

**23.12.14**

Vk - AS - In

**Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

**Verordnung zur Änderung der Fahrpersonalverordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr****A. Probleme und Ziele**

Fahrzeuge zur Güterbeförderung, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt oder Fahrzeuge zur Personenbeförderung, die für die Beförderung von mehr als 9 Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind, müssen mit Fahrtenschreibern ausgerüstet sein (die Begriffe Fahrtenschreiber und Kontrollgerät werden nach dem Unionsrecht synonym verwendet – Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 165/2014)); die Fahrer dieser Fahrzeuge müssen Lenk- und Ruhezeiten einhalten. Durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wird die Wirksamkeit und die Effizienz des Fahrtenschreibersystems verbessert. Zur Verringerung der Verwaltungslasten der Verkehrsunternehmen werden zugleich einige bereits bestehende Ausnahmetatbestände und Ausnahmoptionen auf einen Umkreis von bisher 50 km auf 100 km ausgedehnt. Die Verordnung wird in zwei Stufen (2. März 2015 und 2. März 2016) wirksam.

Durch die Änderung des Unionsrechts sind Anpassungen der Fahrpersonalverordnung (FPersV) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) erforderlich.

In § 2 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV) fehlt derzeit eine Regelung, dass Änderungen bei den zur Vertretung ermächtigten Personen den zuständigen Behörden mitgeteilt werden müssen. Die behördliche Kenntnis der zur Vertretung ermächtigten Personen ist für die verpflichtende Überwachung der Erteilungsvoraussetzungen unverzichtbar.

## **B. Lösung**

Zum 2. März 2015 sind im Wesentlichen redaktionelle Anpassungen der FPersV und der StVZO erforderlich, die durch die vorliegende Vorordnung erfolgen.

Zugleich wird von der Erweiterung der Ausnahmemöglichkeiten in der Verordnung (EU) Nr. 165/2012 in vollem Umfang Gebrauch gemacht und der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft im unten dargestellten Umfang gesenkt.

In der GüKGrKabotageV wird die Verpflichtung aufgenommen, Änderungen der zur Vertretung ermächtigten Personen den zuständigen Behörden mitzuteilen.

## **C. Alternativen**

Beschränkung auf die unionsrechtlich notwendigen Anpassungen der FPersV und der StVZO und Verzicht auf die Erweiterung der Ausnahmen und die Senkung des Erfüllungsaufwandes.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **1. Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

### **2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Der Erfüllungsaufwand wird um 869 500 Euro je Jahr vermindert.

### **3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung der Länder wird um 37 312 Euro erhöht.

## **F. Weitere Kosten**

Für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen und die sozialen Sicherungssysteme, entstehen keine sonstigen zusätzlichen, direkten Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**Bundesrat**

**Drucksache 653/14**

**23.12.14**

Vk - AS - In

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

### **Verordnung zur Änderung der Fahrpersonalverordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotage- verkehr**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 22. Dezember 2014

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Fahrpersonalverordnung, der  
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über den  
grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des  
Grundgesetzes herbeizuführen.

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

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Altmaier



**Verordnung**  
**zur Änderung der Fahrpersonalverordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**  
**und der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr**  
**und den Kabotageverkehr**

**Vom ...**

Es verordnet auf Grund

- des § 2 Nummer 1 sowie Nummer 3 Buchstabe c des Fahrpersonalgesetzes, dessen Nummer 1 zuletzt durch [ <sup>1</sup>.....des Gesetzes vom ....BGBI. I S. ....) geändert und dessen Nummer 3 Buchstabe c durch Artikel 1 Nummer 2 des Gesetzes vom 18. August 1997 (BGBI. I S. 2075) neu gefasst worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales sowie
- des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe p des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBI. I S. 1221) geändert worden ist und
- des § 3 Absatz 6 Nummer 2 Buchstabe c und des § 23 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und 3 sowie Satz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes, von denen § 3 Absatz 6 zuletzt durch Artikel 295 Nummer 1 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBI. I S. 2407) und § 23 Absatz 3 Satz 1 Nummer 3 durch Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 2. September 2004 (BGBI. I S. 2302) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBI. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBI. I S. 4310):

---

<sup>1</sup> Schriftleitung BGBI. : bitte Fundstelle nach Änderung des FPersG einfügen

## Artikel 1

### Änderung der Fahrpersonalverordnung

Die Fahrpersonalverordnung vom 27. Juni 2005 (BGBl. I S. 1882), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. Mai 2013 (BGBl. I S. 1395) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 Nummer 2 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von viereinhalb Stunden ist eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten erforderlich.“

b) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Aufzeichnungen des laufenden Tages und der vorausgegangenen 28 Kalendertage sind vom Fahrer mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.“

bb) In Satz 5 werden im Satzteil nach Nummer 2 die Wörter „Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ durch die Wörter „Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und Artikel 34 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014 S. 1)“ ersetzt.

c) In Absatz 7 Satz 1 werden die Wörter „Artikel 15 Abs. 1 Unterabs. 1, 3 und 5, Abs. 2, 3, 5, 5a und 7 und Artikel 16 Abs. 2 Unterabs. 1 und Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ durch die Wörter „Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 3 und 5 und Absatz 7 und Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und Artikel 34 Absatz 1, 2, 3 Unterabsatz 1, Absatz 4 bis 6 und Absatz 7 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

d) Folgende Absätze 8 bis 10 werden angefügt:

„(8) Der Unternehmer, der Fahrer mit Fahrzeugen nach Absatz 1 Nummer 2 einsetzt, hat zum Nachweis der in Absatz 1 genannten Zeiten vor Fahrtantritt Fahrpläne und Arbeitszeitpläne nach Maßgabe des Artikels 16 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Buchstabe a und b der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aufzustellen und ein Jahr nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums aufzubewahren. Fahrer von Fahrzeugen nach Absatz 1 Nummer 2 haben einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Fahrplans, der die gerade durchgeführte Fahrt betrifft, mitzuführen.

(9) Absatz 8 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Fahrtschreiber nach § 57a Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der bis zum 31. Dezember 2012 geltenden Fassung ausgerüstet ist. In diesem Fall findet § 57a Absatz 2 und § 57b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Anwendung.

(10) Absatz 8 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne des Anhangs I oder des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgerüstet ist. In diesem Fall findet § 57a Absatz 3 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung Anwendung.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „Artikel 15 Abs. 1 Unterabs. 1, 3 und 5, Abs. 2, 3, 5, 5a und 7 und Artikel 16 Abs. 2 Unterabs. 1 und Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ durch die Wörter „Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 3 und 5 und Absatz 7 und Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und Artikel 34 Absatz 1, 2 und 3 Unterabsatz 1 und Absatz 4 bis 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „Artikel 15 Abs. 3 zweiter Spiegelstrich Buchstabe b bis d der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ durch die Wörter „Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b Ziffer ii bis iv der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

3. § 18 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Im Satzteil vor Nummer 1 werden nach den Wörtern „ Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006“ ein Komma und die Wörter „der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ eingefügt.

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die von Postdienstleistern, die Universaldienstleistungen im Sinne des § 1 Absatz 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung vom 15. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2418), die zuletzt durch Artikel 3 Absatz 26 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung erbringen, in einem Umkreis von 100 Kilometern vom Standort des Unternehmens zum Zwecke der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes verwendet werden, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt,“.

c) In den Nummern 6 und 16 wird jeweils die Angabe „50 Kilometern“ durch die Angabe „100 Kilometern“ ersetzt.

4. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. entgegen § 1 Absatz 8 Satz 1 einen Fahrplan oder einen Arbeitszeitplan nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstellt oder nicht oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt,“.

b) Nach Absatz 2 Nummer 5 wird folgende Nummer 5a eingefügt:

„5a. entgegen § 1 Absatz 8 Satz 2 einen Auszug oder eine Ausfertigung nicht mitführt,“.

5. § 23 Absatz 2 Nummer 5 und 7 bis 10 wird aufgehoben.

