

26.03.10

Vk - AS - In

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Fahrpersonalgesetzes

A. Probleme und Ziele

Durch die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, 1072/2009 und 1073/2009 wird die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterverkehrs und der Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt neu geregelt. Der überwiegende Teil dieser Regelungen gilt ab Dezember 2011.

Die neuen Regelungen über die Kabotage sowie eine Änderung der wöchentlichen Ruhezeiten für Busfahrer im grenzüberschreitenden Personenverkehr gelten aber bereits ab 14.05.2010 bzw. ab 04.06.2010. Mit dem Gesetz wird dem kurzfristigen Änderungsbedarf Rechnung getragen.

Darüber hinaus erhält das Bundesamt für Güterverkehr im Rahmen der Beihilfeverfahren nach § 14a Güterkraftverkehrsgesetz die Möglichkeit, bereits vorhandene Daten auch zur Durchführung der Beihilfeverfahren zu nutzen. Damit wird das Verwaltungsverfahren erleichtert.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf enthält die erforderlichen Anpassungen und Verbesserungen.

Fristablauf: 07.05.10

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte.

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

Keiner

E. Sonstige Kosten

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

F. Informationspflichten

Es werden keine neuen Informationspflichten für Bürger, Verwaltung oder Unternehmen eingeführt oder bestehende abgeschafft.

Bundesrat

Drucksache 159/10

26.03.10

Vk - AS - In

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Fahrpersonalgesetzes

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 26. März 2010

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Jens Böhrnsen
Präsident des Senats der
Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Fahrpersonalgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, um Richtlinien des Europäischen Parlaments zeitnah in deutsches Recht umzusetzen.

Fristablauf: 07.05.10

Besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und
des Fahrpersonalgesetzes**

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 4 Absatz 18 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2258) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Satz 1 gilt nicht für Inhaber von Gemeinschaftslizenzen aus der Republik Bulgarien und aus Rumänien.“

2. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Bei Kabotagebeförderungen im Sinne des Artikels 8 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) hat der Unternehmer, der weder Sitz noch Niederlassung in Deutschland hat, dafür zu sorgen, dass Nachweise im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für die grenzüberschreitende Beförderung und jede einzelne durchgeführte Kabotagebeförderung während der Dauer der Beförderung mitgeführt werden.“

b) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „fahrzeugbezogenen“ gestrichen.

3. § 15 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 wird das Wort „und“ gestrichen.
- b) In Nummer 4 wird nach dem Wort „haben,“ das Wort „und“ eingefügt.
- c) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 eingefügt:
„5. Durchführung von Beihilfeverfahren im Sinne des § 14a“

4. § 15a Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 wird nach dem Wort „Werkverkehr“ das Wort „und“ eingefügt.
- b) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:
„4. zur Durchführung von Beihilfeverfahren im Sinne des § 14a“

5. § 19 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:
„(2a) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Kabotageverkehr nach Artikel 8 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)
 - 1. vor der ersten Kabotagebeförderung eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder einem Drittland nicht durchführt,
 - 2. vor der letzten Entladung der nach Deutschland eingeführten Güter eine Kabotagebeförderung durchführt,
 - 3. mehr als drei Kabotagebeförderungen im Anschluss an die grenzüberschreitende Beförderung durchführt,
 - 4. nicht dasselbe Fahrzeug für alle Kabotagebeförderungen verwendet oder im Fall von Fahrzeugkombinationen nicht das Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs für alle Kabotagebeförderungen verwendet,
 - 5. später als sieben Tage nach der letzten Entladung der eingeführten Lieferung eine Kabotagebeförderung durchführt oder Deutschland später als sieben Tage nach der letzten Entladung verlässt,

