7 der neue Absatz 8.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Folgeänderungen durch die Abschaffung der nationalen Erlaubnis in § 3.

Zu Buchstabe b

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

Zu Nummer 6

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

Die Anpassung der Überschrift wird der Tatsache gerecht, dass in Absatz 2 nunmehr auch die Kabotage geregelt wird. Zudem wird die veraltete Bezeichnung „Gebietsfremde“ angepasst, wodurch der Zusammenhang mit § 3 deutlicher wird.

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

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

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

Die Vorschrift regelt im Gleichlauf zu § 5 die Regelungen für den Güterverkehr durch Unternehmer aus dem Vereinigten Königreich. Durch den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU, kann es keine Gemeinschaftslizenzen der EU mehr ausstellen. Basis für die Genehmigung nach § 6 Absatz 1 ist das Abkommen vom 30. Dezember 2020 über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits (ABl. L 149 vom 30.4.2021, S. 10). Die dortigen Bestimmungen werden in Handlungsgeboten konkretisiert, die im Rahmen von § 19 Absatz 1 Nummer 2b und 2c bewehrt werden.

Die Anpassung im einleitenden Satzteil von § 7 Absatz 1 ist eine Folgeänderung der abgeschafften Erlaubnis.

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

Satz 3 wurde auf Grund redaktioneller Anpassungen gestrichen.

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

Die Regelung des bisherigen Absatzes 1a findet sich nun in Absatz 3. Aus Klarstellungsgründen wurde die Formulierung „vor der Fahrt“ eingefügt, damit der Fahrer vor Fahrtantritt über das Fahrzeuggewicht in Kenntnis gesetzt wird. Die Sätze 3 und 4 werden auf Grund redaktioneller Anpassungen gestrichen.

Die Regelung des bisherigen Absatzes 2 Satz 1 und 2 findet sich nun in Absatz 4. Satz 1 wurde dabei redaktionell angepasst. Bei der Anpassung des Satzes 2 handelt es sich um Folgeänderung der geänderten Absätze 1a und 2. Die Sätze 3 und 4 wurden in einen neuen Absatz 5 überführt.

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

Zu Nummer 7

Die Vorschrift ermöglicht es, den Nachweis auch durch Vorzeigen etwa eines PDF-Dokumentes auf dem Bildschirm zu führen.

Zu Nummer 8

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

Weitere Anpassungen basieren auf der Änderung des Aufenthaltsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Februar 2008 (BGBl. I S. 162), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Februar 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 54) geändert worden ist.

Zu Nummer 9

Zu Buchstabe a

Folgeänderung.

Zu Buchstabe b

Klarstellung.

Zu Nummer 10**Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b

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

Zu Nummer 11

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

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

Nach Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c der Richtlinie 2006/1/EG kann ein Mitgliedstaat die Anzahl der Mietfahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, auf 25 Prozent der Nutzfahrzeugflotte, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Jahres vor der Nutzung des Mietfahrzeugs oder an dem vom Mitgliedstaat festgelegten Tag verfügt, an dem das Unternehmen das Mietfahrzeug einzusetzen beginnt, begrenzen. Einem Unternehmen, das über eine Gesamtflotte von mehr als einem und weniger als vier Fahrzeugen verfügt, muss jedoch die Verwendung mindestens eines solchen Fahrzeugs erlaubt werden. Die Mindestanzahl bezieht sich auf die Nutzfahrzeugflotte, über die das Unternehmen auf der Grundlage der Fahrzeuge verfügt, die in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften jenes Mitgliedstaats zugelassen oder in Betrieb genommen worden sind.

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

Um die Regelung kontrollfähig zu halten, ist die Fünfundzwanzigprozentregel jedoch nicht auf alle Mietfahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2006/1/EG anzuwenden. Insbesondere sind Anhänger und Sattelanhänger ausgenommen. Mit Hilfe der Verkehrsunternehmensdatei kann die Einhaltung dieser Vorschrift überwacht werden. Nicht zur Fahrzeugflotte nach § 8a Absatz 2 gehören damit Kraftfahrzeuge, die von Unternehmern eingesetzt werden, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen einsetzen, de-

ren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht überschreitet und die ausschließlich innerstaatliche Beförderungen in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat vornehmen. Ebenso gehören Kraftfahrzeuge nicht zur Fahrzeugflotte nach § 8a Absatz 2, wenn sie von Unternehmern eingesetzt werden, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen einsetzen, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet.

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

Ebenso ist die Versicherungsteuer von der Zulassung eines Fahrzeuges im Inland abhängig (§ 1 Absatz 2 Nummer 2 des Versicherungsteuergesetzes). Die durch die Umsetzung der Richtlinie 2006/1/EG drohenden Steuermindereinnahmen sollen durch die Fünfundzwanzigprozentregel begrenzt werden, sodass die jährlichen Steuermindereinnahmen einen dreistelligen Millionenbetrag voraussichtlich nicht übersteigen werden.

Zu Nummer 12

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

Zu Nummer 13

Zu Buchstabe a

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

Zu Buchstabe b

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

Zu Nummer 14

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

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

Zu Doppelbuchstabe bb

Vgl. Doppelbuchstabe aa.

Zu Buchstabe b

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

Zu Buchstabe c

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

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

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

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

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

Zu Buchstabe d

Vgl. Begründung zu § 12 Absatz 1.

Zu Buchstabe e

Vgl. Begründung zu § 12 Absatz 1.

Zu Buchstabe f

Vgl. Begründung zu § 12 Absatz 1.

Zu Buchstabe g

Zu Doppelbuchstabe aa

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

Zu Doppelbuchstabe bb

Anpassung an Änderung des § 24 StVG.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe ee

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

Zu Buchstabe h

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

Zu Buchstabe i

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

Absatz 8 stellt eine Ergänzung zu Absatz 7 dar, sodass durch den Auskunftsanspruch ebenfalls dem missbräuchlichen Einsatz von Berechtigungen durch Dritte im gewerblichen Güterverkehr entgegengewirkt werden soll (vgl. BR-Drs. 172/08, 16). Ein Auskunftsanspruch kann daher auch gegen Anbieter von Frachtenbörsen und Frachtvermittlungsagenturen bestehen. Durch die Einfügung des Satzes 1 wird die Befugnis des Bundesamtes und der nach § 21a zuständigen Behörden zur Auskunft von Bestandsdaten gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 2 TTDSG von Anbietern und Vermittlern digitaler Dienste geregelt. Die Auskunftsanordnung hat die Vorgaben des Artikel 10 der Verordnung (EU) 2022/2065 einzuhalten. Insbesondere ist sie, gegebenenfalls zusammen mit vom Anbieter des digitalen Dienstes erhaltenen Angaben über die Ausführung der Anordnung nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2022/2065 an die Koordinierungsstelle für digitale Dienste in der Bundesnetzagentur nach § 14 Absatz 1 Digitale-Dienste-Gesetz zu übermitteln. Die Auskunft nach Satz 1 darf nach Satz 2 nur verlangt werden,

wenn im Einzelfall bei der Veröffentlichung von Angeboten oder Werbemaßnahmen ohne Angabe von Name und Anschrift tatsächliche Anhaltspunkte für ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu vorliegen und die zu erhebenden Daten zur Identifizierung des Auftraggebers erforderlich sind, um ungenehmigten Güterkraftverkehr oder die Aufforderung hierzu aufzudecken.

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

Die Befugnis zur Datenverarbeitung richtet sich nach § 22 Absatz 3 Nummer 1 TDDDG wonach diese gegeben ist, soweit es sich um eine Ordnungswidrigkeit handelt, die im Höchstmaß mit einer Geldbuße von mehr als 15.000 Euro bedroht ist. Der gewerbliche Güterkraftverkehr ohne Erlaubnis nach § 3 Absatz 1 GüKG ist nach § 19 Absatz 1 Nr. 1b i. V. m. § 19 Absatz 7 mit einer Geldbuße bis zu 20.000 Euro geahndet.

Zu Nummer 15

Zu Buchstabe a

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

Zu Buchstabe b

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

Zu Nummer 16

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

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

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

Zu Nummer 17

Anpassung an aktualisiertes Unionsrecht.

Zu Nummer 18

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b

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

Zu Buchstabe c

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

Zu Buchstabe d**Zu Doppelbuchstabe aa**

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

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Gemäß Artikel 16 Absatz 2 Satz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in der durch Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1055 geänderten Fassung müssen den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen folgende Daten aus dem nationalen Register (Verkehrsunternehmensdatei) zugänglich sein: – Amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g verfügt; – Die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen, wobei diese bis zum 31. März jedes Jahres in das einzelstaatliche Register aufzunehmen ist; – Risikoeinstufung des Unternehmens nach Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG. Die neuen Nummern 7 und 8 schaffen die Rechtsgrundlage, um den zuständigen inländischen Behörden und Stellen (Nummer 7) sowie den zuständigen Behörden und Stellen in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz (Nummer 8) einen entsprechenden Zugriff auf den nicht öffentlichen Teil der Verkehrsunternehmensdatei zu ermöglichen. Für inländische Behörden und Stellen wird diese Zugriffsmöglichkeit auf die Vorbereitung und Durchführung von Verkehrs-, Grenz- und Betriebskontrollen erweitert. Einzelheiten werden gemäß Absatz 7 durch Rechtsverordnung geregelt. Entsprechendes gilt für Artikel 1 Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2022/738. Nummer 9 ermöglicht einen Zugriff im Zusammenhang mit der ordnungsgemäßen Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer.

Zu Buchstabe e

Der Verweis auf § 9 BDFSG a. F. wird aufgehoben. Die technischen und organisatorischen Maßnahmen sind heute in Artikel 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 geregelt. Im Übrigen handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung zur besseren Lesbarkeit.

Zu Nummer 19**Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b**Zu Doppelbuchstabe aa**

Es handelt sich um eine Klarstellung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe c

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

Zu Buchstabe d

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

Zu Buchstabe e

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

Zu Buchstabe f

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

Zu Nummer 20

Ein zentraler Gegenstand des „EU-Mobilitätspakets I“ ist der Ausbau des sogenannten Risikoeinstufungssystems – einem Instrument für die Steuerung und Planung von Betriebs- und Straßenkontrollen, das derzeit dezentral von den Ländern betrieben wird. Nach den Bestimmungen der überarbeiteten Richtlinie 2006/22/EG sollen Informationen des Risikoeinstufungssystems über das ERRU-System (European Registers of Road Transport Undertakings) europaweit allen zuständigen Behörden für Straßenkontrollen zur Verfügung stehen. Das ERRU-System beruht auf der Vernetzung der einzelnen nationalen Kontaktstellen auf Basis der EUCARIS-Plattform. Dies bedingt eine vollständige Neukonzeption des Risikoeinstufungssystems als zentral geführte Datenbank unter Berücksichtigung der unionsrechtlich harmonisierten Berechnungsformel aus der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 einschließlich Regelungen zur Übermittlung der für die Risikoeinstufung von Kraftverkehrsunternehmen erforderlichen Daten durch die zuständigen Behörden. Mit der Ertüchtigung des Risikoeinstufungssystems geht eine Erweiterung der Verkehrsunternehmensdatei nach § 15 einher. Einzelheiten werden durch Rechtsverordnung geregelt. Geregelt wird die Umsetzung des in Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG in Verbindung mit Artikel 12 Absatz 1 Satz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verankerten Systems für die Risikoeinstufung von Unternehmen anhand der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen zahlreiche unionsrechtliche Regelungen sowie ergänzende Vorschriften im nationalen Recht. Durch den Verweis in Absatz 1 Satz 1 auf die Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2016/403 und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird bestimmt, welche Verstöße in die Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung der einzelnen Unternehmen einfließen. Im zweiten Satz wird festgelegt, dass das Bundesamt zuständig für den Betrieb des Risikoeinstufungssystems ist. Absatz 2 Satz 1 stellt klar, dass die Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 für die Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung maßgeblich sind. Satz 2 dient der Umsetzung von Artikel 9 Absatz 2 Richtlinie 2006/22/EG, nach dem Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger geprüft werden. In Absatz 3 werden die zur Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 erforderlichen Datenübermittlungen der zuständigen Behörden an das Bundesamt geregelt. Die im Anhang der Durchführungsverordnung definierte Formel berücksichtigt gemäß Artikel 9 Absatz 1 Satz 3 Richtlinie 2006/22/EG die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden sowie die Tatsache, ob ein Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber einsetzt. Der intelligente Fahrtenschreiber gemäß Artikel 2 Satz 2 Nummer 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 entspricht dem gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014. Damit wird der Anforderung des Absatzes 10 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 entsprochen und die vollständige Ausstattung positiv in der Risikoeinstufungsformel berücksichtigt. Wann und wie die zuständige Behörde Kenntnis über die vollständige Ausrüstung erlangt, wird nicht geregelt. Dies kann bspw. durch Anzeige der Unternehmer bei der Behörde oder bei einer Betriebskontrolle geschehen.

Die Verwendung der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens soll wesentlich zur Harmonisierung der Durchsetzungspraktiken in der gesamten Europäischen Union beitragen. Damit die Regelung in Bezug auf die Meldung von beanstandungslosen Kontrollen („clean-checks“) nach Absatz 3 Nummer 2 Anwendung findet, muss sich die Kontrolle auf mindestens einen der in den Anhängen I oder III der Verordnung (EU) 2016/403 und Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Verstößen bezogen haben. Die Vorschrift des Absatzes 4 ermöglicht, dass weitere Einzelheiten zur Datenübermittlung an das Bundesamt sowie zum Datenschutz und der Datensicherheit nebst Protokollierungspflicht des Bundesamtes in einer Rechtsverordnung bestimmt werden können. Die Mitwirkung der Länder wird durch das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates sichergestellt. Sofern die vorgesehenen Maßnahmen die Verarbeitung personenbezogener Daten umfassen, sollte dies in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union über den Schutz personenbezogener Daten erfolgen, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung) und gegebenenfalls der Richtlinie 2002/58/EG, erfolgen.

Zu Nummer 21**Zu Buchstabe a**

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

Zu Buchstabe b**Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Anpassung in Satz 1 ist wegen der Einführung einer gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 erforderlich. Danach sind alle Verstöße, d. h. auch die, die nicht im Niederlassungsstaat des Unternehmens begangen wurden in die Risikoeinstufung eines Unternehmens miteinzubeziehen. Gleichzeitig dient die Datenübermittlung an den Niederlassungsstaat des Unternehmens der Überprüfung, ob das Unternehmen die Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers weiterhin erfüllt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Der angefügte Satz 4 dient der Ergänzung des neuen Risikoeinstufungssystems.

Zu Buchstabe c

Ergänzung des neuen Risikoeinstufungssystems.

Zu Buchstabe d**Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Anpassung in Satz 1 ist wegen der Einführung einer gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission vom 2. Mai 2022 erforderlich. Danach sind alle Verstöße, d. h. auch die, die nicht im Niederlassungsstaat des Unternehmens begangen wurden, in die Risikoeinstufung eines Unternehmens miteinzubeziehen. Bei Unternehmen mit Sitz im Inland sind diese vom Bundesamt im Risikoeinstufungssystem nach § 16a zu speichern. Gleichzeitig dient die Datenübermittlung an die zuständige Erteilungsbehörde der Überprüfung, ob das Unternehmen die Voraussetzungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers weiterhin erfüllt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Der angefügte Satz 3 dient der Ergänzung des neuen Risikoeinstufungssystems.

Zu Buchstabe e

Ergänzung des neuen Risikoeinstufungssystems. Hinsichtlich der Speicherung und Löschung von Daten im Risikoeinstufungssystem ist § 16a maßgeblich, vgl. insbesondere § 16a Absatz 3 Satz 2 und 3.

Zu Buchstabe f**Zu Doppelbuchstabe aa**

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

Zu Doppelbuchstabe bb

Der angefügte Satz 3 legt fest, für welche Zwecke das Bundesamt die Daten nach den Sätzen 1 und 2 erheben, speichern und verwenden darf und wann diese Daten zu löschen sind.

Zu Buchstabe g

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

Zu Nummer 22**Zu Buchstabe a****Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Streichung ist eine Folgeänderung der abgeschafften nationalen Erlaubnis.

Zu Doppelbuchstabe bb

Folgeänderung.

Zu Doppelbuchstabe cc

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

Zu Doppelbuchstabe dd

Redaktionelle Anpassung an die geänderten §§ 5 und 6.

Zu Doppelbuchstabe ee

Redaktionelle Anpassung an geänderten § 7.

Zu Doppelbuchstabe ff

Redaktionelle Anpassungen an geänderten § 7.

Zu Doppelbuchstabe gg

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen an den geänderten § 7.

Zu Doppelbuchstabe hh

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

Zu Buchstabe b**Zu Doppelbuchstabe aa**

Präzisierung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Ergänzung dient der wirksamen Sanktionierung rechtswidrigen Verhaltens.

Zu Buchstabe c**Zu Doppelbuchstabe aa**

Folgeänderung wegen der Einfügung von Nummer 6f. Zudem Anpassung des Bußgeldrahmens zur Aufrechterhaltung der generalpräventiven Wirkung unter Berücksichtigung der Preissteigerung der vergangenen Jahre seit der letzten Erhöhung im Jahr 2001.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Änderung an geläufigere Terminologie und Überschrift in § 5.

Zu Nummer 23

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

Zu Nummer 24

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 25

Anpassung der Zuständigkeit für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten.

Zu Nummer 26

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

Zu Nummer 27

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 28**Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b

Zur Umsetzung des multilateralen Abkommens über ein multilaterales Genehmigungskontingent im Rahmen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (Conférence Euro-péenne des Ministres des Transports – CEMT) wurde durch die Minister der am Kontingentsystem teilnehmenden Mitgliedstaaten beschlossen, das Genehmigungsverfahren von Papierurkunden auf ein digitales und zentral verwaltetes Genehmigungssystem umzustellen. Zukünftig sollen entsprechende Genehmigungserteilungen über ein zentral von der OECD betriebenes EDV-System (Electronic Data Interchange – EDI) erfolgen, zu welchem nach bestimmten noch durch die am Kontingentsystem beteiligten Mitgliedstaaten zu beschließenden Regelungen neben den Erteilungsbehörden auch Kontrollbehörden und Unternehmen soweit deren Beauftragte in jeweiligen Rollen über eine webbasierte Schnittstelle und eine Anwendung für mobile Endgeräte Zugriff erhalten sollen. Die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von Rechtsverordnungen betreffend das Verfahren zur Erteilung von CEMT-Genehmigungen ist insoweit zu erweitern, dass künftig durch Rechtsverordnungen auch Regelungen über Zuständigkeiten als nationale Kontaktstelle, zu Zugriffsrechten und über die jeweils auszutauschenden Daten einschließlich Regelungen zu Datenschutz und Datensicherheit getroffen werden können.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe d

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

Zu Nummer 29

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

Zu Nummer 30

Redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 2 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**Zu Nummer 1**

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

Zu Nummer 2**Zu Buchstabe a**

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

Zu Buchstabe b

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

Zu Nummer 3

Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) können gemäß § 5 Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf nicht nur schriftlich, sondern auch in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbaren Signatur nach § 37 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erteilt werden. Die Form der Erteilung der einstweiligen Erlaubnis ist damit abschließend in § 5 geregelt. § 20 Absatz 2 Satz 1 kann daher aufgehoben werden.

Zu Nummer 4

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

Nach deutschem Recht ist für die Erbringung des Fachkundenachweises das Bestehen einer Prüfung notwendig, vgl. § 3 und § 4 der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr. Auf die unionsrechtlich optionale Möglichkeit, als Voraussetzung für die Erlangung der Fachkunde die Teilnahme an einem Kurs vorzusehen, wurde verzichtet. Entsprechend soll auch die Rehabilitationsmaßnahme in Form einer Prüfung und nicht als verpflichtende Kursteilnahme in Deutschland durchgeführt werden. Die Einführung spezieller Kurse würden zudem vor dem Hintergrund der zu erwartenden geringen Fallzahlen und der in jedem Bundesland umzusetzenden Verfahren zu unverhältnismäßigem Verwaltungsaufwand führen.

Zu Nummer 5

Folgeänderung.

Zu Nummer 6

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 7

Redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 3 (Folgeänderungen)

Zu Absatz 1

Anpassung an den neu eingeführten § 1 Absatz 5 GüKG.

Zu Absatz 2

Zu Nummer 1

Folgeänderung wegen der Abschaffung der Erlaubnis.

Zu Nummer 2

Folgeänderung wegen der Neugliederung.

Zu Absatz 3

Zu Nummer 1

Folgeänderung wegen der Abschaffung der Erlaubnis.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Folgeänderung wegen der Abschaffung der Erlaubnis.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung wegen der Neugliederung.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Folgeänderung wegen der Abschaffung der Erlaubnis.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung wegen der Neugliederung.

Zu Nummer 4

Folgeänderung wegen der Neugliederung.

Zu Nummer 5

Folgeänderung wegen der Neugliederung.

Zu Nummer 6

Folgeänderung wegen der Neugliederung.

Zu Absatz 4

Anpassung an den neu eingeführten § 1 Absatz 5 GüKG.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Um den unionsrechtlichen Verpflichtungen nachzukommen, ist ein baldmöglichstes Inkrafttreten erforderlich.

Anlage 2

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

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (NKR-Nr. 7012)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	keine Auswirkungen
Wirtschaft	keine Auswirkungen
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand	rund 690 000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand	rund 1,1 Mio. Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand	rund 240 000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand	keine Auswirkungen
Weitere Kosten	Güterkraftverkehrsunternehmen entstehen einmalige weitere Kosten in Form von Gebühren für eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz.
Insgesamt	rund 710 000 bis 2,8 Mio. Euro
im Einzelfall	40 bis 160 Euro
Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht hinausgegangen wird.
Evaluierung	Eine Evaluierung des Vorhabens ist nicht vorgesehen.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben: Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen.
<p>Der NKR bewertet es als positiv, dass das Ressort die Kostenfolgeschätzung sowie die Rückmeldungen der Verbände in der Abwägung von Regelungsalternativen berücksichtigt und im Ergebnis auf die Einführung neuer Informationspflichten verzichtet hat. U.a. in Folge der hergestellten Kostentransparenz konnten Bürokratiekosten in zweistelliger Millionenhöhe vermieden werden.</p> <p>Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.</p>	

II Regelungsvorhaben

Mit dem Regelungsvorhaben werden u.a. folgende Rechtsänderungen vorgenommen:

- Anpassung und Angleichung des nationalen Rechts an die geänderten unionsrechtlich harmonisierten Vorgaben zum Berufs- und Marktzugang im Bereich des Güterkraftverkehrs
- Ablösung der nationalen Erlaubnis durch die EU-weit geltende Gemeinschaftslizenz
- Ausweitung der Aufgaben und Befugnisse des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM).

Zudem werden bereits Rechtsangleichungen vorbereitet, die später auf dem Verordnungsweg erlassen werden sollen. Dazu zählen u.a.:

- Anpassung des Mindestinhalts der Verkehrsunternehmensdatei
- Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, um Daten von Unternehmen selbst direkt in die Verkehrsunternehmensdatei einspeisen zu lassen
- Ablösung dezentraler Lösungen zur Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen bei den Ländern durch ein zentrales System zur Risikoeinstufung.

III Bewertung

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

Wirtschaft

Das Regelungsvorhaben hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft. Mit dem Vorhaben werden jedoch bereits Rechtsangleichungen an das geänderte Unionsrecht vorbereitet, welche später auf dem Verordnungsweg erlassen werden sollen. Das BMDV erwartet durch die Verordnung einen jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,5 Mio. Euro und stellt diesen bereits im vorliegenden Regelungsvorhaben informatorisch dar.

Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 930 000 Euro. Davon entfallen rund 690 000 Euro auf den Bund und 240 000 Euro auf die Länder. Der Bundesverwaltung entsteht zudem einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,1 Mio. Euro. Dieser Aufwand resultiert aus den folgenden Vorgaben:

Bund

- Technische Unterwegskontrollen an Bussen

Die Kontroll- und Anhaltebefugnisse des BALM werden auf Busse ausgeweitet. Die Erweiterung der Kontrollbefugnisse verursacht jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 275 000 Euro. Zusätzlich entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1 Mio. Euro

für die Beschaffung von vier speziell ausgerüsteten Kontrollfahrzeugen sowie für Schulungen des von der Durchführung der Kontrollen betroffenen Personals.

- Marktbeobachtung

Die vom BALM durchzuführende Marktbeobachtung wird um die Begutachtung des gewerblichen Personenverkehrs sowie um die Analyse der Rahmenbedingungen des Marktgeschehens ausgeweitet. Dies führt zu einem Mehrbedarf von drei Stellen, was jährlichen Personalkosten von rund 280 000 Euro entspricht. Hinzu kommen jährliche Sachkosten von rund 50 000 Euro. Zusätzlich entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von rund 35 000 Euro für die Beschaffung professioneller Statistiksoftware.

- Nationale Kontaktstelle

Der vom BALM betriebenen Nationalen Kontaktstelle werden weitere Aufgaben zugewiesen, wodurch jährliche Personalkosten von rund 19 000 Euro und einmalige Sachkosten von rund 50 000 Euro (Softwareanpassungen) entstehen.

- Durchführung von Ordnungswidrigkeitsverfahren

Durch die Schaffung eines neuen Ordnungswidrigkeits-Tatbestands entsteht dem BALM als zu- ständiger Bußgeldbehörde jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 70 000 Euro.

Länder

- Durchführung von Ordnungswidrigkeitsverfahren

Mit der Rechtsänderung werden für inländische Unternehmen Vorgaben zum Einsatz von Mietfahrzeugen im Güterverkehr gemacht. Die Zuwiderhandlung stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Ausgehend von 1 500 Verfahren p.a. geht das Ressort nachvollziehbar von zusätzlichem jährlichem Erfüllungsaufwand von rund 240 000 Euro aus.

Weiterer Erfüllungsaufwand für eine Verordnung nach der vorliegenden Gesetzesänderung

Das vorliegende Regelungsvorhaben bereitet Rechtsangleichungen an das geänderte Unionsrecht vor, welche später auf dem Verordnungsweg erlassen werden sollen. Den mit der Verordnung erwarteten Erfüllungsaufwand stellt das Ressort bereits in dem vorliegenden Regelungsvorhaben informatorisch dar: Das Ressort geht davon aus, dass sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Bundesverwaltung durch die Verordnung um rund 5,5 Mio. Euro erhöhen wird und einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 4,5 Mio. Euro entsteht (fast vollständig Bund). Die Länder werden von jährlichem Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 120 000 Euro entlastet.

III.2 Weitere Kosten

Die bisherige nationale Erlaubnis für den gewerblichen Güterverkehr wird durch die EU-weit geltende Gemeinschaftslizenz abgelöst. Das Original der Gemeinschaftslizenz darf, im Gegensatz zur Erlaubnis, nicht als Nachweis mitgeführt werden, sodass eine beglaubigte Kopie erforderlich wird. Gemäß der Kostenverordnung für den Güterverkehr liegen die Gebühren für eine beglaubigte Kopie zwischen 40 und 160 Euro. Ausgehend von rund 17 800 gebietsansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen nimmt das Ressort nachvollziehbar einmalige weitere Kosten zwischen 700 000 Euro und 2,8 Mio. Euro an

III.3 Digitaltauglichkeit

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Insbe-

sondere werden die Voraussetzungen für eine digitale Kommunikation geschaffen, indem das Vorlegen sowie die Kontrolle von digitalen Dokumenten rechtlich ermöglicht wird.

IV Ergebnis

Der NKR bewertet es als positiv, dass das Ressort die Kostenfolgeschätzung sowie die Rückmeldungen der Verbände in der Abwägung von Regelungsalternativen berücksichtigt und im Ergebnis auf die Einführung neuer Informationspflichten verzichtet hat. U.a. in Folge der hergestellten Kostentransparenz konnten Bürokratiekosten in zweistelliger Millionenhöhe vermieden werden. Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

Lutz Goebel

Vorsitzender

Gudrun Grieser

Berichterstatterin