6. Nach § 24 wird folgender § 24a eingefügt:

„§ 24a

Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Ordnungswidrig im Sinne des § 8 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b des Fahrpersonalgesetzes handelt, wer als Fahrer gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1) verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 34 Absatz 1 Satz 1 ein Schaublatt oder eine Fahrerkarte nicht oder nicht rechtzeitig benutzt,
2. entgegen Artikel 34 Absatz 1 Satz 2 ein Schaublatt oder eine Fahrerkarte entnimmt,
3. entgegen Artikel 34 Absatz 1 Satz 3 ein Schaublatt oder eine Fahrerkarte verwendet,
4. entgegen Artikel 34 Absatz 3 Unterabsatz 1, Absatz 4 Unterabsatz 2 oder Absatz 6 Buchstabe e eine Eintragung oder eine Änderung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht vor Fahrtantritt vornimmt,
5. entgegen Artikel 34 Absatz 4 Unterabsatz 1 nicht sicherstellt, dass die Fahrerkarte im richtigen Steckplatz eingeschoben ist,
6. entgegen Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe a nicht darauf achtet, dass die Zeitmarkierung mit der dort genannten Zeit übereinstimmt,
7. entgegen Artikel 34 Absatz 5 Buchstabe b die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts nicht, nicht richtig oder nicht zu Beginn der dort genannten Zeiten betätigt,
8. entgegen Artikel 34 Absatz 6 Buchstabe a bis c oder Buchstabe d eine dort genannte Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig einträgt oder
9. entgegen Artikel 34 Absatz 7 Unterabsatz 1 Satz 1 ein Symbol nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig eingibt.“

## Artikel 2

### Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

#### 1. Anlage XVIIIc Nummer 6.1 wird wie folgt gefasst:

- „6.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht über die anerkannten Unternehmen aus. Mindestens alle 2 Jahre prüft sie oder lässt prüfen,
- a) ob die sich aus der Anerkennung ergebenden Pflichten, insbesondere hinsichtlich der getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und des Umganges mit Werkstattkarten, erfüllt werden,
  - b) ob die durchgeführten Prüfungen, Kalibrierungen und Einbauten der Fahrt-schreiber und Kontrollgeräte durch den Antragsteller ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen worden sind und
  - c) in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.

Bei mindestens 10 Prozent der anerkannten Unternehmen müssen die Prüfungen un-angekündigt durchgeführt werden. Die Prüfungen sind zu dokumentieren.“

#### 2. Anlage XVIII d Nummer 7.1 wird wie folgt gefasst:

- „7.1 Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht über die anerkannten Kraftfahrzeug-werkstätten aus. Mindestens alle 2 Jahre prüft sie oder lässt prüfen,
- a) ob die sich aus der Anerkennung ergebenden Pflichten, insbesondere hinsichtlich der getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und des Umganges mit Werkstattkarten, erfüllt werden,
  - b) ob die durchgeführten Prüfungen, Kalibrierungen und Einbauten der Fahrt-schreiber und Kontrollgeräte durch den Antragsteller ordnungsgemäß durchge-führt, dokumentiert und nachgewiesen worden sind,
  - c) in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist und
  - d) ob die in Nummer 8 vorgeschriebenen Schulungen durchgeführt werden.

Bei mindestens 10 Prozent der anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten müssen die Prüfungen unangekündigt durchgeführt werden. Die Prüfungen sind zu dokumentieren.“

### **Artikel 3**

#### **Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr**

Die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 28. Dezember 2011 (BGBl. 2012 I S. 42), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 22. Mai 2013 (BGBl. I S. 1395) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Satz 1 werden nach den Wörtern „genannten Angaben“ ein Komma und die Wörter „eine zur Vertretung ermächtigte Person“ eingefügt.
2. In § 4 Absatz 2 Satz 4, § 10 Absatz 4 und Absatz 5 Satz 2 sowie § 19 Absatz 1 und 2 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

### **Artikel 4**

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft<sup>2</sup>.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

---

<sup>2</sup> Verkündung erst nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes und nicht vor dem 1. März 2015.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Wesentlicher Inhalt der Verordnung**

Fahrzeuge zur Güterbeförderung, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt oder Fahrzeuge zur Personenbeförderung, die für die Beförderung von mehr als 9 Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind, müssen auf Grund des Unionsrechts mit Fahrtenschreibern ausgerüstet sein (die Begriffe Fahrtenschreiber und Kontrollgerät werden nach dem Unionsrecht synonym verwendet – Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 165/2014)); die Fahrer dieser Fahrzeuge müssen Lenk- und Ruhezeiten einhalten. Durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 (ABl. L 60 vom 28.02.2014, S. 1) wird die Wirksamkeit und die Effizienz des Fahrtenschreibersystems verbessert.

Zur Verringerung der Verwaltungslasten der Verkehrsunternehmen werden zugleich einige bereits bestehende Ausnahmetatbestände und Ausnahmoptionen auf einen Umkreis von bisher 50 km auf 100 km ausgedehnt.

Gemäß Artikel 48 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gilt die Verordnung ab dem 2. März 2016; die Artikel 24, 34 und 46 (Zulassung der Einbaubetriebe, Werkstätten und Fahrzeughersteller; Benutzung von Fahrerkarten und Schaublättern; Erweiterung der Ausnahmen bzw. Ausnahmoptionen) gelten bereits ab dem 2. März 2015.

Zum 2. März 2015 sind im Wesentlichen redaktionelle Anpassungen der FPersV und der StVZO erforderlich, die durch die vorliegende Verordnung erfolgen.

Zugleich wird von der Erweiterung der Ausnahmemöglichkeiten, die die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eröffnet, in vollem Umfang Gebrauch gemacht; dadurch wird der Erfüllungsaufwand der Wirtschaft um 1 055 500 Euro gesenkt.

Grundsätzlich sind zur Beförderung von Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen mit einem Fahrtenschreiber nach § 57a Absatz 1 Nummer 3 StVZO auszurüsten. Alternativ können diese Kraftfahrzeuge auch mit einem Kontrollgerät nach Anhang I

oder Anhang I b der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet werden (§ 57a Absatz 3 StVZO). Da Fahrtschreiber nur noch eingeschränkt am Markt erhältlich sind, ist die Ausrüstungspflicht nach § 57a Absatz 1 StVZO für ab dem 1. Januar 2013 erstmals in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge außer Kraft getreten (§ 72 Absatz 2 Nummer 6e StVZO).

Um die Lenkzeiten von Fahrern von Fahrzeugen zur Personenbeförderung im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km weiterhin kontrollieren zu können, ist eine Ergänzung der Fahrpersonalverordnung erforderlich.

Ist das Fahrzeug mit Kontrollgerät nach Anhang I oder Anhang I b der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet, erfolgt der Nachweis der Lenkzeiten wie bisher nach § 57a Absatz 3 StVZO. Ist freiwillig ein Fahrtschreiber nach § 57a Absatz 1 StVZO eingebaut, erfolgt der Nachweis der Lenkzeiten wie bisher nach § 57a Absatz 2 StVZO.

Um die Lenkzeiten von Fahrern von Fahrzeugen zur Personenbeförderung im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km weiterhin kontrollieren zu können, deren Fahrzeug weder mit einem Kontrollgerät nach Anhang I oder Anhang I b der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 noch mit einem Fahrtschreibern nach ausgerüstet § 57a Absatz 1 StVZO ist, ist eine Ergänzung der FPersV erforderlich. Der Unternehmer wird in diesem Fall künftig verpflichtet, Fahrpläne und Arbeitszeitpläne aufzustellen. Diese Verpflichtung besteht bereits unmittelbar auf Grund des Artikels 16 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für den Personenlinienverkehr ab einer Linienlänge von mehr 50 km. Die Verpflichtung erfordert keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand, da Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtschreiber entfällt und die bisher bestehenden Nachweismöglichkeiten erhalten bleiben.

Den Einbaubetrieben und Werkstätten kommt bei der Gewährleistung der Sicherheit von Fahrtschreibern eine wichtige Rolle zu. Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sieht daher vor, dass die zugelassenen Einbaubetriebe und Werkstätten mindestens alle 2 Jahre zu überprüfen sind. Für Deutschland bedeutet dies eine Verkürzung der Prüfintervalle, da die zugelassenen Einbaubetriebe und Werkstätten gemäß den nationalen Vorschriften derzeit mindestens alle 3 Jahre zu überprüfen sind.

## **II. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Bund, Länder und Kommunen

Keine.

### **III. Erfüllungsaufwand**

#### **1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

#### **2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

##### **a) Inanspruchnahme der Ausnahmemöglichkeiten (Änderung der FPersV)**

Indem von den Ausnahmemöglichkeiten der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Gebrauch gemacht wird (Änderung des § 18 FPersV), wird der Erfüllungsaufwand um 1 055 500 Euro je Jahr gesenkt.

Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erweitert die Ausnahmemöglichkeiten für Fahrzeuge zur Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes, für Fahrzeuge, die mit Druckerdgas, Flüssiggas- oder Elektroantrieb betrieben werden sowie für Fahrzeuge, die für die Beförderung lebender Tiere von landwirtschaftlichen Betrieben zu lokalen Märkten beziehungsweise lokalen Schlachthäusern verwendet werden, von 50 km Umkreis auf 100 km Umkreis.

Der ersparte Erfüllungsaufwand beruht auf folgenden Abschätzungen:

##### **aa) Fahrzeuge zur Zustellung von Sendungen im Rahmen des Postuniversaldienstes (§ 18 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a FPersV)**

§ 18 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a FPersV nimmt derzeit Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen von Postdienstleistern, die in einem Umkreis von 50 Kilometern vom Standort des Unternehmens zur Erbringung von Universaldienstleistungen nach § 1 Absatz 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV) verwendet werden, von der Anwendung der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aus, soweit das Lenken des Fahrzeugs nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellt. Durch § 1 Absatz 2 Nummer 1 FPersV wird die Ausnahme auch auf Fahrzeuge über 2,8 Tonnen bis 3,5 Tonnen erstreckt. Ob ein Fahrzeug unter die Ausnahmeregelung fällt, ist damit unter anderem abhängig von der Beschaffenheit der zu befördernden Sendungen und kann insoweit von Fahrt zu Fahrt variie-

ren. Nach Einschätzung von Branchenvertretern geht § 18 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a FPersV häufig ins Leere, da bei Beförderungen von adressierten Paketen typischerweise einzelne Pakete die in § 1 Absatz 1 Nummer 2 PUDLV genannte Gewichtsgrenze von 20 Kilogramm übertreffen. Der Großteil der von Postdienstleistern eingesetzten Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2 801 bis 7 500 kg dürfte demnach bislang nicht von der Anwendung der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen sein. Eine kilometrische Ausweitung des Radius auf 100 km ändert hieran grundsätzlich nichts.

Da weder zum Anteil der Fahrten, der bislang unter die Ausnahmeregelung fiel, noch zur Anzahl der Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Tonnen, die von Postdienstleistern zur Erbringung von Universaldienstleistungen nach § 1 Absatz 1 PUDLV verwendet werden, sowie zu deren Fahrtenhäufigkeit belastbare Daten vorliegen, kann eine Abschätzung des einzusparenden Erfüllungsaufwandes durch die kilometrische Ausweitung des Umkreises von 50 km auf 100 km nur unter Zugrundelegung stark vereinfachender Annahmen erfolgen. Das Ergebnis dieser Schätzung ist in Tabelle 1 dargestellt. Die geschätzte Entlastung für die Wirtschaft beläuft sich demnach auf rund 370 000 Euro je Jahr.

Tabelle 1: Bürokratiekostenentlastung Änderung Art. 13 Absatz 1 Buchstabe d  
Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Standardaktivität	Aufwand			Fallzahl je Jahr	Erfüllungsaufwand der Norm je Jahr (in Euro)
	Zeitaufwand je Fall (in Min.)	Lohnsatz je Stunde (in Euro)	Aufwand je Fall (in Euro)		
I. Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten	3	18,80	0,94	- 354 800	- 334 000
II. Begleitung Straßenkontrolle	15	18,80	4,70	- 700	- 3 300
III. Archivierung	5	18,80	1,57	- 20 800	- 32 700
Summe					- 370 000

Nachstehende Prämissen und Berechnungen wurden Tabelle 1 zugrunde gelegt:

- Um der Nachweis- und Dokumentationspflicht der Lenk- und Ruhezeiten, die sich aus den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 516/2006 ergeben, seitens des Unternehmers beziehungsweise des Fahrers entsprechen zu können, wurden drei Standardaktivitäten identifiziert: Die Standardaktivität „Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten“ beschreibt den eigentlichen Aufzeichnungsvorgang der Lenkzeiten, sonstigen Arbeitszeiten, Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten. Der Zeitaufwand je Fahrt wurde hierfür pauschal mit 3 Minuten angesetzt. Die Standardaktivität „Begleitung Straßenkontrolle“ beschreibt die Kooperation des Fahrers im Rahmen von Straßenkontrollen, die sich in der Bereitstellung der notwendigen Informationen widerspiegelt. Auf Grundlage von Erfahrungswerten aus dem Straßenkontrolldienst des Bundesamtes für Güterverkehr wurde für die eigentliche Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten ein Zeitaufwand von rund 15 Minuten je Kontrolle angesetzt. Dieser Wert bezieht sich auf Fälle ohne Beanstandungen. Die Standardaktivität „Archivierung“ bezieht sich auf die Verpflichtung des Unternehmers, die Aufzeichnungen über die Lenk- und Ruhezeiten für einen bestimmten Zeitraum zu archivieren. Je Archivierungsvorgang wurde ein Zeitaufwand von 5 Minuten angesetzt.

- Allen Standardaktivitäten gemeinsam liegt die Annahme zugrunde, dass sie von Arbeitskräften ausgeführt werden können, die über ein niedriges Qualifikationsniveau verfügen. Gemäß Lohnkostentabelle „Wirtschaft“ des Statistischen Bundesamtes wurde mithin als Lohnsatz je Stunde jeweils der entsprechende Wert für den Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ in Höhe von 18,80 Euro zum Ansatz gebracht.
  
- Für die Berechnung der Fallzahlen wird in einem ersten Schritt von einem Fuhrparkbestand der Branche in Höhe von rund 80 000 Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2 801 bis 7 500 kg ausgegangen. Grundlage für die Annahme bildet die Studie „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“. Sie beziffert die Anzahl an Lastkraftwagen mit einer Nutzlast bis 3,5 Tonnen gewerblicher und privater Halter, die gelegentlich oder häufig für KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paket-Dienst) eingesetzt werden, auf insgesamt rund 151 900. Von dieser Zahl sind Fahrzeuge in Abzug zu bringen, die eine zulässige Gesamtmasse von nicht mehr als 2 800 kg aufweisen. Da aufgrund unterschiedlicher Bauarten und Hersteller der Fahrzeuge eine direkte Umrechnung von Nutzlast auf zulässige Gesamtmasse nicht möglich ist, wird im Folgenden von der Annahme ausgegangen, dass dies im Wesentlichen auf Fahrzeuge mit einer Nutzlast bis 999 kg zutrifft. Da entsprechende Angaben für das in Rede stehende Segment nicht vorliegen, wird deren Anteil auf Basis der Fahrzeugbestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (FZ 25) geschätzt. Diese weist zum 1. Januar 2013 einen Bestand von rund 2,3 Mio. Lastkraftwagen mit einer Nutzlast bis 3 499 kg aus. Hiervon entfielen rund 1,1 Mio. beziehungsweise ein Anteil von knapp 48 Prozent auf Lastkraftwagen mit einer Nutzlast bis 999 kg. Bei Übertragung dieses Anteilswertes auf die 151 900 Fahrzeuge gemäß KiD 2010 ergibt sich ein Bestand an Lastkraftwagen in Höhe von rund 79 000. Da zusätzlich noch einige Fahrzeuge mit einer Nutzlast von über 3,5 Tonnen unter die maßgeblichen Gewichtsgrenzen fallen dürften, wird der Wert auf rund 80 000 Lastkraftwagen aufgerundet.

Gemäß KiD 2010 sind im Durchschnitt rund 62 Prozent der Fahrzeuge, die für KEP-Dienste eingesetzt werden, täglich mobil. Da keine belastbaren Informationen zur Anzahl der Fahrten je Fahrzeug und Tag vorliegen, wird vereinfachend davon ausgegangen, dass die Lenk- und Ruhezeiten einmal je Einsatztag und Fahrzeug aufge-

zeichnet werden. Für die in Rede stehenden Fahrzeuge ergäben sich mithin – ohne Berücksichtigung der bereits bestehenden Ausnahmeregelungen – insgesamt rund 18 104 000 Aufzeichnungsvorgänge ( $80\,000 \cdot 365 \cdot 0,62$ ). Gemäß KiD 2010 finden lediglich 9,8 Prozent aller Fahrten von Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 Tonnen gewerblicher und privater Halter aus den Wirtschaftszweigen „Verkehr und Lagerei“ / „Information und Kommunikation“ im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km statt. Unter der Annahme, dass dieser Anteilswert auf die in Rede stehenden Fahrten übertragbar ist, reduziert sich der vorstehende Wert auf rund 1 774 000 Aufzeichnungsvorgänge je Jahr ( $18\,104\,000 \cdot 0,098$ ).

Wie bereits dargestellt, geht § 18 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a FPersV nach Einschätzung von Branchenvertretern häufig ins Leere, da bei Beförderungen von adressierten Paketen typischerweise einzelne Pakete die in § 1 Absatz 1 Nummer 2 PUDLV genannte Gewichtsgrenze von 20 Kilogramm übertreffen. Unter der Annahme, dass dies bei mindestens 80 Prozent der Fahrten der Fall ist, verblieben rund 354 800 Aufzeichnungsvorgänge der Lenk- und Ruhezeiten je Jahr ( $1\,774\,000 \cdot 0,2$ ), um die Postdienstleister, die Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Tonnen zur Erbringung von Universaldienstleistungen gemäß § 1 Absatz 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV) verwenden, im Falle einer Erweiterung der Ausnahmeregelung von 50 km auf 100 km entlastet würden. Die monetäre Entlastung für die Wirtschaft beliefe sich hieraus auf rund 334 000 Euro je Jahr ( $354\,800 \cdot 0,94$ ).

- Um die Entlastung der Wirtschaft zu berechnen, die sich im Falle einer Ausweitung der Ausnahmeregelung auf 100 km im Zusammenhang mit den Straßenkontrollen ergäbe, ist zunächst die relevante Fallzahl zu ermitteln: Im Jahr 2012 wurden rund 730 500 deutsche Fahrzeuge im Rahmen von Straßenkontrollen durch Bund und Länder auf die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr kontrolliert. Das Kraftfahrt-Bundesamt weist zum 1. Januar 2013 einen Bestand an Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 800 kg in Höhe von insgesamt rund 1 636 200 aus. Unter Zugrundelegung der oben genannten Kontrollzahlen wurden damit rein rechnerisch rund 45 Prozent aller Fahrzeuge im Rahmen einer Straßenkontrolle einmal überprüft. Der Bestand an Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Ton-

nen, die für KEP-Dienste eingesetzt werden, wurde im vorstehenden Tirée auf rund 80 000 geschätzt. Unter der Voraussetzung, dass die Wahrscheinlichkeit in eine Kontrolle zu geraten, für jedes Fahrzeug gleich hoch ist, bedeutet dies rein rechnerisch, dass hiervon je Jahr rund 36 000 Fahrzeuge kontrolliert werden ( $80\,000 \cdot 0,45$ ). Allerdings finden gemäß KiD 2010 statistisch lediglich 9,8 Prozent aller Fahrten im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km statt; in angenommenen 80 Prozent der Fälle wird zudem die in § 1 Absatz 1 Nummer 2 PUDLV genannte Gewichtsgrenze von 20 Kilogramm übertroffen (siehe oben). Der in Rede stehende Ausnahmefall wird demnach in Tabelle 1 mit rund 700 beziffert ( $36\,000 \cdot 0,098 \cdot 0,2$ ). Eine Multiplikation dieser Fallzahl mit dem Aufwand je Fall (4,70 Euro) ergibt rechnerisch eine Entlastung von rund 3 300 Euro je Jahr.

- Bei der Berechnung der Entlastung im Zusammenhang mit der Standardaktivität „Archivierung“ wurde von der stark vereinfachenden Annahme ausgegangen, dass – entsprechend der Verteilung der Fahrten – rund ein Zehntel der rund 80 000 Fahrzeuge, die für KEP-Dienste verwendet werden, mithin rund 8 000 Fahrzeuge, ausschließlich Fahrten im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km durchführen. In angenommenen 80 Prozent der Fälle wird die in § 1 Absatz 1 Nummer 2 PUDLV genannte Gewichtsgrenze von 20 Kilogramm übertroffen (siehe oben). Da der Unternehmer sicherzustellen hat, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes spätestens 90 Tage nach Aufzeichnung eines Ereignisses und die Daten der Fahrerkarte spätestens alle 28 Tage, beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, zur Speicherung im Betrieb kopiert werden, ist von mindestens 13 Archivierungsvorgängen je Jahr und Fahrzeug auszugehen. Mithin ergeben sich rein rechnerisch rund 20 800 Archivierungsvorgänge je Jahr ( $8\,000 \cdot 0,2 \cdot 13$ ), die im Falle einer Ausweitung der Ausnahmeregelung auf 100 km wegfallen könnten. Dies würde einer Entlastung von rund 32 700 Euro je Jahr entsprechen. Hierbei dürfte es sich allerdings um eine Obergrenze handeln, da eine Entlastung faktisch nur in jenen Fällen auftritt, in denen Fahrzeuge den Radius von 100 Kilometern niemals überschreiten. Bei wie vielen Fahrzeugeinsätzen dies tatsächlich der Fall ist, kann nicht abschließend geschätzt werden. So bestünden bereits bei einer einzigen Fahrt über den Radius von 100 Kilometern hinaus die Nachweis- und Dokumentationspflichten aus den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und damit verbunden die entsprechenden Archivierungspflichten.

- bb) Fahrzeuge mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb (§ 18 Absatz 1 Nummer 6 FPersV)

Tabelle 2 stellt die geschätzte Entlastung der Wirtschaft durch Ausdehnung der Ausnahmeregelung von 50 km auf 100 km für Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt, dar. Die geschätzte Entlastung für die Wirtschaft beläuft sich insgesamt auf rund 369 400 Euro je Jahr.

Tabelle 2: Bürokratiekostenentlastung Änderung Art. 13 Absatz 1 Buchstabe f Verordnung (EG) Nr. 561/2006, § 18 Absatz 1 Nr. 6 FPersV

Standardaktivität	Aufwand			Fallzahl je Jahr	Erfüllungsaufwand der Norm je Jahr (in Euro)
	Zeitaufwand je Fall (in Min.)	Lohnsatz je Stunde (in Euro)	Aufwand je Fall (in Euro)		
I. Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten	3	21,50	1,08	- 338 100	- 365 100
II. Begleitung Straßenkontrolle	15	21,50	5,38	- 80	- 400
III. Archivierung	5	21,50	1,79	- 2 200	- 3 900
Summe					- 369 400

Nachstehende Prämissen und Berechnungen wurden Tabelle 2 zugrunde gelegt:

- Um der Nachweis- und Dokumentationspflicht der Lenk- und Ruhezeiten, die sich aus den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 516/2006 ergeben, seitens des Unternehmers beziehungsweise des Fahrers entsprechen zu können, wurden drei Standardaktivitäten wie bei den Fahrzeugen zur Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes zu Grunde gelegt (siehe aa)).

- Allen Standardaktivitäten gemeinsam liegt die Annahme zugrunde, dass sie von Arbeitskräften ausgeführt werden können, die über ein niedriges Qualifikationsniveau verfügen. Da eine Zuordnung der Fahrzeuge mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb auf einzelne Haltergruppen nicht möglich ist, wurde als Lohnsatz je Stunde jeweils der Durchschnittswert über alle Wirtschaftsbereiche gemäß Lohnkostentabelle „Wirtschaft“ des Statistischen Bundesamtes in Höhe von 21,50 Euro zum Ansatz gebracht.
- Genaue statistische Angaben zur Anzahl der Fahrten, die von Fahrzeugen mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Tonnen beträgt, im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km zum Zwecke der Güterbeförderung erbracht werden, liegen nicht vor. Eine Abschätzung der Fallzahlen kann mithin lediglich auf Basis stark vereinfachender Annahmen und der Bildung von Durchschnitts- und Verhältniswerten getroffen werden. Die folgende Tabelle weist den Bestand an Lastkraftwagen mit Flüssiggas-, Erdgas- und Elektroantrieb am 1. Januar 2014 nach Nutzlast aus:

Tabelle 3: Bestand an Lastkraftwagen am 1. Januar 2014 nach Nutzlast und Kraftstoffarten

Nutzlast	Flüssiggas	Erdgas	Elektro
bis 999 kg	9 478	13 825	2 316
1.000 - 1 999 kg	1.097	2.215	329
2.000 - 5 999 kg	54	497	286
6.000 und mehr kg	12	73	-
Unbekannt	5	1	-
Insgesamt	10 646	16 611	2 931

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 13).

Gemäß der Studie „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“ entfallen von allen Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 Tonnen rund ein Drittel auf private Halter und zwei Drittel auf gewerbliche Halter. Bei Übertragung dieser Anteilswerte auf die Fahrzeuge mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb,

bei denen es sich weit überwiegend um Fahrzeuge mit relativ geringen Nutzlastwerten handelt, ergibt sich für gewerbliche Halter die nachstehende Tabelle, die die Grundlage für die weiteren Berechnungen bildet:

Tabelle 4: Bestand an Lastkraftwagen gewerblicher Halter am 1. Januar 2014 nach Nutzlast und Kraftstoffarten

Nutzlast	Flüssiggas	Erdgas	Elektro
bis 999 kg	6 255	9 125	1 529
1 000 - 1 999 kg	724	1.462	217
2 000 - 5 999 kg	36	328	189
6 000 und mehr kg	8	48	-
Unbekannt	3	1	-
Insgesamt	7 026	10 964	1 935

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 13). Eigene Berechnungen.

Da aufgrund unterschiedlicher Bauarten und Hersteller der Fahrzeuge eine direkte Umrechnung von Nutzlast auf zulässige Gesamtmasse nicht möglich ist, wird für die folgenden Berechnungen vereinfachend davon ausgegangen, dass alle Fahrzeuge der Nutzlastklasse von 1 000 bis 1 999 kg sowie ein Viertel der Fahrzeuge der Nutzlastklasse von 2 000 bis 5 999 kg eine zulässige Höchstmasse von mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Tonnen aufweisen. Dies wären in Summe rund 2 570 Fahrzeuge (2 300 gasbetriebene Fahrzeuge, 270 Elektrofahrzeuge). Gemäß KiD 2010 beträgt die Fahrtenhäufigkeit von Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 t gewerblicher Halter über alle Wirtschaftszweige von Montag bis Sonntag durchschnittlich 5,73 je Tag und Fahrzeug. Für die entsprechenden Fahrzeuge mit Elektroantrieb weist die Studie durchschnittlich 2,4 Fahrten je Fahrzeug und Tag aus. Unter Zugrundelegung dieser Angaben ergibt sich rein rechnerisch eine Fahrtenanzahl der in Rede stehenden gasbetriebenen Fahrzeuge von rund 4 810 300 je Jahr ( $2\,300 \cdot 365 \cdot 5,73$ ) und der Elektrofahrzeuge von rund 236 500 je Jahr ( $270 \cdot 365 \cdot 2,4$ ), mithin eine Gesamtfahrtenanzahl aller betrachteten Fahrzeuge mit Gas- oder Elektroantrieb in Höhe von rund 5 046 800. Gemäß der Studie „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“ finden lediglich 6,7 Prozent aller Fahrten von Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 Tonnen im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km statt. Unter der Annahme,

dass dieser Anteilswert auf die Fahrten der in Rede stehenden Fahrzeuge mit Druckerddgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb übertragbar ist, ergibt sich rein rechnerisch, dass je Jahr rund 338 100 Güterbeförderungen mit Fahrzeugen mit Druckerddgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb und einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Tonnen im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km durchgeführt werden ( $5\,046\,800 \cdot 0,067$ ). Bei diesen Fahrten entfielen bei einer Ausweitung der Ausnahmeregelung auf 100 km demnach künftig die Nachweis- und Dokumentationspflicht der Lenk- und Ruhezeiten. Eine Multiplikation dieser Fallzahl (338 100) mit dem Aufwand je Fall (1,08 Euro) ergibt rechnerisch eine Entlastung von rund 365 100 Euro je Jahr.

- Um die Entlastung der Wirtschaft zu berechnen, die sich im Falle einer Ausweitung der Ausnahmeregelung auf 100 km im Zusammenhang mit den Straßenkontrollen ergäbe, ist zunächst die relevante Fallzahl zu ermitteln: Im Jahr 2012 wurden rund 730 500 deutsche Fahrzeuge im Rahmen von Straßenkontrollen durch Bund und Länder auf die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr kontrolliert. Das Kraftfahrt-Bundesamt weist zum 1. Januar 2013 einen Bestand an Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 800 kg in Höhe von insgesamt rund 1 636 200 aus. Rein rechnerisch wurden damit rund 45 Prozent aller Fahrzeuge im Rahmen einer Straßenkontrolle einmal überprüft. Der Bestand an gewerblich gehaltenen Fahrzeugen mit Druckerddgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Tonnen wurde im vorstehenden Tirée auf rund 2 570 geschätzt. Unter der Voraussetzung, dass die Wahrscheinlichkeit in eine Kontrolle zu geraten, für jedes Fahrzeug gleich hoch ist, bedeutet dies rein rechnerisch, dass je Jahr rund 1 200 Kontrollen von Fahrzeugen mit Druckerddgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb erfolgen ( $2\,570 \cdot 0,45$ ). Allerdings finden gemäß KiD 2010 statistisch lediglich 6,7 Prozent aller Fahrten im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km statt (siehe oben). Im Durchschnitt dürfte damit lediglich bei etwa jeder 15. Kontrolle von Fahrzeugen mit Druckerddgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb der in Rede stehende Ausnahmefall erfüllt sein. Entsprechend wurde die Fallzahl in Tabelle 2 mit rund 80 beziffert ( $1\,200 \cdot 0,067$ ). Eine Multiplikation dieser Fallzahl mit dem Aufwand je Fall (5,38 Euro) ergibt rechnerisch eine Entlastung von rund 400 Euro je Jahr.

- Bei der Berechnung der Entlastung im Zusammenhang mit der Standardaktivität „Archivierung“ wurde von der stark vereinfachenden Annahme ausgegangen, dass – entsprechend der Verteilung der Fahrten – rund 6,7 Prozent aller Fahrzeuge mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Tonnen, mithin rund 170 Fahrzeuge, ausschließlich Fahrten im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km durchführen. Da der Unternehmer sicherzustellen hat, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes spätestens 90 Tage nach Aufzeichnung eines Ereignisses und die Daten der Fahrerkarte spätestens alle 28 Tage, beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, zur Speicherung im Betrieb kopiert werden, ist von mindestens 13 Archivierungsvorgängen je Jahr und Fahrzeug auszugehen. Mithin ergeben sich rein rechnerisch maximal rund 2 200 Archivierungsvorgänge je Jahr ( $170 \cdot 13$ ), die im Falle einer Ausweitung der Ausnahmeregelung auf 100 km wegfallen könnten. Dies würde einer Entlastung von rund 3 900 Euro je Jahr entsprechen ( $2\,200 \cdot 1,79$ ). Hierbei dürfte es sich allerdings um eine Obergrenze handeln, da eine Entlastung faktisch nur in jenen Fällen auftritt, in denen Fahrzeuge den Radius von 100 Kilometern niemals überschreiten. Bei wie vielen Fahrzeugen mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb dies tatsächlich der Fall ist, kann nicht abschließend geschätzt werden. So bestünden bereits bei einer einzigen Fahrt über den Radius von 100 Kilometern hinaus die Nachweis- und Dokumentationspflichten aus den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und damit verbunden die entsprechenden Archivierungspflichten.

cc) Fahrzeuge für die Beförderung lebender Tiere (§ 18 Absatz 1 Nummer. 16 FPersV)

Tabelle 5 stellt die geschätzte Entlastung der Wirtschaft durch die Erweiterung der Ausnahmeregelung von 50 km auf 100 km für Fahrzeuge, die für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden, dar. Die geschätzte Entlastung für die Wirtschaft beläuft sich insgesamt auf rund 316 100 Euro je Jahr.

Tabelle 5: Bürokratiekostenentlastung Änderung Art. 13 Absatz 1 Buchstabe p Verordnung (EG) Nr. 561/2006, §18 Absatz 1 Nr. 16 FPersV

Standardaktivität	Aufwand			Fallzahl je Jahr	Erfüllungsaufwand der Norm je Jahr (in Euro)
	Zeitaufwand je Fall (in Min.)	Lohnsatz je Stunde (in Euro)	Aufwand je Fall (in Euro)		
I. Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten	3	18,80	0,94	- 327 500	- 307 900
II. Begleitung Straßenkontrolle	15	18,80	4,70	- 160	- 800
III. Archivierung	5	18,80	1,57	- 4 700	- 7 400
Summe					- 316 100

Nachstehende Prämissen und Berechnungen wurden Tabelle 5 zugrunde gelegt:

Um der Nachweis- und Dokumentationspflicht der Lenk- und Ruhezeiten, die sich aus den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 516/2006 ergeben, seitens des Unternehmers beziehungsweise des Fahrers entsprechen zu können, wurden dieselben Standardaktivitäten wie bei den Fahrzeugen zur Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes zu Grunde gelegt (siehe oben aa)).

- Allen Standardaktivitäten gemeinsam liegt die Annahme zugrunde, dass sie von Arbeitskräften ausgeführt werden können, die über ein niedriges Qualifikationsniveau verfügen. Gemäß Lohnkostentabelle „Wirtschaft“ des Statistischen Bundesamtes wurde mithin als Lohnsatz je Stunde jeweils der entsprechende Wert für den Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ in Höhe von 18,80 Euro zum Ansatz gebracht.
- Die Güterkraftverkehrsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes weist für das Jahr 2012 insgesamt rund 879 500 Beförderungen von lebenden Tieren im gewerblichen Verkehr und im Werkverkehr mit deutschen Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugmaschinen aus. Hiervon wurden rund 330 300 Fahrten im Regionalbereich (51 – 150 km) durchgeführt. Unter der Annahme einer Gleichverteilung der Fahrten bedeutet dies, dass im Jahr 2012 rund 165 150 Beförderungen lebender Tiere im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km durchgeführt wurden. Informationen zu Quellen und Zielen der Beförderungen liegen nicht vor. Statistische Angaben zu

Leerfahrten im Zusammenhang mit der Beförderung lebender Tiere liegen ebenfalls nicht vor. Daher wird die Annahme getroffen, dass sich der Leerfahrtenanteil der Haltergruppe „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ auf das in Rede stehende Segment übertragen lässt. Er lag nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes im Jahr 2012 bei rund 45 Prozent. Somit sind zu den 165 150 Fahrten mit Ladung rund 135 150 Fahrten ohne Ladung zu addieren. Dies ergibt in Summe 300 300 Fahrten.

Da die Güterkraftverkehrsstatistik lediglich Fahrten von Fahrzeugen mit einer Nutzlast von mehr als 3,5 Tonnen ausweist, sind zusätzlich Fahrten von Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,8 Tonnen und einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 Tonnen zu berücksichtigen. Unter Zugrundelegung der Fahrzeugbestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (FZ 25) umfasste der Bestand an Tier-/Viehtransportwagen, auf den dieses Kriterium zutrifft, zum 1. Januar 2013 insgesamt rund 1 400 Einheiten. Gemäß der Studie „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010)“ entfallen von allen Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 Tonnen rund ein Drittel auf private Halter und zwei Drittel auf gewerbliche Halter. Bei Übertragung dieser Anteilswerte auf die Tier-/Viehtransportwagen entfallen auf gewerbliche Halter mithin rund 930 Einheiten. Gemäß KiD 2010 beträgt die Fahrtenhäufigkeit von Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 t gewerblicher Halter über alle Wirtschaftszweige von Montag bis Sonntag durchschnittlich 5,73 je Tag und Fahrzeug, gesonderte Daten für den Wirtschaftszweig „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ werden diesbezüglich nicht ausgewiesen. Unter Zugrundelegung dieser Angaben ergibt sich rein rechnerisch eine Fahrtenanzahl der in Rede stehenden Tier-/ Viehtransportwagen von rund 1 945 000 je Jahr ( $930 \cdot 365 \cdot 5,73$ ). Gemäß KiD 2010 finden lediglich 1,4 Prozent aller Fahrten von Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 3,5 Tonnen gewerblicher Halter aus dem Wirtschaftszweig „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km statt. Unter der Annahme, dass dieser Anteilswert auf die Fahrten der in Rede stehenden Tier-/Viehtransportwagen übertragbar ist, ergibt sich rein rechnerisch, dass je Jahr rund 27 200 Fahrten von Tier-/Viehtransportwagen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 2,8 Tonnen und nicht mehr als 7,5 Tonnen im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km durchgeführt werden ( $1\,945\,000 \cdot 0,014$ ).

Insgesamt entfielen bei einer Ausweitung der Ausnahmeregelung auf 100 km demnach insgesamt bei rund 327 500 Fahrten (300 300+27 200) künftig die Dokumentationspflicht der Lenk- und Ruhezeiten. Eine Multiplikation dieser Fallzahl mit dem Aufwand je Fall (0,94 Euro) ergibt rechnerisch eine Entlastung von rund 307 900 Euro je Jahr.

- Um die Entlastung der Wirtschaft zu berechnen, die sich im Falle einer Ausweitung der Ausnahmeregelung auf 100 km im Zusammenhang mit den Straßenkontrollen ergäbe, ist zunächst die relevante Fallzahl zu ermitteln: Im Jahr 2012 wurden rund deutsche 730 500 Fahrzeuge im Rahmen von Straßenkontrollen durch Bund und Länder auf die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr kontrolliert. Das Kraftfahrt-Bundesamt weist zum 1. Januar 2013 einen Bestand an Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 800 kg in Höhe von insgesamt rund 1 636 200 aus. Rein rechnerisch wurden damit rund 45 Prozent aller Fahrzeuge im Rahmen einer Straßenkontrolle einmal überprüft. Die Statistik der Fahrzeugzulassungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (FZ 25) weist zum 1. Januar 2013 einen Bestand an Tier-/Viehtransportwagen in Höhe von rund 4 000 aus. Unter der Voraussetzung, dass die Wahrscheinlichkeit in eine Kontrolle zu geraten, für jedes Fahrzeug gleich hoch ist, bedeutet dies rein rechnerisch, dass je Jahr rund 1 800 Kontrollen von Viehtransportwagen ( $4\,000 \cdot 0,45$ ) erfolgen. Allerdings finden statistisch lediglich rund neun Prozent aller Fahrten im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km statt ( $327\,500 / 3\,544\,100$ ). Rein statistisch dürfte damit auch lediglich bei rund neun Prozent der 1 800 Kontrollen von Viehtransportwagen der in Rede stehende Ausnahmefall bestehen. Entsprechend wurde die Fallzahl in Tabelle 5 mit rund 160 ( $1\,800 \cdot 0,09$ ) beziffert. Eine Multiplikation dieser Fallzahl mit dem Aufwand je Fall (4,70 Euro) ergibt rechnerisch eine Entlastung von rund 800 Euro je Jahr.

- Bei der Berechnung der Entlastung im Zusammenhang mit der Standardaktivität „Archivierung“ wurde von der stark vereinfachenden Annahme ausgegangen, dass – entsprechend der Verteilung der Fahrten – rund neun Prozent der rund 4 000 Viehtransportwagen, mithin rund 360 Fahrzeuge, ausschließlich Fahrten im Entfernungsbereich von 51 bis 100 km durchführen. Da der Unternehmer sicherzustellen hat, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes spätestens 90 Tage nach Aufzeichnung eines Ereignisses und die Daten der Fahrerkarte spätestens alle 28 Tage,

beginnend mit dem ersten Tag der Aufzeichnung, zur Speicherung im Betrieb kopiert werden, ist von mindestens 13 Archivierungsvorgängen je Jahr und Fahrzeug auszugehen. Mithin ergeben sich rein rechnerisch rund 4 700 Archivierungsvorgänge je Jahr ( $360 \cdot 13$ ), die im Falle einer Ausweitung der Ausnahmeregelung auf 100 km wegfallen könnten. Dies würde einer Entlastung von rund 7 400 Euro je Jahr entsprechen. Hierbei dürfte es sich allerdings um eine Obergrenze handeln, da eine Entlastung faktisch nur in jenen Fällen auftritt, in denen Fahrzeuge den Radius von 100 Kilometern niemals überschreiten. Bei wie vielen Viehtransportwagen dies tatsächlich der Fall ist, kann nicht abschließend abgeschätzt werden. So bestünden bereits bei einer einzigen Fahrt über den Radius von 100 Kilometern hinaus die Nachweis- und Dokumentationspflichten aus den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und damit verbunden die entsprechenden Archivierungspflichten.

#### **b) Verkürzung der Auditierungsintervalle**

Aus Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ergibt sich unmittelbar die Verpflichtung, die Auditierung der zugelassenen Einbaubetriebe und Werkstätten mindestens alle 2 Jahre statt wie derzeit mindestens alle 3 Jahre vorzunehmen. Derzeit fallen für die vorgeschriebenen Überprüfungen im 3-Jahresrhythmus für die Einbaubetriebe und Werkstätten rund 65 Euro je Jahr als Kosten an. Dabei wird von geschätzten anfallenden Kosten in Höhe von jeweils 195 Euro je Prüfung ausgegangen. Eine Verkürzung der Überprüfungsfrist auf 2 Jahre führt zu einer wirtschaftlichen Mehrbelastung in Höhe von rund 32,50 Euro je zugelassenen Einbaubetrieb oder zugelassener Werkstatt. Insgesamt entsteht durch die Verkürzung der Überprüfungsfrist bei derzeit in Deutschland rund 5500 zugelassenen Einbaubetrieben und Werkstätten ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von rund 178 750 Euro je Jahr, der auf unmittelbar geltendem Unionsrecht beruht.

#### **c) Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV)**

Für die Wirtschaft führt die Einführung der Meldung über die Änderung der zur Vertretung ermächtigten Personen zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 7 250 Euro.

Für die Wirtschaft ergibt sich folgende Rechtspflicht, die einen Erfüllungsaufwand begründet:

- Mitteilungen an die Lizenzbehörde betreffend die Änderung der zur Vertretung ermächtigten Personen

Übersicht des jährlichen Erfüllungsaufwandes für die Meldung (Wirtschaft)		
Personalkosten je Fall in €	Fallzahl	Gesamtkosten in €
4,53	1 600	rund 7 250

Es wird davon ausgegangen, dass kein einmaliger oder jährlicher Sachaufwand im Zusammenhang mit der Meldung/Eintragung entsteht.

Je Meldung durch die betreffenden Unternehmen entsteht ein Personalaufwand von rund 4,53Euro.

Herleitung des Ergebnisses:

Die Berechnungen für die Ermittlung des Erfüllungsaufwandes beziehen sich auf die Lohnkostentabelle Wirtschaft (Standardlohnsätze je Stunde, Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Nachrichtenübermittlung) aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Seite 45).

Je Fall der Mitteilung der Änderung wird von einer Bearbeitungsdauer von rund 10 Minuten (einschließlich Fertigung der Mitteilung, Versand) ausgegangen. Nach Einschätzung des Sachverhalts ist davon auszugehen, dass die Meldung durch Beschäftigte mit mittlerem Qualifikationsniveau vorgenommen wird. Gemäß den Schätzungen der Bundesländer gibt es rund 1 600 Meldungen je Jahr.

Die Lohnkosten der Wirtschaft (hier: Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei) betragen bei einem mittleren Qualifikationsniveau 27,20 Euro je Stunde. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit entspricht je Fall 10 Minuten, daher betragen die Personalkosten je Fall rund 4,53Euro (27,20 Euro / 6 = 4,53 Euro). Bei rund 1 600 Fällen

im Jahr ergeben sich jährliche Personalkosten für die Wirtschaft in Höhe von rund 7 250 Euro (4,53 Euro x 1600 = rund 7.250 Euro).

Demzufolge betragen die jährlichen Kosten für die Wirtschaft rund 7 250 Euro.

#### Gesamtergebnis:

Durch die Inanspruchnahme der Ausnahmoptionen einerseits, die Verkürzung der Auditierungsintervalle durch das Unionsrecht und die Meldepflichten in der GüKGrKabotageV andererseits, wird der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft insgesamt um 869 500 Euro vermindert.

### **3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Länder führt die Einführung der Meldung über die Änderung der zur Vertretung ermächtigten Personen zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 37 312 Euro.

Für die Länder ergibt sich folgende Rechtspflicht, die einen Erfüllungsaufwand begründet:

- Entgegennahme von Mitteilungen von Unternehmen betreffend die Änderung der zur Vertretung ermächtigten Personen, Überprüfung der Zuverlässigkeit

Die Bundesländer wurden gebeten, Schätzungen zur Anzahl der Meldungen je Jahr sowie zur Bearbeitungszeit vorzunehmen.

Übersicht des jährlichen Erfüllungsaufwandes für die Meldung (Länder)		
Personalkosten je Fall in €	Fallzahl	Gesamtkosten in €
23,32	1 600	rund 37 312

Es wird davon ausgegangen, dass kein einmaliger oder jährlicher Sachaufwand im Zusammenhang mit der Meldung/Eintragung entsteht.

Je Meldung durch die Landesbehörden entsteht ein Personalaufwand von rund 23,32 Euro.

Herleitung des Ergebnisses:

Die Berechnungen für die Ermittlung des Erfüllungsaufwandes beziehen sich auf die Lohnkostentabelle Verwaltung (Standardlohnsätze je Stunde) aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Seite 46).

Je Fall der Mitteilung der Änderung wird von einer Bearbeitungsdauer von rund 45 Minuten ausgegangen. Nach Mitteilung der Länder wird die Tätigkeit durch den mittleren oder gehobenen Dienst wahrgenommen (von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich). Es ist von rund 1 600 betreffenden Meldungen je Jahr auszugehen.

Die Standardlohnsätze der Verwaltung der Länder betragen für den mittleren Dienst 27,10 Euro je Stunde, für den gehobenen Dienst 35,10 Euro je Stunde. Daher ist ein durchschnittlicher Standardlohnsatz von 31,10 je Stunde ( $[27,10 + 35,10] / 2 = 31,10$ ) anzusetzen.

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit entspricht je Fall 45 Minuten, daher betragen die Personalkosten je Fall rund 23,32 Euro ( $31,10 \text{ Euro} / 6 \times 4,5 = 23,32 \text{ Euro}$ ). Bei rund 1 600 Fällen im Jahr ergeben sich jährliche Personalkosten für die Länder in Höhe von rund 37 312 Euro ( $23,32 \text{ Euro} \times 1 600 = \text{rund } 37 312 \text{ Euro}$ ).

Gesamtergebnis:

Die jährlichen Kosten für die Verwaltung betragen rund 37 312 Euro.

## **V. Weitere Kosten**

Für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, und die sozialen Sicherungssysteme entstehen – über den dargestellten Erfüllungsaufwand hinaus - keine zusätzlichen, direkten Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise des Preisniveaus, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## **VI. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligung, Beteiligungsdefizite oder Verfestigung tradierter Rollen.

## **VII. Nachhaltigkeit**

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

## **B. Besonderer Teil – zu den Einzelbestimmungen**

### **Zu Artikel 1 (Änderung der Fahrpersonalverordnung)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 1)**

##### **Zu Buchstabe a (Absatz 3 Nummer 2)**

Redaktionelle Klarstellung. § 1 Absatz 3 Nummer 2 lässt eine andere Dauer und Verteilung der einzelnen Fahrtunterbrechungen zu als Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass spätestens nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine Lenkunterbrechung von 45 Minuten erforderlich ist.

##### **Zu Buchstabe b und c (Absatz 6 und 7)**

Da ein Teil der Aufzeichnungspflichten künftig inhaltsgleich in Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 geregelt ist, der Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 weitgehend ersetzt, ist eine redaktionelle Anpassung erforderlich. Eine weitere redaktionelle Anpassung betrifft die Streichung eines Hinweises auf die Rechtslage vor dem 1. Januar 2008.

##### **Zu Buchstabe d (Absatz 8 bis 10)**

Grundsätzlich sind zur Beförderung von Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen mit einem Fahrtschreiber nach § 57a Absatz 1 Nummer 3 StVZO auszurüsten. Alternativ können diese Kraftfahrzeuge auch mit einem Kontrollgerät nach Anhang I oder Anhang I b der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet werden (§ 57a Absatz 3 StVZO). Da Fahrtschreiber nur noch eingeschränkt am Markt erhältlich sind, ist die Ausrüstungspflicht nach § 57a Absatz 1 StVZO für ab dem 1. Januar 2013 erstmals in den Verkehr kommende Kraftfahrzeuge außer Kraft getreten (§ 72 Absatz 2 Nummer 6e StVZO).

Um die Lenkzeiten von Fahrern von Fahrzeugen zur Personenbeförderung im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km weiterhin kontrollieren zu können, ist eine Ergänzung der Fahrpersonalverordnung erforderlich.

**Zu Nummer 2 (§ 2)**

Da ein Teil der Aufzeichnungspflichten künftig inhaltsgleich in Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 geregelt ist, der Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 weitgehend ersetzt, ist eine redaktionelle Anpassung erforderlich.

**Zu Nummer 3 (§ 18)**

Durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 wurde der Umkreis für bereits bestehende Ausnahmemöglichkeiten von 50 km auf 100 km erweitert. Von diesen erweiterten Ausnahmemöglichkeiten wird Gebrauch gemacht. Dies betrifft im Wesentlichen Fahrzeuge, mit denen Post-Universaldienstleistungen erbracht werden, Fahrzeuge, die mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb ausgestattet sind sowie Fahrzeuge, die für die Beförderung lebender Tiere von landwirtschaftlichen Betrieben zu lokalen Märkten oder lokalen Schlachthäusern verwendet werden. Indem von der Erweiterung der Ausnahmemöglichkeiten Gebrauch gemacht wird, werden die Unternehmen von unnötigem Bürokratieaufwand im Umfang von 1 055 500 Euro je Jahr entlastet.

Die Ausnahme für Fahrzeuge, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufs benötigt (so genannte „Handwerker Ausnahme“) ist auf Grund der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 nicht mehr lediglich eine Option für die Mitgliedstaaten, sondern sie gilt unmittelbar in allen Mitgliedstaaten. Eine Regelung in der Fahrpersonalverordnung kann daher entfallen. Die von der Ausnahme erfassten Fahrzeuge bleibt unverändert; so fallen zum Beispiel Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t mit jeweils für diesen Zweck bestimmten Ausstattung, die als Verkaufswagen auf öffentlichen Märkten oder für den ambulanten Verkauf dienen, weiterhin unter die Ausnahme.

**Zu Nummer 4**

Die Vorschrift enthält in Anlehnung an § 8a Absatz 1 Nummer 3 und 4 und Absatz 2 Nummer 4 des Fahrpersonalgesetzes die erforderlichen Bußgeldbestimmungen für Unternehmer und Fahrer.

### **Zu Nummer 5 und 6**

Redaktionelle Anpassung der Ordnungswidrigkeitentatbestände, da nunmehr auf Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr.165/2014 verwiesen werden muss und Ergänzung eines bisher fehlenden Tatbestandes (bei Mehrfahrerbesatzung die Fahrerkarte nicht in den richtigen Steckplatz gesteckt).

### **Zu Artikel 2 (Änderung der StVZO)**

#### **Zu Nummer 1**

Die Änderung dient der Angleichung der nationalen Vorschriften an die in Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 geregelten Auditierungsintervalle für die Überprüfung von anerkannten Fahrzeugherstellern oder Fahrzeugimporteuren.

#### **Zu Nummer 2**

Die Änderung dient der Angleichung der nationalen Vorschriften an die in Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 geregelten Auditierungsintervalle für die Überprüfung von anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten.

### **Zu Artikel 3 (Änderung der GüKGrKabotageV)**

§ 2 GüKGrKabotageV regelt Mitteilungspflichten des Unternehmers, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist, gegenüber der zuständigen Erteilungsbehörde. Mitteilungsrelevant sind Änderungen bei den Tatbestandsvoraussetzungen der Gemeinschaftslizenz. Eine entsprechende Regelung für die nationale Erlaubnis enthält § 10 Absatz 5 der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr (GBZugV).

Im Gegensatz zu § 10 Absatz 5 GBZugV enthält § 2 GüKGrKabotageV nicht die Verpflichtung, auch Änderungen bei den zur Vertretung ermächtigten Personen im Unternehmen mitzuteilen. Die Erteilungsvoraussetzungen von Erlaubnis und Gemeinschaftslizenz sind jedoch identisch. Die behördliche Kenntnis der zur Vertretung ermächtigten Personen ist für die verpflichtende Überwachung der Erteilungsvoraussetzungen unverzichtbar. Die vorgenommene Ergänzung von § 2 GüKGrKabotageV schließt diese Lücke.

**Zu Artikel 4**

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten.

## Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:****Verordnung zur Änderung der Fahrpersonalverordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (NKR-Nr. 3061)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Auswirkungen durch nationale Vorgaben	
Bürgerinnen und Bürger:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft: Jährliche Bürokratiekosten	7.250 Euro
Verwaltung (Länder): Jährlicher Erfüllungsaufwand	37.300 Euro
Auswirkungen durch die unmittelbar geltenden EU Vorgaben (EU-Verordnung)	
Bürger, Verwaltung:	Keine Auswirkungen
Jährlicher Entlastung Wirtschaft:	- 869.500 Euro
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen:

Mit vorliegender Verordnung werden sowohl nationale Änderungen als auch Anpassungen und Ergänzungen aufgrund der unmittelbar geltenden Verordnung (EU) 165/2014 umgesetzt.

Mit der Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr wird eine Regelungslücke geschlossen. So regelt die Verordnung Mitteilungspflichten des Unternehmers gegenüber der zuständigen Erteilungsbehörde, wenn er Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist. Mitteilungsrelevant sind Änderungen bei den Tatbestandsvoraussetzungen der Gemeinschaftslizenz. Bisher enthielt die Regelung jedoch nicht die Pflicht, Änderungen bei den zur Vertretung ermächtigten Personen im Unternehmen mitzuteilen. Diese Information ist jedoch für die Behörde im

Zusammenhang mit der verpflichtenden Überwachung der Erteilungsvoraussetzung notwendig.

Für Fahrzeuge zur Güterbeförderung in der Europäischen Union, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt oder für Fahrzeuge zur Personenbeförderung (mehr als neun Personen einschließlich Fahrer) gilt grundsätzlich die Ausrüstungspflicht mit Fahrtenschreibern. Fahrer dieser Fahrzeuge müssen die Lenk- und Ruhezeiten einhalten. Für bestimmte Fahrzeuge gelten nach Unionsrecht jedoch bereits Ausnahmetatbestände bzw. Ausnahmeoptionen. Dies betrifft im Besonderen Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von 7,5 Tonnen für die Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes, für Fahrzeuge, die mit Druckerddgas, Flüssiggas- oder Elektrobetrieb betrieben werden und Fahrzeuge, die für die Beförderung lebender Tiere von landwirtschaftlichen Betrieben zu lokalen Märkten bzw. lokalen Schlachthäusern verwendet werden. Der Umkreis, in dem sich Fahrer dieser Fahrzeuge bisher ohne Fahrtenschreiber bewegen durften, betrug maximal 50 km. Die Verordnung (EU) 165/2014 verbessert nun die Effizienz und Wirksamkeit des Fahrtenschreibersystems. Dabei wird im Wesentlichen für die benannten Fahrzeuge der Umkreis, in dem sich der Fahrer ohne Fahrtenschreiber gewerblich bewegen darf, von bisher 50 km auf 100 km ausgedehnt. Die damit einhergehende Verringerung der Verwaltungslasten für besonders kleine und mittlere Unternehmen wurde insbesondere durch die High Level Group und dem Zentralverband des Deutschen Handwerks gefordert. Darüber hinaus werden durch die Verordnung (EU) die Auditierungsintervalle für zugelassene Einbaubetriebe und Werkstätten auf mindestens zwei Jahre verkürzt (nationale Regelung bisher drei Jahre).

#### Erfüllungsaufwand (nationale Regelung):

Die Mitteilung über die Änderung der zur Vertretung ermächtigten Person führt zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand (Bürokratiekosten) bei der Wirtschaft in Höhe von rd. 7.250 Euro und bei der Verwaltung der Länder in Höhe von rd. 37.300 Euro. Dies betrifft nach Schätzungen der Länder rd. 1.600 Mitteilungen im Jahr.

#### Erfüllungsaufwand (EU-Verordnung):

Für Fahrzeuge (rd. 80.000), die unter die benannte Ausnahmeregelung fallen, wird der Umkreis, in dem sich die Fahrer ohne Fahrtenschreiber bewegen dürfen, von 50 km auf 100 km ausgedehnt. Die Wirtschaft wird um insgesamt 1,055 Mio. Euro pro Jahr entlastet, da in diesen Fällen die Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten, die Begleitung bei Straßenkontrollen sowie die Archivierung der Lenk- und Ruhezeiten wegfallen. Die Verkürzung des Auditierungsintervalls von bisher drei auf zwei Jahre für bereits zugelassene Einbaubetriebe und Werkstätten, die Fahrtenschreiber einbauen, führt zu

einer Erhöhung des jährlichen Aufwands um rd. 33 Euro (von bisher 65 Euro auf rd. 100 Euro pro Jahr) pro Fall. Insgesamt bedeutet dies einen Mehraufwand für die Wirtschaft von 178.750 Euro pro Jahr. Im Saldo wird die Wirtschaft durch die EU-Verordnung dennoch um 869.500 Euro jährlich entlastet.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Prof. Dr. Versteyl  
Berichterstatterin