6. nach Durchführung von mehr als einer Kabotagebeförderung in einem anderen Mitgliedstaat nach unbeladener Einfahrt eine Kabotagebeförderung in Deutschland durchführt oder
7. nach Durchführung einer Kabotagebeförderung in einem anderen Mitgliedstaat und unbeladener Einfahrt nach Deutschland mehr als eine Kabotagebeförderung in Deutschland durchführt oder Deutschland später als 3 Tage nach der unbeladenen Einfahrt wieder verlässt.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Ordnungswidrig handelt, wer als Fahrer, der Staatsangehöriger eines Drittstaates ist, vorsätzlich oder fahrlässig eine Kabotagebeförderung nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 durchführt, ohne die Fahrerbescheinigung mitzuführen.“

c) In Absatz 4 werden jeweils in Nummer 2 und 3 die Wörter „Artikel 1 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93“ durch die Wörter „Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Fahrpersonalgesetzes

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), das zuletzt durch das Gesetz vom 6. Juli 2007 (BGBl. I S. 1270) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Nummer 1a wird aufgehoben.

2. In § 4 Absatz 1 wird die Angabe „(EWG) Nr. 3820/85,“ gestrichen.

3. In § 8 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b werden jeweils die Wörter „des Artikels 5 Abs. 1 oder 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85,“ gestrichen.

4. § 8a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden nach der Angabe „(ABl. EU Nr. L 102 S. 1)“ ein Komma und die Wörter „die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88) geändert worden ist,“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 Nummer 1 werden die Wörter „Abs. 4, 5, 6 oder 7“ durch die Wörter „Absatz 4, 5, 6, 6a Satz 1 oder Absatz 7“ ersetzt.

5. § 9 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Wird ein Verstoß in einem Unternehmen begangen, das im Geltungsbereich dieses Gesetzes seinen Sitz oder eine geschäftliche Niederlassung hat, ist nur die Verwaltungsbehörde örtlich zuständig, in deren Bezirk die geschäftliche Niederlassung oder der Hauptsitz des Betriebes liegt, bei dem der Betroffene tätig ist. Die §§ 38 und 39 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gelten entsprechend. Soweit nach Satz 1 oder Satz 2 eine Verwaltungsbehörde zuständig ist, die nicht auch für die Kontrolle der Bestimmungen dieses Gesetzes auf dem Betriebsgelände zuständig ist, unterrichtet diese Verwaltungsbehörde die für die Kontrollen der Bestimmungen dieses Gesetzes auf dem Betriebsgelände zuständige Behörde über begangene Ordnungswidrigkeiten.“

6. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „wegen der in § 8 Abs. 1“ durch die Wörter „wegen der in § 8 Absatz 1 und der in § 8a Absatz 1 bis 3“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird das Wort „oder“ gestrichen.
 - bb) In Nummer 2 wird der Punkt am Satzende durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - bb) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„ 3. in den Fällen des § 9 Absatz 1 Satz 3 an die für die Kontrollen der Bestimmungen dieses Gesetzes auf dem Betriebsgelände zuständigen Verwaltungsbehörden.“

Artikel 3
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Durch die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, 1072/2009 und 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates wird die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und der Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt grundlegend neu geregelt. Der überwiegende Teil dieser Regelungen gilt ab 4. Dezember 2011; die neuen Regelungen über die Kabotage (Artikel 8 bis 10 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) sowie eine Änderung der wöchentlichen Ruhezeiten für Busfahrer im grenzüberschreitenden Personenverkehr (Artikel 29 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009) gelten bereits ab 14. Mai 2010 bzw. ab 04. Juni 2010.

Unternehmer mit Sitz in einem Mitgliedstaat können künftig nach einer internationalen Beförderung innerhalb von sieben Tagen drei Kabotagebeförderungen durchführen. Die Kabotagebeförderungen können nicht nur in dem Aufnahmemitgliedstaat der internationalen Beförderung, sondern auch in anderen Mitgliedstaaten innerhalb der Frist von sieben Tagen und innerhalb von drei Tagen nach Einfahrt des unbeladenen Fahrzeugs in diesen Mitgliedstaat durchgeführt werden.

Bis zum Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 konnten Busfahrer ihre wöchentliche Ruhezeit statt nach sechs Tagen erst am Ende eines 12-Tage-Zeitraums nehmen. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 im April 2007 wurde diese Möglichkeit abgeschafft. Dies führte bei der Durchführung von grenzüberschreitenden Busfahrten über sechs Tage hinaus zu erheblichen Schwierigkeiten, da der Busfahrer am siebten Tag kein Fahrzeug lenken durfte. Auch bei den Busfahrern ist diese Regelung auf Kritik gestoßen, da sie häufig gezwungen waren, ihre wöchentliche Ruhezeit im Ausland statt an ihrem Wohnort zu verbringen.

Durch Artikel 29 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 wird es Busfahrern im grenzüberschreitenden Personenverkehr künftig wieder ermöglicht, die wöchentliche Ruhezeit unter bestimmten Voraussetzungen erst am Ende eines Zwölf-Tage-Zeitraums zu nehmen.

Dieses Gesetz enthält die notwendigen Anpassungen des deutschen Rechts an das geänderte Gemeinschaftsrecht. Überdies werden Nutzungsmöglichkeiten für das Bundesamt für Güterverkehr im Rahmen der Beihilfeverfahren nach § 14a GüKG im Hinblick auf die Unternehmens- und die Werkverkehrsdatei nach den §§ 15, 15a GüKG geschaffen.

Darüber hinaus wird in Artikel 2 eine notwendige datenschutzrechtliche Ergänzung vorgenommen.

Es werden keine neuen Informationspflichten für Bürger, Verwaltung oder Unternehmen eingeführt oder bestehende abgeschafft.

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes.

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz sind erfüllt. Das Güterkraftverkehrsgewerbe ist länderübergreifend mobil. Im Interesse der gleichmäßigen Anwendung des Gemeinschaftsrechts sowie im Interesse der Verkehrssicherheit und der gleichmäßigen Überwachung und Ahndung sind bundeseinheitliche Regelungen zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit unverzichtbar. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden zu Problemen bei Kontrollen und zu Rechtsunsicherheit führen.

Das Gesetz beschränkt sich außerdem auf Änderungen von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen wurden.

IV. Kosten

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

B. Besonderer Teil

I. Zu Artikel 1 (Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 5 Satz 2)

Das grundsätzliche Verbot in Deutschland Kabotage zu betreiben, gilt nicht mehr für die Republik Lettland, die Republik Litauen, die Republik Polen, die Slowakische Republik, die Tschechische Republik, die Republik Estland und die Republik Ungarn. Die Änderung von Satz 2 trägt dem Rechnung.

Zu Nummer 2 (§ 7)

Die Vorschrift regelt, welche Belege bei Kabotagefahrten mitzuführen und bei Kontrollen den Kontrollberechtigten zur Prüfung auszuhändigen sind.

Zu Nummer 3 und 4 (§§ 15 und 15a)

Das Bundesamt für Güterverkehr ist gemäß § 14a GüKG für die Durchführung von Beihilfeverfahren zugunsten von Güterkraftverkehrsunternehmen zuständig. Zuwendungsbe-rechtigt sind Unternehmen, die Güterkraftverkehr im Sinne von § 1 GüKG betreiben.

Durch Schaffung einer Zugriffsmöglichkeit auf die Dateien in §§ 15 und 15a kann von Amts wegen durch einzelfallbezogene Abfrage geprüft werden, ob der Antragssteller die Zuwendungsvoraussetzungen insoweit erfüllt. Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist es notwendig, die Verwendung der in den Dateien enthaltenen Daten für die Zwecke des Beihilfeverfahrens gesetzlich zu regeln.

Zu Nummer 5 (§ 19)

Auf Grund der gemeinschaftsrechtlichen Regelungen in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist eine Anpassung der Bußgeldvorschriften erforderlich.

