

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**

#### **A. Problem und Ziel**

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) ist an mehreren Stellen redaktionell anzupassen bzw. es sind Klarstellungen vorzunehmen.

Die Möglichkeit, Kabotagebeförderungen für Unternehmer aus Bulgarien und Rumänien in Deutschland zu untersagen, ist weggefallen. Im Vorgriff auf den Beitritt der Republik Kroatien zur Europäischen Union ist eine Kabotagebeschränkung vorzusehen.

Für die Erfüllung der Aufgaben der zivilen Notfallvorsorge benötigt das Bundesamt für Güterverkehr Daten aus der Werksverkehrsdatei.

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) sieht vor, dass Verstöße gegen die Vorschriften des AETR auch dann geahndet werden sollen, wenn sie im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei begangen wurden. Für Deutschland besteht insoweit die völkerrechtliche Verpflichtung zur Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Ahndung von Auslandstaten.

Das Binnenschiffahrtsgesetz enthält in § 9 eine gesetzliche Grundlage für die Führung einer Binnenschiffsbestandsdatei sowie für die Nutzung der darin enthaltenen Daten. Die Möglichkeit einer Datenübermittlung an das Bundesamt für Güterverkehr ist nicht vorgesehen. Das Bundesamt für Güterverkehr benötigt Adressdaten für seine Aufgabe der Marktbeobachtung.

Im Fahrlehrergesetz ist eine Folgeänderung zur Siebten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung erforderlich. Die Lehrberechtigung bei den Klassen BE und CE soll erweitert werden.

Im Straßenverkehrsgesetz sind die Löschfristen für Daten aus den örtlichen Fahrerlaubnisregistern anzupassen, um ausreichend Zeit für eine Prüfung zu gewinnen, welche Daten erhalten bleiben dürfen. Des Weiteren wird die verkehrsrechtliche Einordnung von Elektrofahrrädern klargestellt.

Im Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz wird die Voraussetzung geschaffen, dass beim Erwerb der Grundqualifikation keine Fahrerlaubnis mehr vorliegen muss.

#### **B. Lösung**

- Redaktionelle Änderungen sowie Klarstellungen im Güterkraftverkehrsgesetz,

- Anpassung der Kabotagebestimmung im Güterkraftverkehrsgesetz,
- Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Nutzung von Daten aus der Werkverkehrsdatei,
- Umsetzung völkerrechtlicher Verpflichtungen aus dem AETR durch Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Ahndung von Auslandstaten,
- Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Übermittlung von Adressdaten aus der Binnenschiffsbestandsdatei an das Bundesamt für Güterverkehr,
- Ergänzungen der Fahrlehrererlaubnis im Fahrlehrergesetz,
- Anpassung der Fristenregelung für die Löschung von Daten im örtlichen Fahrerlaubnisregister,
- Ergänzung der Kraftfahrzeugdefinition im Straßenverkehrsgesetz,
- Anpassung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes.

### **C. Alternativen**

Keine.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

### **E. Erfüllungsaufwand**

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für den Bund

Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe e, Absatz 3)

Durch den Wegfall der Aufgabenzuweisung nach § 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe e werden jährlich Verwaltungskosten in Höhe von 29 000 Euro eingespart. Der Wegfall der Übermittlungspflicht nach § 11 Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 2 Buchstabe e führt nicht zu nennenswerten Einsparungen.

Zu Artikel 3

Bei der Bereitstellung von Adressdaten durch die Zentrale Schiffsuntersuchungskommission an das Bundesamt für Güterverkehr entsteht jährlich ein Erfüllungsaufwand von ca. 200 Euro.

Im Gegenzug werden beim Bundesamt für Güterverkehr Einsparungen in Höhe von ca. 600 Euro erreicht.

Für die Länder entsteht kein Erfüllungsaufwand.

### **F. Weitere Kosten**

Keine.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 20. März 2013

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

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und  
anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

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

Der Bundesrat hat in seiner 907. Sitzung am 1. März 2013 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

Vom ...

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

### Artikel 1

#### Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 1a des Gesetzes vom 25. November 2012 (BGBl. I S. 1381) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der 4. Abschnitt der Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe zu § 16 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 17 Nationale Kontaktstelle und europäischer Informationsaustausch“.

b) Die Angabe zu § 17a wird wie folgt gefasst:

„§ 17a Zuständigkeit für die Durchführung internationalen Verkehrsrechts“.

2. § 5 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Satz 1 gilt nicht für Inhaber von Gemeinschaftslizenzen aus der Republik Kroatien.“

3. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6  
Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr  
durch Gebietsfremde

Ein Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz nicht im Inland hat, ist für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr von der Erlaubnispflicht nach § 3 befreit, soweit er Inhaber der jeweils erforderlichen Berechtigung ist. Berechtigungen sind die

1. Gemeinschaftslizenz,
2. Genehmigung auf Grund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT-Resolution) vom 14. Juni 1973 (BGBl. 1974 II S. 298) nach Maßgabe der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV) vom 28. Dezember 2011 (BGBl. I S. 42) in der jeweils geltenden Fassung,
3. CEMT-Umzugsgenehmigung,
4. Schweizerische Lizenz für den gewerblichen Güterkraftverkehr auf Grund des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße vom 21. Juni

1999 (ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 91) in der jeweils geltenden Fassung oder

5. Drittstaatengenehmigung.“

4. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass bei einer Güterbeförderung im Inland, für die eine Erlaubnis nach § 3 oder eine Berechtigung nach § 6 erforderlich ist, während der gesamten Fahrt folgende Dokumente und Nachweise mitgeführt werden:

1. die Erlaubnis oder eine Erlaubnisausfertigung, eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz oder der Schweizerischen Lizenz, eine CEMT-Genehmigung, eine CEMT-Umzugsgenehmigung oder eine Drittstaatengenehmigung,
2. der für das eingesetzte Fahrzeug vorgeschriebene Nachweis über die Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltauflagen,
3. ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis, in dem das beförderte Gut, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber angegeben werden.

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

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Das Begleitpapier oder der sonstige Nachweis nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 kann statt durch Aushändigen des Dokumentes auch auf andere geeignete Weise zugänglich gemacht werden.“

bb) Der neue Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Ausländisches Fahrpersonal muss auch den Pass oder ein sonstiges zum Grenzübertritt berechtigendes Dokument mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.“

c) Absatz 3 wird aufgehoben.

5. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe e wird aufgehoben.

b) In Absatz 3 wird nach den Wörtern „Absatzes 2 Nr. 3 Buchstabe d“ die Angabe „und e“ gestrichen.

6. In § 12 Absatz 1 Satz 3 werden nach den Wörtern „Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen“ die Wörter „, Zutritt zum Fahrzeug zu gestatten“ eingefügt.

7. § 15a Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
  - b) In Nummer 4 wird nach der Angabe „des § 14a“ das Wort „und“ angefügt.
  - c) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 angefügt:
 

„5. für die Erledigung der Aufgaben, die ihm nach dem Gesetz zur Sicherstellung des Verkehrs sowie durch das Gesetz zur Sicherstellung von Verkehrsleistungen übertragen sind,“.
8. In § 17 Absatz 5 Satz 1 werden nach der Angabe „§ 3 Absatz 5b“ die Wörter „oder § 25a des Personenbeförderungsgesetzes“ eingefügt.
9. § 19 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) Die Nummern 3 bis 5 werden wie folgt gefasst:
      - „3. entgegen § 7 Absatz 1 Satz 1 oder Satz 3 nicht dafür sorgt, dass ein dort genanntes Dokument oder ein dort genannter Nachweis mitgeführt wird,
      4. entgegen § 7 Absatz 1 Satz 2 ein dort genanntes Dokument oder einen dort genannten Nachweis einschweift oder mit einer Schutzschicht überzieht,
      5. entgegen
        - a) § 7 Absatz 2 Satz 1 oder
        - b) § 7 Absatz 2 Satz 3 oder Satz 4
 ein dort genanntes Dokument, einen dort genannten Nachweis, einen Pass, ein sonstiges zum Grenzübertritt berechtigendes Dokument oder eine langfristige Aufenthaltsberechtigung-EG nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,“.
    - bb) Nummer 6 wird aufgehoben.
    - cc) In Nummer 9 wird die Angabe „§ 21a Abs. 2 Satz 3“ durch die Wörter „§ 21a Absatz 2 Satz 2“ ersetzt.
  - b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 6 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
    - bb) Nummer 7 wird durch die folgenden Nummern 7 und 8 ersetzt:
      - „7. nach Durchführung einer grenzüberschreitenden Beförderung in einen Mitgliedstaat und unbeladener Einfahrt nach Deutschland mehr als eine Kabotagebeförderung durchführt oder
      8. eine Kabotagebeförderung nicht innerhalb von drei Tagen im Anschluss an eine unbeladene Einfahrt nach Deutschland beendet.“
10. In § 21 Absatz 3 werden die Wörter „§ 19 Absatz 1 Nummer 4 in Verbindung mit § 7 Absatz 2 Satz 2, § 19 Absatz 1 Nummer 6c, 6d, 6e“ durch die Wörter „§ 19

Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe b, Nummer 6c, 6d, 6e“ ersetzt.

11. § 21a Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Soweit dies zur Durchführung der Aufgaben nach Absatz 1 erforderlich ist, können die Beauftragten der Aufsichtsbehörden gegenüber Eigentümern und Besitzern von Fahrzeugen zur Güterbeförderung und allen an der Beförderung oder an den Handelsgeschäften über die beförderten Güter Beteiligten folgende Maßnahmen ergreifen:

1. Grundstücke und Geschäftsräume innerhalb der üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten betreten sowie
2. die erforderlichen Schriftstücke und Datenträger, insbesondere Aufzeichnungen, Frachtbriefe und Unterlagen über den Fahrzeugeinsatz einsehen und hieraus Abschriften, Auszüge, Ausdrucke und Kopien anfertigen oder elektronisch gespeicherte Daten auf eigene Datenträger übertragen.

Die in Satz 1 genannten Personen haben diese Maßnahmen zu gestatten.“

## Artikel 2

### Änderung des Fahrpersonalgesetzes

Dem § 8 des Fahrpersonalgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Juli 2010 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist, wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 Buchstabe b und Nummer 4 Buchstabe b kann eine Ordnungswidrigkeit wegen einer Zuwiderhandlung gegen das AETR auch dann geahndet werden, wenn die Ordnungswidrigkeit nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes begangen wurde.“

## Artikel 3

### Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

§ 9 Absatz 5 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 125 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 4 wird nach dem Wort „Bundes“ ein Komma eingefügt.
2. Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 eingefügt:
 

„5. Durchführung der Marktbeobachtung nach § 14 des Güterkraftverkehrsgesetzes an das Bundesamt für Güterverkehr.“

## Artikel 4

### Änderung des Fahrlehrergesetzes

§ 1 des Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), das zuletzt durch Artikel 58 des Gesetzes vom

6. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2515) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Klassen entsprechen der Einteilung der Fahrerlaubnis nach Artikel 4 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18).“

2. In Absatz 2 werden die Sätze 2 und 3 wie folgt gefasst:

„Die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE berechtigt auch zur Ausbildung von Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis der Klasse L erwerben wollen. Die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE berechtigt auch zur Ausbildung von Fahrschülern, welche die Fahrerlaubnis der Klasse T erwerben sollen.“

### **Artikel 5**

#### **Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 118 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 1 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Keine Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und

1. beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher,

2. wenn der Fahrer im Treten einhält,

unterbrochen wird. Satz 1 gilt auch dann, soweit die in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge zusätzlich über eine elektromotorische Anfah- oder Schiebehilfe verfügen, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers, ermöglicht. Für Fahrzeuge im Sinne der Sätze 1 und 2 sind die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden.“

2. In § 65 Absatz 10 Satz 2 werden die Wörter „bis zum 31. Dezember 2012“ durch die Wörter „bis zum 31. Dezember 2014“ ersetzt.

### **Artikel 6**

#### **Änderung des Berufskraftfahrer- Qualifikations-Gesetzes**

In § 4 Absatz 4 Satz 1 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Mai 2011 (BGBl. I S. 952, 1374) geändert worden ist, werden nach den Wörtern „Erwerbs der“ die Wörter „Grundqualifikation oder der“ eingefügt.

### **Artikel 7**

#### **Inkrafttreten**

Artikel 1 tritt am 1. Juli 2013 in Kraft. Im Übrigen tritt dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Mit der Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) erfolgen einige redaktionelle Anpassungen sowie Klarstellungen. So wird das Inhaltsverzeichnis um eine mit der letzten Änderung hinzu gekommene Vorschrift ergänzt und redaktionell berichtigt. Klarstellend werden auch die §§ 6 und 7 neu gefasst. In § 7 wird außerdem klarstellend aufgenommen, dass der Nachweis des Marktzugangs nur durch Mitführen der beglaubigten Kopie einer Gemeinschaftslizenz oder Schweizerischen Lizenz erfolgen kann.

Durch den Wegfall der Kabotagebeschränkungen für Bulgarien und Rumänien ist eine weitere Anpassung notwendig. Im Vorgriff auf den Beitritt Kroatiens zur Europäischen Union, der am 1. Juli 2013 wirksam werden wird, wird in § 5 GüKG bereits die notwendige Kabotagebeschränkung verankert.

In § 11 Absatz 2 GüKG entfällt künftig die dem Bundesamt für Güterverkehr zugewiesene Aufgabe der Kontrolle umsatzsteuerrechtlicher Vorschriften. Die Kontrolle ist nicht mehr erforderlich, es kommt damit zu Einsparungen im Verwaltungsbereich.

In § 15a Absatz 4 GüKG wird zur Erfüllung der Aufgaben der zivilen Notfallvorsorge die Möglichkeit geschaffen, Daten aus der Werkverkehrsdatei zu nutzen.

Im Fahrpersonalgesetz wird zur Umsetzung völkerrechtlicher Verpflichtungen aus dem AETR eine Abkehr vom Grundsatz der Territorialität verankert.

Die Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes schafft für das Bundesamt für Güterverkehr die Möglichkeit, Adressdaten von Unternehmen der deutschen Partikulierschiffahrt für die Marktbeobachtung zu nutzen.

Im Straßenverkehrsgesetz wird geregelt, dass bestimmte Elektrofahrräder keine Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind. Des Weiteren werden die Löschfristen für Daten aus den örtlichen Fahrerlaubnisregistern angepasst.

Durch eine Änderung des Fahrlehrergesetzes wird der Umfang der Lehrberechtigung bei den Klassen BE und CE geändert.

Im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass bei Erwerb der Grundqualifikation keine Fahrerlaubnis mehr vorliegen muss.

#### II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Straßenverkehrsgesetzes, des Fahrlehrergesetzes und des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (Artikel 1, 2, 4, 5 und 6) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Die Regelungen sind zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich.

Unterschiedliche Regelungen zu den Rechtsfolgen auf Grund des Wegfalls der Kabotagebeschränkungen für Bulgarien und Rumänien sowie zu einer Kabotagesperre für Kroatien bergen die konkrete Gefahr einer nicht hinnehmbaren Rechtszersplitterung:

Eine Vielzahl von Regelungen auf Länderebene bei den Vorschriften im Hinblick auf den Beitritt von Kroatien zur Europäischen Union (Artikel 1 Nummer 3) würde dazu führen, dass bei dem selben 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.

Darüber hinaus sind bundeseinheitliche Regelungen auch zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich.

Das Güterkraftverkehrsgewerbe ist länderübergreifend mobil. Unterschiedliche Regelungen durch die einzelnen Länder würden 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.

Auch das Fahrlehrerwesen, die Berufskraftfahrerqualifikation sowie die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften wirken länderübergreifend und bedürfen daher der bundesrechtlichen Regelung.

Die Gesetzgebungskompetenz im Hinblick auf Artikel 3 (Binnenschiffahrtsgesetz) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 des Grundgesetzes.

#### III. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Keine.

#### IV. Erfüllungsaufwand

Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe e, Absatz 3)

Durch den Wegfall der Aufgabenzuweisung nach § 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe e werden jährlich Verwaltungskosten in Höhe von ca. 29 000 Euro eingespart. Dies begründet sich wie folgt:

Die Aufgabe zur Überwachung der Vorschriften über die Umsatzsteuer wird im Bundesamt für Güterverkehr durch Mitarbeiter des Innendienstes sowie des Straßenkontrolldienstes, jeweils mittlerer Dienst, erledigt. Jährlich werden ca. 800 Kontrollmitteilungen zur umsatzsteuerlichen Erfassung erstellt und an das Bundeszentralamt für Steuern übermittelt.

Für die Tätigkeit des Innendienstes werden zur Aufgabenerledigung ca. 808 Arbeitsstunden pro Jahr benötigt. Im Außendienst fallen ca. 240 Arbeitsstunden pro Jahr an. Multi-



pliziert mit einem Lohnkostensatz von 27,40 Euro für Mitarbeiter des mittleren Dienstes (mD) ergibt sich hieraus eine Gesamtersparnis von ca. 29 000 Euro.

Die eingesparten Sachkosten (Porto, Büromaterial) befinden sich im Bagatellbereich und wurden daher nicht ermittelt.

Nennenswerte Einsparungen werden durch die Streichung der Pflicht zur Datenübermittlung nach § 11 Absatz 2 Buchstabe e in Verbindung mit § 11 Absatz 3 GüKG nicht erzielt.

#### Zu Artikel 1 Nummer 7

Durch die Nutzung der Daten aus der Werkverkehrsdatei für die Aufgaben der zivilen Notfallvorsorge entsteht beim Bundesamt für Güterverkehr kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand. Die Datei wird im eigenen Hause geführt, die Daten können elektronisch bereitgestellt werden.

#### Zu Artikel 3

Bei der Bereitstellung von Adressdaten durch die Zentrale Schiffsuntersuchungskommission an das Bundesamt für Güterverkehr entsteht jährlich Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 200 Euro.

Es wird davon ausgegangen, dass seitens des Bundesamtes dreimal jährlich Adressdaten benötigt werden. Für die Extrahierung der Daten aus der Datei sowie die Bereitstellung der Listen an das Bundesamt für Güterverkehr wird von einem zeitlichen Aufwand pro Fall von zwei Stunden ausgegangen, erledigt durch einen Mitarbeiter des gehobenen Dienstes. Bei veranschlagten sechs Arbeitsstunden pro Jahr und einem Lohnkostensatz von 35,70 Euro ergibt sich insgesamt ein Erfüllungsaufwand von ca. 200 Euro.

Durch die Möglichkeit, Daten aus der Binnenschiffahrtsaufgabendatei zu erhalten, entfallen beim Bundesamt für Güterverkehr im Gegenzug Rechercheaufwände. Für diese Recherchen werden zwei Personentage/Jahr durch einen Mitarbeiter des gehobenen Dienstes veranschlagt. Es ergibt sich eine Einsparung von ca. 600 Euro.

Den Berechnungen zugrunde liegt jeweils der Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand: September 2012).

#### V. Weitere Kosten

Keine.

#### VI. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

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

#### VII. Nachhaltigkeit

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

### B. Zu den einzelnen Vorschriften

**Zu Artikel 1** (Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

**Zu Nummer 1** (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird ergänzt und redaktionell berichtigt.

**Zu Nummer 2** (§ 5 Satz 2)

Mit Wirkung vom 1. Januar 2012 besteht europarechtlich keine Möglichkeit mehr, Unternehmer aus Bulgarien und Rumänien von Kabotageverkehren innerhalb Deutschlands auszuschließen. Die bisherige Regelung des § 5 Satz 2 ist daher entbehrlich. Im Vorgriff auf den Beitritt Kroatiens zur Europäischen Union, der am 1. Juli 2013 wirksam werden wird, wird im neuen Satz 2 des § 5 GüKG bereits die notwendige Kabotagebeschränkung verankert.

**Zu Nummer 3** (§ 6)

Die Vorschrift wird neu gefasst, um dem Inkrafttreten der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr, welche die rechtlichen Grundlagen sowohl für die Drittstaatengenehmigung als auch für die CEMT-Umzugsgenehmigung enthält, Rechnung zu tragen. Darüber hinaus wird § 6 Satz 2 Nummer 2 redaktionell angepasst.

**Zu Nummer 4** (§ 7)

Die Mitführungspflichten für Unternehmer und Fahrpersonal werden neu strukturiert und insgesamt übersichtlicher gestaltet. In Absatz 1 Nummer 1 wird außerdem klargestellt, dass der Nachweis nicht durch Mitführen einer Gemeinschaftslizenz oder einer Schweizerischen Lizenz im Original erbracht werden kann. Mitzuführen ist vielmehr eine beglaubigte Kopie der jeweiligen Lizenz. Jeder Unternehmer, der grenzüberschreitenden, gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU bzw. mit der Schweiz betreiben will, benötigt eine Originallizenz sowie zumindest eine beglaubigte Kopie. Letztere ist im Fahrzeug bei der Beförderung mitzuführen. Die Originallizenz hat hingegen im Betrieb zu verbleiben. Dies sowie die Verpflichtung, dass nur Unternehmer, die über gültige Lizenzen verfügen zum gewerblichen Güterkraftverkehr berechtigt sind, ergeben sich bereits aus europäischem Recht. Neue Verpflichtungen werden mithin nicht eingeführt.

Klarstellend wird außerdem geregelt, dass das Begleitpapier oder der sonstige Nachweis außer durch Aushändigen des Dokuments auch in anderer Weise bei der Kontrolle zugänglich gemacht werden können. Dies ist beispielsweise möglich indem dem Kontrolleur Einsicht auf einen Bildschirm gewährt wird, auf dem das Dokument lesbar ist. Nicht erfüllt ist die Anforderung des § 7 Absatz 2 Satz 2 hingegen, wenn zur Herstellung der Lesbarkeit technische Ausrüstung auf seitens des Kontrollbeamten erforderlich wäre.

**Zu Nummer 5** (§ 11)

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

Das Bundesamt für Güterverkehr wird die Aufgabe zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Um-

satzsteuer, die für die Beförderung von Gütern im Binnenverkehr durch ausländische Unternehmer oder mit nicht im Inland zugelassenen Fahrzeugen anfällt, nicht mehr wahrnehmen. In Absprache mit dem Bundesministerium der Finanzen kann die gesetzliche Aufgabenzuweisung mithin entfallen.

#### **Zu Buchstabe b** (Absatz 3)

Mit der Aufhebung der Wörter „und e“ in § 11 Absatz 3 entfällt eine Verpflichtung des Bundesamtes für Güterverkehr, Daten an die zuständigen Finanzbehörden zu übermitteln. Dies ist notwendige Folge einer Streichung der Aufgabenzuweisung nach § Absatz 2 Buchstabe e. Für den Bereich der LKW-Maut besteht nach den §§ 4 und 7 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ein gesetzliches Verbot der Datenübermittlung.

#### **Zu Nummer 6** (§ 12 Absatz 1 Satz 3)

Bei Straßenkontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr ist der Zutritt des Kontrolleurs zum Fahrzeug sowie zur Fahrerkabine notwendig, um den Kontrollauftrag erfüllen zu können. So erfordert z. B. eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über die Ladungssicherung oder des Gefahrgutrechts ein Betreten der Ladefläche des Fahrzeugs. Die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten und auch der Vorschriften des Bundesfernstraßenmautgesetzes kann ein Betreten des Führerhauses des LKW notwendig machen. Eine rechtliche Befugnis zum Betreten des Fahrzeugs besteht im Zusammenhang mit der Durchführung des gesetzlichen Kontrollauftrags, soweit ein Betreten diesbezüglich erforderlich ist. Jedoch werden derartige Befugnisse des Kontrollpersonals von den Fahrern häufig bestritten, der Zutritt wird verweigert. Um die Kontrollsituation zu entlasten und mögliche Zwangsmaßnahmen zu vermeiden, wird § 12 Absatz 1 Satz 3 klarstellend um das Recht des Kontrolleurs ergänzt, Fahrzeug sowie Fahrerkabine zu betreten.

#### **Zu Nummer 7** (§ 15a Absatz 4)

Das Bundesamt für Güterverkehr ist zuständig für die Erledigung von Aufgaben nach dem Verkehrsleistungs- und dem Verkehrssicherstellungsgesetz. Der Kreis der im Anwendungsfall Leistungspflichtigen ist nach beiden Rechtsgrundlagen nicht auf Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs beschränkt. Vielmehr können auch die sonstigen Eigentümer und Besitzer von Verkehrsmitteln zu Leistungen verpflichtet werden. Zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen sind Vorsorgeplanungen durchzuführen. Um Engpässe an Transportkapazitäten im Ereignisfall zu vermeiden, kann künftig auch auf die Daten aus der Werkverkehrsdatei zugegriffen werden. Die Regelung entspricht § 15 Absatz 4 Nummer 3.

#### **Zu Nummer 8** (§ 17 Absatz 5 Satz 1)

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben hat das Bundesamt für Güterverkehr als nationale Kontaktstelle den nationalen Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten auf Anfrage Auskunft zu erteilen über Personen, denen eine deutsche Behörde die Führung von Kraftverkehrsgeschäften wegen Unzuverlässigkeit bestandskräftig untersagt hat. Diese Verpflichtung bezieht sich sowohl auf den Güterkraftverkehr als auch auf den Personenverkehr. In die Vorschrift des § 17

Absatz 5 GüKG ist eine Bezugnahme auf § 25a des Personenbeförderungsgesetzes einzufügen.

#### **Zu Nummer 9** (§ 19)

- a) Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Neufassung des § 7 GüKG.
- b) Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Neufassung des § 7 GüKG.
- c) Die bisherige Bußgeldnorm des § 19 erfasst nicht den Fall, dass ein Transportunternehmer im unmittelbaren Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung in einen anderen Mitgliedstaat der EU, ohne dort eine Kabotagebeförderung durchzuführen, leer nach Deutschland einfährt, und hier mehr als eine Kabotagebeförderung durchführt. Durch die Neufassung wird auch dieser Fall miterfasst.
- d) Der bisherige Absatz 2a erfasst nicht den Fall, dass ein Transportunternehmer nach unbeladener Einfahrt nach Deutschland die hier zulässige eine Kabotagebeförderung nicht innerhalb von drei Tagen nach der unbeladenen Einfahrt beendet. Dieser Fall wird nun durch Nummer 8 geregelt.

#### **Zu Nummer 10** (§ 21 Absatz 3)

Redaktionelle Folgeänderung zur Neufassung des § 7 GüKG.

#### **Zu Nummer 11** (§ 21a Absatz 2)

Mit der Änderung erfolgt eine redaktionelle Angleichung des Wortlauts von § 21a Absatz 2 an den Wortlaut des § 12 Absatz 4. Inhaltlich sollte das Betriebskontrollrecht des Bundesamtes für Güterverkehr und das der zuständigen Landesaufsichtsbehörde bei der Neufassung des Güterkraftverkehrsgesetzes im Jahre 1998 gleichwertig ausgestaltet sein.

Die abweichende Formulierung hat jedoch zu Unklarheiten bei den kontrollierten Unternehmen geführt. Neue Befugnisse sind mit der Änderung nicht verbunden.

#### **Zu Artikel 2** (Änderung des Fahrpersonalgesetzes)

Durch die Ergänzung von § 8 des Fahrpersonalgesetzes mittels Aufnahme eines neuen Absatzes 4 wird bei Verstößen gegen das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) die Möglichkeit geschaffen, dass derartige Zuwiderhandlungen in Deutschland auch dann geahndet werden können, wenn der Verstoß im Ausland begangen wurde. Der neue § 8 Absatz 4 durchbricht damit den Grundsatz der Territorialität.

Artikel 12 Absatz 6 des AETR verpflichtet die Vertragsparteien, ihre Behörden zu ermächtigen, bei in ihrem Hoheitsgebiet festgestellten Verstößen gegen das AETR Sanktionen zu verhängen und zwar selbst dann, wenn die Verstöße im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder einem Drittstaat begangen wurden. Deutschland hat das AETR vollumfänglich ratifiziert. Aufgrund völkerrechtlicher Bindung ist eine Ahndungsmöglichkeit für Auslandstaten zu schaffen.

Für das Unionsrecht besteht mit § 8a Absatz 5 des Fahrerlaubnisgesetzes bereits eine entsprechende Regelung.

### **Zu Artikel 3** (Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes)

Im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung nach § 14 GüKG führt die Marktbeobachtung des Bundesamtes für Güterverkehr regelmäßig Marktgespräche mit Unternehmen und Vertretern des Verkehrsgewerbes – auch in der Binnenschiffahrt – durch. Um die aktuelle Situation in der deutschen Binnenschiffahrt besser beurteilen zu können, werden durch die Marktbeobachtung zusätzlich halbjährlich schriftliche Umfragen bei Unternehmern der Partikulierschiffahrt durchgeführt. Die Teilnahme an den Befragungen ist für die Unternehmer freiwillig. Als Auswahlgrundlage für die Befragungen werden Adressdaten benötigt, die in der Binnenschiffahrtsbestandsdatei nach § 9 des Binnenschiffahrtsgesetzes vorgehalten werden. Die Ergänzung von § 9 Absatz 5 schafft die Möglichkeit, personenbezogene Daten für die Zwecke der Marktbeobachtung an das Bundesamt für Güterverkehr zu übermitteln.

### **Zu Artikel 4** (Änderung des Fahrerlaubnisgesetzes)

#### **Zu Nummer 1** (§ 1 Absatz 1 Satz 4)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die ab dem 19. Januar 2013 anzuwendende Regelung der sog. 3. EU-Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG), mit der die Fahrerlaubnisklassen zum Teil neu definiert werden.

#### **Zu Nummer 2** (§ 1 Absatz 2 Satz 2 und 3)

Bei der vorgenommenen Änderung des § 1 handelt es sich um eine Folgeänderung der Siebten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26. Juni 2012 (BGBl. I S. 1394) mit der die Geschwindigkeitsbeschränkung der Klasse L von 32 km/h auf 40 km/h erhöht wurde.

### **Zu Artikel 5** (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

#### **Zu Nummer 1** (§ 1 Absatz 3 – neu)

In Zusammenhang mit dem Thema Elektromobilität gewinnen sogenannte Elektrofahrräder im öffentlichen Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung. Auf Grund der dynamischen Marktentwicklung und großen Variantenvielfalt besteht oft Unklarheit über die verkehrsrechtliche Einstufung dieser Fahrzeuge und über die daraus resultierenden fahrerlaubnis-, verhaltens- und zulassungsrechtlichen Konsequenzen. Eine Anpassung des § 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) soll Rechtssicherheit bei der verkehrsrechtlichen Einordnung von Elektrofahrrädern schaffen.

Die Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen nimmt in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe h Fahrräder mit Treithilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 Kilowatt ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der

Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird von deren Geltungsbereich aus. Diese Fahrzeuge werden national verkehrsrechtlich bereits als Fahrräder eingestuft.

Viele Elektrofahrräder verfügen zusätzlich über eine sogenannte „Anfahr- oder Schiebehilfe, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers, ermöglicht. Gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2002/24/EG sind auch alle Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h von deren Geltungsbereich ausgenommen. Diese Fahrzeuge können national geregelt werden. Gemäß § 1 Absatz 2 des StVG in der gültigen Fassung sind solche Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge einzustufen.

Die Ergänzung von § 1 StVG um Absatz 3 dient der Schaffung von Rechtsklarheit bei der verkehrsrechtlichen Einstufung von Elektrofahrrädern. Mit der Änderung werden die Abgrenzungsmerkmale aus Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a und h der Richtlinie 2002/24/EG übernommen und entsprechende Beschlüsse des Bund-Länder-Fachausschuss-Technisches Kraftfahrwesen und des Bund-Länder-Fachausschusses StVO sowie eine Empfehlung des 50. Verkehrsgereichtstages in nationales Recht umgesetzt.

#### **Zu Nummer 2** (§ 65 Absatz 10 Satz 2)

Gemäß § 65 Absatz 10 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) löschen die Fahrerlaubnisbehörden aus ihrem örtlichen Fahrerlaubnisregister spätestens bis zum 31. Dezember 2012 die im Zentralen Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten. Da nach Erlöschen der Fahrerlaubnis den Fahrerlaubnisbehörden damit keine Daten zu dieser Fahrerlaubnis mehr zur Verfügung gestanden hätten, wurde mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I, S. 1748) in § 61 StVG die Möglichkeit geschaffen, den Fahrerlaubnisbehörden auch nach Erlöschen der Fahrerlaubnis die sog. „Rumpfdaten“ des § 61 Absatz 1 Nummer 1 StVG zur Verfügung zu stellen.

Die Diskussion mit den für die Durchführung der fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zuständigen Ländern und den Fahrerlaubnisbehörden hat nun gezeigt, dass diese „Rumpfdaten“ nicht ausreichen. Die Fahrerlaubnisbehörden würden mit der Löschung der Daten im örtlichen Fahrerlaubnisregister Informationen verlieren, die sie für ihre tägliche Arbeit insbesondere im Bereich der verkehrsauffälligen Fahrerlaubnisinhaber aber auch für Besitzstandsüberprüfungen benötigen.

Aus diesem Grund wird geprüft, welche Daten erhalten bleiben dürfen. Diese Prüfung und die ggf. erforderlichen rechtlichen Änderungen werden bis zum 31. Dezember 2012 nicht abgeschlossen sein. Da außerdem die Fahrerlaubnisbehörden aufgrund der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (sog. 3. EU-Führerscheinrichtlinie) zum 19. Januar 2013 derzeit mit erheblichen Arbeiten und insbesondere auch Softwareanpassungen belastet sind, soll die Frist bis zum 31. Dezember 2014 verlängert werden.

**Zu Artikel 6** (Änderung des Berufskraftfahrer-  
Qualifikations-Gesetzes)

Nach § 10 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa der Fahrerlaubnis-Verordnung in der ab dem 19. Januar 2013 geltenden Fassung wird das erforderliche Mindestalter für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klassen C und CE auf 18 Jahre und für den Erwerb der Fahrerlaubnisklassen D und DE auf 21 Jahre abgesenkt, wenn zuvor eine Grundqualifikation nach § 4 Absatz 1 Nummer 1 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) erfolgt ist. Nach § 1 Absatz 1 der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) ist jedoch Voraussetzung für eine solche Grundqualifikation, dass eine entsprechende Fahrerlaubnis vorliegt.

Da auch nach Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates eine Fahrerlaubnis nicht Voraussetzung für die Grundqualifikation ist, ist beabsichtigt § 1 Absatz 1 BKrFQV entsprechend zu ändern.

Da damit beim Erwerb der Grundqualifikation keine Fahrerlaubnis mehr vorliegen muss, ist § 4 Absatz 4 BKrFQG dahingehend zu ändern, dass in diesen Fällen bei Fahrten auf öffentlichen Straßen die Begleitung durch einen Fahrlehrer erfolgt und das Fahrzeug den Anforderungen eines für die Fahrausbildung zugelassenen Fahrzeugs genügt.

**Zu Artikel 7** (Inkrafttreten)

Artikel 7 regelt gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 GG das Inkrafttreten des Gesetzes.

## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Gesetzes geprüft.

Zusammenfassung	
Bürgerinnen und Bürger	Nach Angaben des Ressorts kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	Nach Angaben des Ressorts kein Erfüllungsaufwand
Verwaltung (Bund) Jährliche Entlastung: Jährliche Be- und Entlastung:	Durch den Wegfall der Aufgabe der Überwachung umsatzsteuerrechtlicher Vorschriften  Rd. – 29 000 Euro  Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Übermittlung von Adressdaten aus der Binnenschiffsbestandsdatei an das Bundesamt für Güterverkehr  gering
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

## Im Einzelnen

Für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft entsteht kein neuer oder geänderter Erfüllungsaufwand.

Die Verwaltung (Bund) wird aufgrund des Wegfalls der Aufgabe der Überwachung umsatzsteuerrechtlicher Vorschriften um rd. 29 000 Euro pro Jahr entlastet. Zur Übermittlung von Adressdaten aus der Binnenschiffsbestandsdatei (geführt bei der Zentralen Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK)) an das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) – für seine Aufgabe der Marktbeobachtung – wird mit vorliegendem Entwurf eine Rechtsgrundlage geschaffen. Für die Extrahierung und Bereitstellung der Adressdaten für das BAG entsteht bei der ZSUK jährlicher Aufwand in geringer Höhe. Im Gegenzug wird das BAG aufgrund der nun nicht mehr notwendigen Recherchen jährlich ebenfalls in geringer Höhe entlastet.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

## Anlage 3

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 907. Sitzung am 1. März 2013 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**1. Zu Artikel 4 Nummer 1** (§ 1 Absatz 1 Satz 2 und 4 FahrIG)

Artikel 4 Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

„1. Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 2 werden nach der Angabe „Klassen A“ die Wörter „(ohne Beschränkung auf leistungsbezogene Kraftfahrzeuge)“ gestrichen.

b) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

< ... weiter wie Vorlage ... >‘

**Begründung**

Zu Buchstabe a

Infolge der mit der Sechsten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. Januar 2011 (BGBl. I S. 3) erfolgten Neuordnung der Fahrerlaubnisklassen kann die nähere Differenzierung entfallen. Es gibt nur noch eine Klasse A. Leistungsbegrenzte Kraftfahrzeuge fallen unter die Klasse A2.

Zu Buchstabe b

< ... wie Vorlage ... >

**2. Zu Artikel 4 Nummer 2** (§ 1 Absatz 2 FahrIG)

Artikel 4 Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Zur Ausbildung von Fahrlehrern berechnen auch im Falle

1. einer Fahrerlaubnis der Klassen A, A2, A1 und AM die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A,

2. einer Fahrerlaubnis der Klasse L die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE,

3. einer Fahrerlaubnis der Klasse T die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE.“

**Begründung**

Bei der vorgenommenen Änderung des § 1 handelt es sich um eine Folgeänderung der Sechsten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. Januar 2011 (BGBl. I S. 3) und der dort erfolgten Neuordnung der Fahrerlaubnisklassen. Ferner handelt es sich um eine Folgeänderung der Siebten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26. Juni 2012 (BGBl. I S. 1394) mit der die Geschwindigkeitsbeschränkung der Klasse L von 32 km/h auf 40 km/h erhöht wurde.

**3. Zu Artikel 5 Nummer 1a – neu** – (§ 29 Absatz 8 Satz 1 und 2 StVG)

In Artikel 5 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

„1a. § 29 Absatz 8 Satz 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„Ist eine Eintragung im Verkehrszentralregister getilgt, dürfen die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Absatz 2 nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden. Unterliegt eine Eintragung im Verkehrszentralregister über eine gerichtliche Entscheidung einer zehnjährigen Tilgungsfrist, darf sie nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist nach den vorstehenden Vorschriften entspricht, nur noch für folgende Zwecke an die nach Landesrecht zuständige Behörde übermittelt und dort genutzt werden:

1. zur Durchführung von Verfahren, die eine Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand haben,

2. zum Ergreifen von Maßnahmen nach dem Punktsystem nach § 4 Absatz 3.“

**Begründung**

In § 29 Absatz 8 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz wird das Verwertungsverbot für gelöschte Eintragungen (Löschung nach Ablauf der Tilgungsfrist und der Überlieferungsfrist) von nur gerichtlichen Entscheidungen auf jegliche Eintragungen aus Gründen der Klarstellung erweitert.

In Satz 2 wird zum einen die Art der Eintragung ausdrücklich klargestellt. Zum anderen wird die Verwertbarkeit auch auf Zwecke des Punktsystems erweitert. Nach dem Wortlaut des bisherigen Satz 2 ist die Möglichkeit der Verwertung einer strafgerichtlichen Entscheidung mit einer Tilgungsfrist von zehn Jahren nach einem Zeitraum von fünf Jahren auf ein Verfahren beschränkt, das die Erteilung oder Entziehung der Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat. Unklar war, ob dies auch für Maßnahmen nach dem Punktsystem galt, das heißt, ob die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar die Vorstufe zur Fahrerlaubnisentziehung darstellte. Wäre dem so, dann würde die zehnjährige Verwertbarkeit über den Wortlaut der Regelung hinaus auch für Verfahren gelten, die möglicherweise künftige Fahrerlaubnisentziehungsverfahren einleiten. Mit Urteil vom 18. August 2011 hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) des Landes Sachsen-Anhalt (Az. 3 M 348/11) entschieden, dass eine Eintragung über eine gerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister für die Anordnung eines Aufbauseminars gemäß § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist entspricht, nicht verwertet werden darf.

Die Richter begründeten ihre Entscheidung damit, dass auf Grund der Entstehungsgeschichte nicht ersichtlich ist, dass über den Wortlaut der Regelung hinaus die Ausnahme der zehnjährigen Verwertbarkeit auf Verfahren Anwendung findet, die die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar zum Gegenstand haben. Die Gesetzssystematik spreche vielmehr dafür, ein auf die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar gerichtetes Verfahren nicht einem Verfahren zur Entziehung einer Fahrerlaubnis gleichzusetzen. Zur Korrektur dieser sich entwickelnden Rechtsprechung schreibt dieser Gesetzentwurf die Verwertbarkeit auch für das Ergreifen von Maßnahmen nach dem Punktsystem ausdrücklich fest. Sinn und Zweck des Punktsystems ist es, alle rechtskräftigen Entscheidungen, die mit Punkten bewertet sind, zur Ermittlung des Punktestandes und den damit verbundenen Maßnahmen nach dem Punktsystem heranziehen zu können. Würde man die von der Rechtsprechung des OVG Sachsen-Anhalt vorgenommene Auslegung der bisherigen Regelung beibehalten, hätte dies zur Folge, dass Maßnahmen erst auf Grund weiterer Zuwiderhandlungen ergriffen werden können, während die nichtberücksichtigte strafgerichtliche Entscheidung aber bereits zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führen könnte. Dies würde eine ungewollte und unsystematische Ausnahme darstellen, was deshalb korrigiert wird.

**4. Zu Artikel 6 Nummer 1 und 2** (§ 4 Absatz 4 Satz 1 und § 7 Absatz 2 Nummer 4 BKrFQG)

Artikel 6 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 6

Änderung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes

Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Mai 2011 (BGBl. I S. 952, 1374) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Absatz 4 Satz 1 werden nach den Wörtern „Erwerbs der“ die Wörter „Grundqualifikation oder der“ eingefügt.
2. In § 7 Absatz 2 Nummer 4 wird das Wort „nachgewiesen“ durch das Wort „gewährleistet“ ersetzt.

**Begründung**

Zu Nummer 1

< ... wie Vorlage ... >

Zu Nummer 2

Nach Anhang I Abschnitt 5 Nummer 5.2.3 der Richtlinie 2003/59/EG vom 15. Juli 2003 müssen die Ausbildungsstätten eine fortlaufende Weiterbildung des Lehrpersonals „nur“ gewährleisten. Das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz geht in seiner aktuellen Formulierung darüber hinaus, weil es eine Nachweispflicht postuliert. Dies führt zu Schwierigkeiten im Vollzug, da einheitlich Kriterien fehlen, welche Art, welcher Inhalt und Umfang der Weiterbildung als Nachweis anerkannt werden können.

Die Ausbildungsstätten sind dennoch gehalten, in geeigneter Form den Nachweis über die Erfüllung dieser Pflicht zu dokumentieren. Für die Anerkennungsbehörden besteht somit die Möglichkeit der Überprüfung.

**Anlage 4****Gegenäußerung der Bundesregierung****Zu Nummer 1****Zu Artikel 4 Nummer 1** (§ 1 Absatz 1 Satz 2 und 4  
FahrIG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Durch den Vorschlag entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

**Zu Nummer 2****Zu Artikel 4 Nummer 2** (§ 1 Absatz 2 FahrIG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Durch den Vorschlag entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

**Zu Nummer 3****Zu Artikel 5 Nummer 1 a – neu –** (§ 29 Absatz 8 Satz 1  
und 2 StVG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Dieser Änderungsvorschlag des Bundesrates wird nur in vereinzelten Fällen zu Mehraufwand bei der Verwaltung führen, der in der Gesamtsumme nicht beziffert werden kann, sich jedoch pro Fall lediglich im Rahmen des täglichen Standardverfahrens hält.

**Zu Nummer 4****Zu Artikel 6 Nummer 1 und 2** (§ 4 Absatz 4 Satz 1 und  
§ 7 Absatz 2 Nummer 4  
BKrFQG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Durch den Vorschlag entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.