

Stellungnahme

zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

und

zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 5. Februar 2024

Zu den Rechtssetzungsvorhaben GüKG und VUDat-DV nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Erwägungen

Der vorgelegte Entwurf für die Vierte Novelle des Güterkraftverkehrsgesetzes ist grundsätzlich zu begrüßen, da sie im Wesentlichen den Anspruch an die Angleichung des nationalen Rechts an das Unionsrecht, die Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und auf die Verbesserung der Kontrollmaßnahmen im Straßengüterverkehr erfüllt.

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

Zu Artikel 1 - Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

- § 3 Gewerblicher Güterverkehr durch Inländer

§ 3 (5a): In der Begründung zur Streichung der Anhörung der Verbände des Verkehrsgewerbes heißt es, dass diese in der Vergangenheit von ihrer Möglichkeit zur Stellungnahme zur Erteilung, Rücknahme oder Widerruf von Lizenzen nicht Gebrauch gemacht hätten. Insbesondere die Genehmigungsbehörden der Bundesländer sehen in den (regionalen) Verkehrsverbänden hingegen wichtige Ansprechpartner. Dort liegen Kenntnisse über Unternehmensstrukturen und Wettbewerbsverhalten vor, die von den Behörden genutzt werden. Aus diesem Grund sollte die Streichung der Verkehrsverbände aus dem Anhörverfahren überdacht werden.

- § 7 (1) 3. Begleitpapier

Die Bruttomasse ist nicht notwendigerweise Gegenstand des Frachtvertrages. Im HGB § 408 (1) 8. heißt es, „*das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes*“;“. Es ist im Teilladungsverkehr und Sammelgut durchaus üblich, in Lademetern zu rechnen.

Es wäre daher zweckmäßig, § 7 (1) 3. Wie folgt zu fassen:

...ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis, in dem das Kennzeichen des Kraftfahrzeugs, die beförderten Güter, deren Bruttomasse oder die anders angegebene Menge, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber angegeben werden.

- § 7a Haftpflichtversicherung

Die Beibehaltung der Versicherungspflicht wird ausdrücklich begrüßt.

■ § 16 Risikoeinstufungssystem

Die Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 birgt die grundsätzliche Gefahr, dass Unternehmen, die größere Fahrzeugflotten an mehreren Standorten mit einer EU-Lizenz betreiben, anfälliger für Sanktionen sind als kleinere Unternehmen. Entscheidend für eine faire Beurteilung ist eine sorgfältige Dokumentation der festgestellten Verstöße sowie der durchgeführten Kontrollen, die zu keinen Beanstandungen geführt haben. Sinnvoll wäre, wenn im Verfahren den einzelnen Standorten Kennzeichen zugeordnet werden und eine Bewertung nach dem Risikoeinstufungssystem standortbezogen erfolgt.

■ § 24 Erlaubnis nach § 3 - Bestandsschutz

Bei der Abschaffung der unbefristeten nationalen Erlaubnis im Jahr 2017 wurde der Bestandsschutz für unbefristet gültige Erlaubnisse unbefristet gewährt. Es ist nicht ersichtlich, warum mit der erneuten Änderung des GüKG für noch bestehende nationale Erlaubnisse nur noch eine Erlaubnis für 10 Jahre ab Inkrafttreten erteilt werden soll.

Wir regen daher folgende Übergangsregelung für § 3 GüKG-E an:

Eine Erlaubnis, die nach § 3 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung zur Durchführung gewerblichen Güterkraftverkehrs im Inland berechtigt, bleibt bis zum Ablauf ihrer Befristung gültig. § 3 Absatz 3 und 5 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung ist anzuwenden. Eine unbefristet erteilte Erlaubnis bleibt unbefristet gültig, längstens jedoch bis zur Erteilung einer EU-Lizenz.

Zu Artikel 2 Änderung des Fahrpersonalgesetzes

In Artikel 13 Absatz 1 r der VO EG 561/2006 i. V. m. VO (EU) 2020/1054 (Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden) besteht die Möglichkeiten, dass die Mitgliedsstaaten Abweichungsmöglichkeiten von den Artikeln 5 bis 9 VO EG 561/2006 i. V. m. VO (EU) 2020/1054 festlegen können. Die Aufnahme einer solchen Ausnahme wäre zu begrüßen.

Erste Verordnung zur Änderung der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung (VUDat-DV)

■ §4 Datenübermittlung an die Verkehrsunternehmensdatei

Gemäß geltender Fassung der Verordnung haben die Genehmigungsbehörden die Daten nach § 2 Abs. 1 in standardisierter Form entsprechend den Vorgaben nach § 7 Abs. 1 durch Datenfernübertragung an das BALM zu übermitteln. Mit der Neufassung des § 4 Absatz 2 VUDat-DV soll eine neue Meldepflicht für Unternehmen des Güter- und Personenkraftverkehrs eingeführt werden. Danach sind die Unternehmen verpflichtet, vor Beginn und nach Beendigung des Einsatzes eines neuen Fahrzeugs, einer neuen Fahrzeugkombination oder eines neuen Anhängers oder Sattelanhängers die entsprechenden Kennzeichen über eine vom BALM einzurichtende Portalanwendung zu übermitteln. Die Pflicht gilt nicht nur für Fahrzeuge, die zum Bestand des Unternehmens gehören (§ 2 Absatz 1 Nummer 12), sondern auch für Fahrzeuge, Fahrzeugkombinationen oder Anhänger und Sattelanhänger, die das Unternehmen im gewerblichen Güterverkehr einsetzt und von einem Unternehmen aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union angemietet hat (§ 2 Absatz 1 Nummer 13 VUDat-DV-E). Nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 VUDat-DV-E sollen Kraftverkehrsunternehmen zudem verpflichtet werden, die Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen (§ 2 Abs. 1 Nr. 14 VUDat-DV-E) über eine vom BALM betriebene Portalanwendung jährlich zu übermitteln.

Beide Änderungen stehen in klarem Widerspruch zum politischen Willen, Bürokratie abzubauen. Auch wenn der Hintergrund der Änderung in der Gesamtschau der im EU-Mobilitätspaket und in der eFTI-Verordnung enthaltenen Maßnahmen nachvollziehbar ist, sollte geprüft werden, welche Daten wie bisher z. B. beim KBA oder bei der BfA durch das BALM per Datenfernübertragung abgefragt werden können. Damit würde sich der Entwurf auch in die Digitalisierungsbestrebungen des Bundes einfügen. Die im Entwurf mit 1,45 Mio. Euro bezifferten Bürokratiekosten für das Einpflegen von Kennzeichen und der Anzahl der Beschäftigten könnten deutlich reduziert werden, wenn nur noch die Kennzeichen der temporären gebietsfremden Mietfahrzeuge gemeldet werden müssten, weil diese Fahrzeuge grenzüberschreitend nicht von den gebietsfremden Vermietern gemeldet werden.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 610.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 138 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: November 2023).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.