§ 25 Nummer 11a, 11b und 11c der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr verwies ausdrücklich nur auf § 19 Absatz 1 Nummer 2 GüKG, der nur Zuwiderhandlungen gegen deutsche Rechtsverordnungen zu Ordnungswidrigkeiten erklärt.

II. Zu Artikel 2 (Änderung des Fahrpersonalgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2)

Durch Artikel 15 der Richtlinie 2003/59/EG wurde zwischenzeitlich der Artikel 5 Absätze 1, 2 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgehoben.

Zu Nummer 2 (§ 4 Absatz 1)

Durch Artikel 28 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 15 der Richtlinie 2003/59/EG wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgehoben.

Zu Nummer 3 (§ 8 Absatz 1)

Durch Artikel 15 der Richtlinie 2003/59/EG wurde zwischenzeitlich der Artikel 5 Absatz 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgehoben.

Zu Nummer 4 (§ 8a Absatz 1 und 2)

Anpassung des Ordnungswidrigkeitentatbestandes an die geänderte Grundbestimmung.

Zu Nummer 5 (§ 9 Absatz 1)

Artikel 6 der Richtlinie 2006/22/EG schreibt vor, dass bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten und Unternehmenstypen zu berücksichtigen sind. Insbesondere sind Betriebskontrollen durchzuführen, wenn schwere Verstöße bei Straßenkontrollen festgestellt werden. Weiterhin haben die Mitgliedstaaten ein System zur Risikoeinstufung zu errichten. Um diesen Forderungen gerecht zu werden, muss sichergestellt sein, dass Informationen aus Betriebs- und Straßenkontrollen über begangene Ordnungswidrigkeiten bei der für den Betrieb zuständigen Behörde hinsichtlich der Risikoeinstufung verarbeitet werden können. Hierauf ha-

ben auch die mit der Konzeption des deutschen Risikoeinstufungssystems befassten Länder hingewiesen. Durch die Regelung der örtlichen Zuständigkeit in Satz 1 wird sichergestellt, dass in der Mehrzahl der Fälle die Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten jeweils durch die Behörde erfolgt, die auch für Betriebskontrollen zuständig ist. Die Formulierung „im Unternehmen“ geht dabei vom Unternehmen im rechtlich-organisatorischen Sinne aus, so dass auch die Verstöße auf der Straße mit umfasst sind. Satz 3 stellt sicher, dass die jeweils für die Betriebskontrollen zuständige Behörde die Ahnungsergebnisse auch dann erhält, wenn z.B. bei tateinheitlicher Begehung aufgrund der Notwendigkeit einer einheitlichen Ahndung die Verfolgung durch eine andere Verwaltungsbehörde erfolgt.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a (§ 10 Absatz 1)

Durch die Regelung wird nunmehr eindeutig geregelt, dass das Bundesamt für Güterverkehr und die Bußgeldbehörden der Länder personenbezogene Daten über laufende und abgeschlossene Bußgeldverfahren nicht nur wegen der in § 8 Absatz 1 genannten Ordnungswidrigkeiten speichern dürfen, sondern auch wegen der in § 8a genannten Ordnungswidrigkeiten.

Zu Buchstabe b (§ 10 Absatz 2)

Die neue Nummer 3 ist erforderlich, da die in Nummer 1 und 2 genannten Fälle die Übermittlung der Daten über begangene Ordnungswidrigkeiten an die Gewerbeaufsicht zur Erfassung im Risikobewertungsregister nicht abdecken.

III. Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

**NKR-Nr. 1162: Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des
Fahrpersonalgesetzes (BMVBS)**

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

Mit dem Gesetzentwurf werden keine Informationspflichten für die Wirtschaft, die Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger eingeführt, geändert oder aufgehoben

Berlin, 14. Januar 2010

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

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichtersteller