

14.03.08**Vk - In****Gesetzentwurf**
der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**A. Probleme und Ziele**

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

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

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

Einer Empfehlung des Bundesrechnungshofes folgend soll die Marktbeobachtung für den Verkehr ausgebaut, um sekundärstatistische Analysen erweitert und die Güterkraftverkehrsstatistik effizienter erstellt werden. Derzeit sind sowohl das Bundesamt für Güterverkehr wie auch das Kraftfahrt-Bundesamt für

Fristablauf: 25.04.08

die Datenerhebung der Statistik für den gewerblichen Güterkraftverkehr und den Werkverkehr zuständig. Die Zuständigkeiten werden künftig beim Kraftfahrt-Bundesamt gebündelt.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf enthält die erforderlichen Anpassungen und Verbesserungen.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine.

2. Vollzugsaufwand

Keiner.

E. Sonstige Kosten

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

F. Bürokratiekosten

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

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

14.03.08

Vk - In

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 14. März 2008

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des
Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Entwurf
eines
Zweiten Gesetzes
zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

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

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

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

1. eine Einrichtung, die geeignet und bestimmt ist, eine stetige und dauerhafte Teilnahme am Wirtschaftsleben zu ermöglichen, insbesondere die erforderlichen Räumlichkeiten, in denen die Geschäftsunterlagen aufbewahrt werden,

2. eine dem Unternehmenszweck entsprechende Tätigkeit und

3. eine zum selbständigen Handeln befugte und mit den Geschäftsvorgängen vertraute Person.“

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

3. § 7 b Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter „einer gültigen Arbeitsgenehmigung (§ 284 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch) ist oder einer solchen nach § 284 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 oder 3 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch) nicht bedarf“ durch die Wörter „eines gültigen Aufenthaltstitels ist, der die Beschäftigung erlaubt (§ 4 Abs. 3 Satz 1 des Aufenthaltsgesetzes), oder eines solchen nicht bedarf (§ 4 Abs. 3 Satz 2 des Aufenthaltsgesetzes)“ ersetzt.

b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass ausländisches Fahrpersonal

1. den Pass, Passersatz oder Ausweisersatz und
 2. den Aufenthaltstitel
- mitführt.

c) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Der Aufenthaltstitel kann durch eine von einer inländischen Behörde ausgestellte gültige Fahrerbescheinigung nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ersetzt werden.“

4. § 7 c Satz 1 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„ 1. nicht Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 oder einer Berechtigung nach § 6 oder einer Gemeinschaftslizenz ist, oder die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz unzulässig verwendet,“

5. In § 11 Abs. 2 Nr. 3 werden

- a) im Buchstaben l das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt,
- b) im Buchstaben m der Punkt durch ein Komma ersetzt und
- c) folgende Buchstaben n und o angefügt:

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

o) das Sonn- und Feiertagsfahrverbot sowie die Ferienreiseverordnung.“

6. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 3 und 4 wird wie folgt gefasst:

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

b) Absatz 4 Satz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. alle geschäftlichen Schriftstücke und Datenträger, insbesondere Aufzeichnungen, Frachtbriefe und Unterlagen über den Fahrzeugeinsatz einsehen und hieraus Abschriften, Auszüge, Ausdrücke und Kopien anfertigen oder elektronisch gespeicherte Daten auf eigene Datenträger übertragen.“

c) Absatz 6 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a oder Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes oder“

d) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

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

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

7. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

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

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

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

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

b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

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

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

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

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

„(1a) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 haben die Beauftragten des Bundesamtes bei Gefahr im Verzuge das Recht zur Anordnung von Sicherheitsleistungen nach § 46

Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit § 132 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 2, Abs. 2 der Strafprozessordnung.“

Artikel 2

Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes

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

1. § 9 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

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

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

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

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

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

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

„(1) Es veröffentlichen

1. das Kraftfahrt-Bundesamt die Ergebnisse der Erhebung nach § 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 7 (Güterkraftverkehrsstatistik),
2. das Bundesamt für Güterverkehr die Ergebnisse der Erhebung nach § 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 8 (Unternehmensstatistik des Güterkraftverkehrs).“

Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

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

Artikel 4

Neubekanntmachung

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

Artikel 5**Inkrafttreten**

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

Berlin,

Der Bundespräsident

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

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

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

II. Gesetzgebungskompetenz

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

Unterschiedliche Regelungen in den Ländern zu dem Sitz des Unternehmens, zu den Rechtsfolgen auf Grund des Beitritts von Bulgarien und Rumänien zur Europäischen Gemeinschaft, zu den vom Fahrer mitzuführenden Dokumenten im Hinblick auf die Änderung des Aufenthaltsgesetzes und zu der Verantwortung des Auftraggebers zur Verhinderung der Ausführung

von unzulässigem Kabotageverkehr (Artikel 1 Nummer 1, 2, 3 und 4) bergen die konkrete Gefahr einer nicht hinnehmbaren Rechtszersplitterung:

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

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

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

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

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

vermieden werden müssen. Eine bundeseinheitliche Regelung ist auch deshalb geboten, weil das Gesetz Änderungen und Ergänzungen von bundesgesetzlichen Regelungen vornimmt.

Die Gesetzgebungskompetenz im Hinblick auf Artikel 2 (Verkehrstatistikgesetz) ergibt sich aus Artikel 73 Abs. 1 Nr. 11 des Grundgesetzes.

IV. Kosten

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

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 3)

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

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

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

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

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

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

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

Zu Nummer 2 (§ 5)

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

Beförderungen, bei denen der Be- und der Entladeort in einem Mitgliedstaat liegen, in dem das Unternehmen keinen Sitz und keine Niederlassung hat (Kabotage), sind jedoch nach den Beitrittsverträgen während einer Übergangszeit nicht zulässig.

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

Zu Nummer 3 (§ 7b)

Die Änderung ist erforderlich in Anpassung an das am 01. Januar 2005 in Kraft getretene Zuwanderungsgesetz, insbesondere das Aufenthaltsgesetz, das eine neue Regelung der Systematik der Aufenthaltstitel vorsieht.

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

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

Zu Nummer 4 (§ 7 c Satz 1 Nr. 1)

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

Zu Nummer 5 (§ 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstaben n und o)

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

Für diese Aufgabenerweiterung sind folgende Gründe ausschlaggebend:

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

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

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

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

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

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

Nach der bisherigen Rechtslage besteht kein entsprechender gesetzlicher Überwachungsauftrag des Bundesamtes. Mangels originärer Kontrollzuständigkeit ist es den Beauftragten des Bundesamtes daher bislang auch nicht möglich, bei Antreffen trotz Fahrverbotes fahrender Lastkraftwagen die Weiterfahrt zu untersagen. Vielmehr bedarf es hierzu in jedem Einzelfall der Hinzuziehung der jeweils zuständigen Polizeibehörde. Diese Verfahrensweise bindet un-

nötig Polizeikräfte und hindert diese an der Wahrnehmung ihrer sonstigen Aufgaben. Teilweise scheitert eine rechtzeitige Hinzuziehung auch wegen anderweitiger vorrangiger Aufgabewahrnehmung.

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

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

Zu Nummer 6 (§ 12)**Zu Buchstabe a (§ 12 Abs. 1 Satz 3)**

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

§ 12 GüKG regelt die Befugnisse des Bundesamtes zur Erfüllung des Überwachungsauftrages nach § 11 Abs. 2 GüKG. Danach kann das Bundesamt Stichprobenkontrollen durchführen und die nach pflichtgemäßem Ermessen erforderlichen Ermittlungen anstellen. Nach der Aufzählung in § 12 GüKG obliegt dem Fahrpersonal dabei die Pflicht, Weisungen und Zeichen der Kontrolleure zu befolgen, etwaige Dokumente auszuhändigen und Auskünfte wahrheitsgemäß zu erteilen.

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

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

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

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

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

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

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

Zu Buchstabe c (§ 12 Abs. 6 Nr. 5)

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

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 bestimmen sich die Anforderungen an grenzüberschreitende Tiertransporte ausschließlich nach den entsprechenden EU-

Vorschriften. Für etwaige Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Tiertransporten gilt gemäß § 18 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a) TierschutzG dementsprechend die Verordnung zur Durchsetzung bestimmter Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119 EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97.

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

Zu Buchstabe d (§ 12 Abs. 7)

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

Zu Nummer 7 (§ 14)

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

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

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

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

Mit der Ergänzung von § 14 Abs. 2 wird die rechtliche Grundlage für eine auch vom Bundesrechnungshof empfohlene Weiterentwicklung der Marktbeobachtung geschaffen. Diese soll verstärkt sekundärstatistische Analysen einbeziehen und Prognosen zur kurz- und mittelfristigen Verkehrsentwicklung liefern.

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

Die vorgenannten Änderungen begründen keine zusätzlichen Pflichten für die Unternehmen des Güter- und Personenkraftverkehrs.

Zu Buchstabe c (§ 14 Abs. 3)

Die Aufnahme des Kraftfahrt-Bundesamtes in die Aufzählung der amtlichen Statistikproduzenten ist im Hinblick auf die in Artikel 2 dieses Gesetzes geregelte Aufgabenbündelung bei der Güterkraftverkehrsstatistik erforderlich, um auch in Zukunft sicher zu stellen, dass dem Bundesamt für Güterverkehr die zur Erfüllung der Marktbeobachtung und Statistik erforderlichen Daten in effizienter Weise zur Verfügung gestellt werden.

Zu Nummer 8 (§ 15)

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

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

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

Zu Nummer 9 (§ 20)

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

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

Angesichts fehlender grenzüberschreitend verbindlicher Durchsetzungsmechanismen ist die Anordnung der Sicherheitsleistung gegenüber Betroffenen, die im Geltungsbereich des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten keinen festen Wohnsitz oder Aufenthalt haben, eine unerlässliche Maßnahme für die wirksame Ahndung etwaiger Zuwiderhandlungen.

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

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

Von den Beauftragten des Bundesamtes festgestellte Zuwiderhandlungen Gebietsfremder konnten daher in der Vergangenheit zwar beanstandet und zur weiteren Verfolgung an die

zuständigen Bußgeldbehörden der Länder weiter geleitet werden. Mangels zuvor erhobener Sicherheitsleistung war eine tatsächliche Durchsetzung der Geldbuße in der überwiegenden Anzahl der Fälle jedoch nicht zu realisieren.

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

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

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

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

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

Zu Artikel 2

Allgemein

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

Diejenigen Halter, die Fahrzeuge im Werkverkehr und im gewerblichen Verkehr einsetzen, müssen wechselweise an zwei Behörden berichten. Zum Teil hat dies zu Verwirrung und Un-

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

Zu Nummer 1 (§ 9 Abs. 1)

Die Erhebung nach § 1 Nr. 3 soll nach dem neuen § 27 Abs. 2 vom Kraftfahrt-Bundesamt in alleiniger Zuständigkeit durchgeführt werden. Die Notwendigkeit einer Kennzeichenübermittlung für die Fahrzeuge aus der Stichprobe zum gewerblichen Verkehr sowie der Übermittlung fahrzeugbezogener Merkmale aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes an das Bundesamt für Güterverkehr nach Absatz 1 entfällt daher.

Zu Nummer 2 (§ 10 Abs. 1)

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

Zu Nummer 3 (§ 27 Abs. 2)

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

soll daher künftig nicht nur für den Werkverkehr, sondern auch für den gewerblichen Verkehr vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt werden.

Zu Nummer 4 (§ 29 Abs. 1)

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

Zu Artikel 3

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

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

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

Zu Artikel 4

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

Zu Artikel 5

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Zweites Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**

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

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

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

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter