

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG)**

#### **A. Zielsetzung**

Der Gesetzentwurf hat zum Ziel, den zunehmenden Problemen im Transportgewerbe durch illegale oder missbräuchliche Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Nicht-EU-Staaten, die auf Fahrzeugen von Unternehmen aus dem EU/EWR-Raum Transporte durchführen, entgegenzuwirken.

#### **B. Lösung**

Der Gesetzentwurf sieht im Wesentlichen folgende Neuerungen vor:

- Festlegung der Pflicht des Unternehmers, nur Fahrer einzusetzen, die die Arbeitsgenehmigung im Original mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung bzw. ein entsprechendes Negativattest mitführen,
- Ausdehnung dieser Verpflichtung auch auf die Verlader,
- Verpflichtung der Verlader, nur Unternehmer einzusetzen, die Inhaber einer Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz sind,
- deutliche Erhöhung des Bußgeldrahmens für Verstöße gegen diese in das GüKG aufzunehmenden Pflichten,
- Kontrollzuständigkeit des Bundesamtes für Güterverkehr für die Einhaltung der Bestimmungen des Aufenthalts- sowie des Arbeitsgenehmigungsrechts von Fahrern aus Drittstaaten.

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

Dem Bund entstehen bei der Durchführung des Gesetzes und bei der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes Personal- und Sachkosten im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist beim Bundesamt mit einem Stellenmehrbedarf von 13 Stellen, und zwar 4 Stellen im gehobenen Dienst und 9 Stellen im mittleren Dienst zu rechnen. Der zusätzliche Mehrbedarf hierfür beträgt 1 050 TDM. Für das spätestens im Jahr 2002 erforderliche Personal entstehen darüber hinaus Sachkosten u. a. für die Ausstattung der Büro-Kraftfahrzeuge und für Dienst- und Schutzklei-

derung in Höhe von 180 TDM. Die Investitionen für die Erstbeschaffung von 5 Büro-Kraftfahrzeugen betragen 450 TDM, so dass sich insgesamt ein Mehrbedarf von 1 680 TDM ergibt. Der Mehrbedarf an Stellen und Ausgaben wird im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes – Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – eingespart.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände hat dieses Gesetz keine Auswirkungen auf die Kosten.

#### **E. Sonstige Kosten**

Kosten werden allenfalls für die amtlich beglaubigten Übersetzungen der Arbeitsgenehmigungen entstehen, die die betroffenen Fahrer zur Vereinfachung der Kontrolle mitführen müssen. Diese Kosten sind nicht quantifizierbar.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
DER BUNDESKANZLER**

Berlin, den 25. April 2001

022 (323) – 921 02 – Gü 59/01 (NA 2)

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im  
gewerblichen Güterkraftverkehr (GükBillBG)


mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 760. Sitzung am 9. März 2001 gemäß Artikel 76  
Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2  
ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in  
der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.





**Anlage 1**

**Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBilBG)**

Der Text des Gesetzentwurfs ist gleich lautend mit dem Text auf den Seiten 3 und 4 der Bundestagsdrucksache 14/5446.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Ziel und Inhalt des Gesetz

Die schrittweise Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes führte im Bereich des Güterkraftverkehrs zum Wegfall der mengenmäßigen Begrenzung der Genehmigungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten. Jeder ausländische Transportunternehmer mit Sitz in einem Mitgliedstaat der EU oder in einem Vertragsstaat des EWR, der über eine Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in der EU verfügt, kann seit dem 1. Juli 1998 unbegrenzt Kabotage (Beförderung mit Be- und Entladeort innerhalb eines Staates, in dem der Beförderer weder Sitz noch Niederlassung hat) betreiben. Seit dieser Zeit nehmen in Deutschland die Probleme der illegalen oder missbräuchlichen Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Nicht-EU-Staaten zu. In- und ausländische Transportunternehmer erlangen Kosten- und damit Wettbewerbsvorteile, indem sie bei der Beschäftigung von ausländischem Fahrpersonal Regelungen des Aufenthalts-, Arbeitsgenehmigungs- und Sozialversicherungsrechts verletzen oder umgehen oder indem sie liberalere Regelungen anderer EU-Staaten ausnutzen. Es ist immer häufiger anzutreffende Praxis, dass Unternehmen mit Sitz in EU/EWR-Staaten auf ihren dort zugelassenen Fahrzeugen Fahrer aus Osteuropa beschäftigen. Diese werden zu extrem niedrigen Löhnen für Transporte innerhalb von EU/EWR eingesetzt. Die Folgen sind ruinöser Preisdruck für das gesamte Transportgewerbe. Darüber hinaus geht der gemeinschaftliche Schaden durch Wettbewerbsverzerrungen, Ausfälle bei Steuern und Sozialbeiträgen sowie negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt.

Für die zuständigen Behörden in Deutschland ist es äußerst schwierig, insoweit wirkungsvolle Kontrollen durchzuführen. Wegen unterschiedlicher Vorschriften in den EU/EWR-Staaten zur Regelung der Beschäftigungsverhältnisse und des Aufenthaltsrechts für Arbeitnehmer aus Drittstaaten, der Vielzahl nationaler Regelungen zum Arbeitsgenehmigungs- und Sozialrecht sowie der zwischen Bund und Ländern aufgeteilten Kompetenzen ist der einzelne Kontrollbeamte oft nicht mehr in der Lage, zu erkennen, ob die angetroffenen Fahrer aus Drittländern (Personen aus Staaten der Gemeinschaft, die nicht rechtmäßig in einem Mitgliedstaat wohnhaft sind) legal als Fahrer am Steuer eines Lkw aus EU/EWR tätig sind.

Seit dem vergangenen Jahr ist diese Art von Wettbewerbsverzerrungen im Güterkraftverkehr auch in den anderen EU/EWR-Staaten aufgetreten. Auf der Grundlage eines Kommissionsberichtes über die einschlägigen sozial-, arbeits- und verkehrsrechtlichen Regelungen der Mitgliedstaaten beim Einsatz osteuropäischer Fahrer hat eine erste Anhörung der Experten am 24. März 2000 stattgefunden. Aufgrund des Ergebnisses der Anhörung beabsichtigt die Kommission die Einführung einer so genannten Fahrerlizenz zum Nachweis eines legalen Beschäftigungsverhältnisses im Mitgliedstaat des Unternehmenssitzes. Von Seiten der Kommission wird zur Zeit ein konkreter Vorschlag zur

Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 erarbeitet, der die Einführung einer EU-Fahrerbescheinigung für Fahrer aus Drittstaaten vorsieht. Mit der Ausstellung eines solchen Ausweises an den Fahrer wird bescheinigt, dass der Fahrer legal arbeitet. Der Unternehmer übernimmt hiermit die Verantwortung für die Entrichtung von Steuern und Sozialabgaben. Zurzeit ist jedoch nicht absehbar, ab welchem Zeitpunkt mit der EU-weiten Einführung einer solchen Fahrerbescheinigung gerechnet werden kann.

Die Probleme erfordern bereits jetzt eine nationale deutsche Lösung. Deshalb sind im Vorgriff auf die beabsichtigte Einführung einer EU-Fahrerbescheinigung folgende Sofortmaßnahmen durch Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes zu treffen:

- Festlegung der Pflicht des Unternehmers, nur Fahrer einzusetzen, die die Arbeitsgenehmigung im Original mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung bzw. ein entsprechendes Negativattest mitführen,
- Ausdehnung dieser Verpflichtung auch auf die Verlader,
- Verpflichtung der Verlader, nur Unternehmer einzusetzen, die Inhaber einer Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz sind,
- deutliche Erhöhung des Bußgeldrahmens für Verstöße gegen diese in das GüKG aufzunehmenden Pflichten,
- Kontrollzuständigkeit des Bundesamtes für Güterverkehr für die Einhaltung der Bestimmungen des Aufenthalts-, des Arbeitsgenehmigungs- sowie Sozialrechts von Fahrern aus Drittstaaten.

#### II. Kompetenz des Bundesgesetzgebers

Das Gesetzgebungsrecht des Bundes für das Recht der Wirtschaft folgt aus Artikel 74 Nr. 11 in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 GG. Vorrangiges Ziel ist es, Wettbewerbsvorteile auszuschließen. Es ist immer häufiger anzutreffende Praxis, dass Unternehmen mit Sitz in EU/EWR-Staaten auf ihren dort zugelassenen Fahrzeugen Fahrer aus Osteuropa zu extrem niedrigen Löhnen beschäftigen. Der Einsatz dieser Fahrer für Transporte innerhalb von EU/EWR führt insbesondere zu ruinösem Preisdruck für das gesamte Transportgewerbe. Die Wettbewerbsvorteile entstehen durch Missachtung von aufenthalts-, arbeitsgenehmigungs- und sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften. Die Kontrollbefugnisse, die das Bundesamt für Güterverkehr in § 11 erhält, sind somit Annexregelungen für die Einhaltung der in §§ 7b und 7c GüKG normierten Pflichten. Diese sind vor dem Hintergrund zu sehen, dass sie der Verwirklichung der Gleichheit des Wettbewerbs dienen. Gleiches gilt für die in § 7d GüKG enthaltene Ermächtigung zur Untersagung der Weiterfahrt.

Das Gesetz enthält darüber hinaus neue Ordnungswidrigkeitstatbestände mit einem Bußgeldrahmen, der sich in der Höhe an den des Sozialgesetzbuches anlehnt. Die Gesetzgebungsbefugnis des Bundes ergibt sich somit auch aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG.

Zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen ist eine bundeseinheitliche Regelung geboten. Die Rechts- und Wirtschaftseinheit im Bundesgebiet kann nur dann gewahrt werden, wenn die Ausgestaltung nicht den jeweiligen Landesgesetzgebern überlassen bleibt. Im gesamtstaatlichen Interesse müssen die Pflichten der Transportunternehmer bundeseinheitlich geregelt werden. Entsprechendes gilt für die Überwachung des Ordnungsrahmens durch die zuständigen Länderbehörden und das Bundesamt für Güterverkehr.

### III. Kosten des Entwurfs

Dem Bund entstehen bei der Durchführung des Gesetzes und bei der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes Personal- und Sachkosten im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr.

Das Bundesamt für Güterverkehr ist nach der gegenwärtigen Rechtslage mit der Überwachung und Einhaltung von arbeitsgenehmigungs-, aufenthalts- und sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen nicht befasst. Diese neue Aufgabe beinhaltet:

- zusätzlichen Aufwand bei Straßenkontrollen,
- unter anderem vermehrte Betriebskontrollen, die insbesondere die Verantwortlichkeit des Auftraggebers für den Einsatz von Fahrpersonal mit arbeitsgenehmigungsrechtlicher Erlaubnis sowie von Unternehmern mit verkehrsmäßiger Berechtigung zum Ziel haben,
- entsprechend den Beanstandungen bei Kontrollen vermehrte Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten,
- zur Aufgabenerfüllung eine enge und umfangreiche Zusammenarbeit und gegenseitige Datenübermittlung mit der Arbeitsverwaltung und den Hauptzollämtern.

Dies bedingt zusätzliches Personal für das Bundesamt für Güterverkehr.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist beim Bundesamt mit einem Stellenmehrbedarf von 13 Stellen, und zwar 4 Stellen im gehobenen Dienst und 9 Stellen im mittleren Dienst zu rechnen. Der zusätzliche Mehrbedarf hierfür beträgt 1 050 TDM. Für das spätestens im Jahr 2002 erforderliche Personal entstehen darüber hinaus Sachkosten u. a. für die Ausstattung der Büro-Kraftfahrzeuge und für Dienst- und Schutzkleidung in Höhe von 180 TDM. Die Investitionen für die Erstbeschaffung von 5 Büro-Kraftfahrzeugen betragen 450 TDM, so dass sich insgesamt ein Mehrbedarf von 1 680 TDM ergibt. Die Ausgaben sind im Bundeshaushalt – Einzelplan 12 – zu veranschlagen. Diese Mehrkosten werden zum Teil aus Einnahmen beim Bundesamt für Güterverkehr aus Bußgeldern gedeckt.

Ohne diese Personalvermehrung wird das verkehrspolitische Ziel, die Anzahl der Kontrollen (im Jahre 1999 ca. 65 000) auf 800 000 zu steigern, das ohnehin zusätzliches Personal erfordert, in Frage gestellt.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände hat dieses Gesetz keine Auswirkungen auf die Kosten.

Die Verpflichtung, Arbeitsgenehmigungen zu kontrollieren ist nach dem Sozialgesetzbuch bereits Sache der Länder.

## B. Zu den einzelnen Vorschriften

### Zu Artikel 1 (Güterkraftverkehrsgesetz)

#### Zu § 7 Abs. 2

Die Regelung erweitert die dem Fahrpersonal obliegenden Pflichten zur Aushändigung bestimmter Unterlagen an Kontrollberechtigte um den Pass oder ein sonstiges zum Grenzübertritt berechtigendes Dokument. Dies ist erforderlich, um im Rahmen von Straßenkontrollen feststellen zu können, ob der Überprüfte mit dem Inhaber der nach § 7b des Entwurfs mitzuführenden und bei Kontrollen vorzuweisenden Unterlagen identisch ist.

#### Zu § 7b

Die Bestimmung führt eine Verpflichtung des Unternehmers mit Sitz in EU/EWR ein, Fahrpersonal aus Drittstaaten nur dann in Deutschland im gewerblichen Güterkraftverkehr einzusetzen, wenn ihm die im Staat des Unternehmensitzes vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung erteilt ist. Damit soll vor allem die Schwarzarbeit bekämpft und dem Unternehmer erschwert werden, Wettbewerbsvorteile daraus zu ziehen, dass er weder Sozialabgaben abführt noch dem Fahrpersonal die nach dem jeweils maßgeblichen Recht vorgeschriebenen Löhne zahlt. Zum Einhalten dieser Bestimmung sind Unternehmer und Fahrpersonal auch bei sog. Leerfahrten verpflichtet, weil „gewerblicher Güterkraftverkehr“ ohne Leerfahrten – jedenfalls im Vor- oder Nachlauf – undenkbar ist.

Ist der Unternehmer, der den Fahrer aus Drittstaaten ohne vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung einsetzt, gleichzeitig Arbeitgeber des Fahrers, so verstößt er zugleich gegen § 284 Abs. 1 Satz 1 Drittes Buch Sozialgesetzbuch. Die neue Vorschrift ist insoweit keine Sondervorschrift, sondern tritt neben die bestehenden Vorschriften gegen illegale Ausländerbeschäftigung.

Die Vorschrift regelt ebenfalls die dem Unternehmer und Fahrpersonal obliegenden Pflichten zur Mitführung und Aushändigung der vorgeschriebenen Unterlagen zu Kontrollzwecken. Bei der Durchführung von gewerblichem Güterkraftverkehr muss der Unternehmer dafür sorgen, dass der Fahrer das Original der Arbeitsgenehmigung nebst einer amtlich beglaubigten Übersetzung in deutscher Sprache mitführt. Die Übersetzung ist erforderlich, weil – je nach Sitz des Unternehmens – neben der Amtssprache auch Form und Inhalt der jeweiligen nationalen Arbeitsgenehmigung unterschiedlich sind. Ohne diese Nachweise lässt sich bei Straßenkontrollen nicht überprüfen und nachvollziehen, ob eine vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung mitgeführt wird. Ist eine Arbeitsgenehmigung nach dem Recht des Staates, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, nicht erforderlich, so muss der Unternehmer dafür sorgen, dass eine entsprechende amtliche Bestätigung nebst amtlich beglaubigter Übersetzung in deutscher Sprache mitgeführt wird. Es wird klargestellt, dass die Bestätigung individuell für den jeweils eingesetzten Fahrer erforderlich ist. Hierdurch wird der Tatsache Rechnung getragen, dass das Erfordernis von Arbeitsgenehmigungen in den einzelnen Staaten unterschiedlich geregelt ist.

Zu § 7c

Diese Vorschrift soll über den Beförderer hinaus auch denjenigen verantwortlich machen, der einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag zu einem Zwecke abschließt, der seiner gewerblichen oder selbstständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann. Es ist seine Pflicht darauf hinzuwirken, dass die Beförderung letztlich nur ein Unternehmer als Frachtführer oder Unterfrachtführer durchführt, der eine Erlaubnis hat und beim Einsatz von Drittstaatsangehörigen Fahrpersonal mit Arbeitsgenehmigung einsetzt.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

Frachtverträge werden häufig nicht vom Vertragspartner des ursprünglichen Spediteurs, sondern tatsächlich von einem weiteren Frachtführer ausgeführt. Erfolgt die Beförderung ohne die vorgeschriebene Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, CEMT- oder Drittstaaten-Genehmigung oder wird hierbei Fahrpersonal ohne die vorgeschriebene Arbeitsgenehmigung eingesetzt, so hat der Beförderer nach geltendem Recht Ordnungswidrigkeiten nach § 19 Abs. 1 Nr. 1 GüKG und nach § 19 Abs. 1 Nr. 6d GüKG des Entwurfes begangen. Die Nichteinhaltung der genannten gesetzlichen Bestimmungen führt zu erheblichen Wettbewerbs- und Kostenvorteilen gegenüber gesetzestreuen Unternehmern. Diese ergeben sich daraus, dass der Beförderer keine Aufwendungen erbringen muss, um die Voraussetzungen für die Erteilung verkehrsrechtlicher Genehmigungen, insbesondere finanzielle Leistungsfähigkeit, zu erfüllen. Darüber hinaus wird nicht ordnungsgemäß beschäftigtem Fahrpersonal häufig nicht der ihm zustehende Lohn gezahlt; zusätzlich werden auch Abgaben (Sozial- und Steuerrecht) oft nicht ordnungsgemäß abgeführt.

Den entsprechenden Nutzen aus den Verstößen zieht nicht nur der Beförderer selbst, weil er seine Leistungen zu einem niedrigeren Entgelt erbringen kann, als seine Mitbewerber. Derjenige, der einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag zu einem Zwecke abschließt, der seiner gewerblichen oder selbstständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, muss für die unter Verstoß gegen Rechtsvorschriften durchgeführte Beförderung weniger bezahlen als für einen Transport, bei dem die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Seine Pflicht für eine gesetzeskonforme Durchführung der Beförderung zu sorgen, bedeutet, dass er seinen Vertragspartner verpflichten muss, die Bestimmungen einzuhalten oder selbst darauf hinzuwirken, dass die genannten Bestimmungen eingehalten werden. Die Vorschrift lehnt sich an andere Vorschriften im Bereich des Straßengüterverkehrs an (vgl. § 9 Gefahrgutverordnung Straße-GGVs).

Diese Verpflichtung wird demjenigen auferlegt, der einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag abschließt; was je nach Vertragsgestaltung der Verloader, der absendende Spediteur oder ein Frachtführer sein kann, der einen ausführenden Frachtführer einsetzt. Die ausdrückliche Einbeziehung dessen, der den Frachtvertrag oder Speditionsvertrag abschließt, erfolgt ausschließlich aus Gründen der Klarstellung.

Die Verpflichtung obliegt nur dem Auftraggeber, der Frachtverträge im Rahmen seiner wirtschaftlichen oder beruflichen Betätigung abschließt. Nicht erfasst ist der Abschluss

eines Beförderungsvertrags zu privaten Zwecken (z. B. Umzugsvertrag).

Zu § 7d

Die Regelung ist erforderlich als zweifelsfreie Rechtsgrundlage. Die Vorschrift soll es Kontrollberechtigten ermöglichen, dem betroffenen Fahrpersonal auf Fahrzeugen, mit denen Beförderungen unter Verstoß gegen die im Einzelnen genannten gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt werden, die Weiterfahrt zu untersagen, bis die vorzulegenden Unterlagen vorgelegt worden sind.

Besondere Bedeutung kommt dabei der im Satz 1 enthaltenen verpflichtenden Regelung zu (in der Regel soll), die Fortsetzung der Fahrt, d. h. für das Fahrpersonal die Tätigkeit des Fahrens zu verbieten, bis die Arbeitsgenehmigung im Original vorgelegt worden ist.

Die Bestimmung ist insbesondere wegen der Besonderheiten des Verkehrsgewerbes notwendig. Der durch die Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung verursachte erhebliche Schaden für Wettbewerb und Gemeinwirtschaft bei Beförderungsleistungen kann wegen des hiermit notwendigerweise verbundenen ständigen Ortswechsels effizient nur bei Gelegenheit der Kontrolle während des Transportes verhindert werden.

Nur durch die Untersagung der Fortsetzung der Fahrt für das Fahrpersonal kann in der Regel sichergestellt werden, dass die Beförderung nur durch denjenigen ausgeführt wird, der seine Arbeitsgenehmigung nachweist.

Dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird in den weniger gravierenden Fällen des Satzes 2 dadurch Rechnung getragen, dass die Weiterfahrt je nach Gestaltung des Einzelfalles gestattet werden kann. Dies kommt z. B. in Betracht, wenn mitzuführende Unterlagen zwar vorliegen, nicht aber die vorgeschriebene amtliche Übersetzung. Kann nämlich der Kontrollbeamte die Unterlage auch ohne Übersetzung ausreichend prüfen, wäre die Untersagung der Weiterfahrt nicht verhältnismäßig.

Zu § 11

Hiermit wird die Überwachung der aufenthalts- und arbeitsgenehmigungsrechtlichen Bestimmungen in den Aufgabenkatalog des Bundesamtes für Güterverkehr aufgenommen. Die Ermächtigung ist erforderlich, damit die Einhaltung der in § 7b und § 7c enthaltenen Pflichten bei der Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr wirkungsvoll kontrolliert werden kann. Die bundesweit und länderübergreifend organisierten Straßenkontrollen des Bundesamtes insbesondere hinsichtlich Einhaltung von Rechtsvorschriften über Wettbewerb, Verkehrssicherheit und Umweltschutz im Straßengüterverkehr (1999: 646 000 kontrollierte Fahrzeuge, hiervon 343 000 Gebietsfremde) ergänzen insoweit die Überwachungsmaßnahmen von Zoll, Bundesgrenzschutz und Länderbehörden. Die Einbeziehung des Aufenthaltsrechts ist notwendig, weil sich aus dessen Vorschriften ergibt, ob das Fahrpersonal eine arbeitsgenehmigungspflichtige Beschäftigung ausübt (§ 12 Abs. 2 Nr. 2 DV AuslG; § 284 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch). Ausdrücklich zur Klarstellung aufgenommen werden die sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen. Eine Ermächtigung für entsprechende Kontrollen des Bundesamtes enthält das Gesetz bereits in der



geltenden Fassung („die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen“). Ergänzt wird diese durch die in diesem Gesetz begründete Ermächtigung nach § 107 SGB IV Abs. 1 Satz 2, die die Einhaltung der Pflichten nach § 99 (Sozialversicherungsausweis) zu prüfen.

Zu § 13

Im Interesse einer zweifelsfreien Rechtsgrundlage für das Bundesamt für Güterverkehr ebenso wie für sonstige Kontrollberechtigte gemäß § 7d Satz 1 ergänzt und präzisiert die Regelung Satz 1 des § 13. Nach der Vorschrift sollen nämlich die Kontrollberechtigten des Bundesamtes für Güterverkehr, dem betroffenen Fahrpersonal auf Fahrzeugen, mit denen Beförderungen unter Verstoß gegen die im Einzelnen genannten gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt werden, die Weiterfahrt untersagen, bis der Mangel beseitigt bzw. eine angeordnete Sicherheitsleistung erbracht ist.

Auf die Begründung zu § 7d wird verwiesen.

Zu § 16

Die Ergänzung trägt der notwendigen Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Arbeit, Hauptzollämtern, Einzugsstellen und Trägern der Rentenversicherung und den Ausländerbehörden Rechnung. Sie ermöglicht insbesondere weitere Ermittlungen anderer Behörden im Rahmen eigener Zuständigkeiten. Es wird aber sichergestellt, dass nur zu dem angestrebten Zweck der Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften zur Verhinderung illegaler Beschäftigung und Vorschriften über die Sozialversicherung die Daten über einschlägige abgeschlossene Bußgeldverfahren an die hierfür zuständigen Stellen übermittelt werden dürfen und keine zusätzliche Übermittlungsbefugnis für andere Daten eröffnet werden soll.

Zu § 19

Aufgenommen werden die mit den Verpflichtungen nach § 7 Abs. 2, § 7b und § 7c korrespondierenden Bußgeldtatbestände.

Bei Nummer 6d entspricht die Höhe dem in § 404 Abs. 3 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch vorgesehenen Rahmen. Dies ist erforderlich, um eine Gleichbehandlung der nach dem GüKG zu ahndenden Verstöße in Transportunternehmen mit Zuwiderhandlungen in anderen Wirtschaftsbereichen zu gewährleisten. Der bisherige Bußgeldrahmen des Güterkraftverkehrsgesetzes von 10 000 Deutsche Mark wird im Ergebnis verfünffacht. Dies ist erforderlich für eine angemessene Ahndung auch schwerster Verstöße.

Unabhängig von den neuen Ordnungswidrigkeiten-Tatbeständen bleiben die Bußgeldvorschriften des § 404 Abs. 1 und Abs. 2 Drittes Buch Sozialgesetzbuch bestehen. Ein Unternehmer mit Geschäftssitz im Inland, der als Arbeitgeber ausländische Arbeitnehmer ohne erforderliche Arbeitsgenehmigung als Fahrpersonal einsetzt, verstößt also sowohl gegen § 19 Abs. 1 Nr. 6d GüKG als auch gegen § 404 Abs. 2 Nr. 2 Drittes Buch Sozialgesetzbuch.

Zu § 21

Hiermit wird dem Bundesamt für Güterverkehr die Zuständigkeit für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nr. 4, 6d, 6e und 6f sowie nach Absatz 1a übertragen, die von Verantwortlichen in inländischen Unternehmen begangen wurden. Dies ist sachgerecht, weil aufgrund der von ihm durchzuführenden Kontrollen des Güterkraftverkehrs- und Arbeitsgenehmigungsrechts die für die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren notwendigen Fachkenntnisse vorhanden sind und das Bundesamt nach Absatz 2 ohnehin Bußgeldbehörde bei entsprechenden Verstößen Gebietsfremder ist.

Im Übrigen wird mit dem Hinweis auf § 405 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch klargestellt, dass die Zuständigkeiten für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 404 Abs. 1 und 2 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch nicht berührt werden.

#### **Zu Artikel 2** (Weitere Änderungen des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Bis zur Einführung des Euro als alleiniges Zahlungsmittel zum 1. Januar 2002 verwendet die Verwaltung noch DM-Beträge. Da die Regelung vor diesem Datum in Kraft tritt, sind die Höchstbeträge der Geldbuße noch in „Deutsche Mark“ zu fassen. Dieser Artikel regelt die Umstellung auf den Euro und tritt zum 1. Januar 2002 in Kraft.

#### **Zu Artikel 3** (Erstes Buch Sozialgesetzbuch) und **Artikel 4** (Viertes Buch Sozialgesetzbuch)

Die vorgesehene Regelung begründet die Ermächtigungsgrundlage für das Bundesamt für Güterverkehr neben den in § 107 Abs. 1 Satz 1 SGB IV genannten Behörden, die Einhaltung der Sozialversicherungspflicht durch Überprüfung des Sozialversicherungsausweises zu prüfen und damit die Sozialversicherung bei der Bekämpfung der illegalen Beschäftigung zu unterstützen.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 760. Sitzung am 9. März 2001 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie aus der Anlage ersichtlich Stellung zu nehmen.

1. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 7b Abs. 1 Satz 2 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 2 ist § 7b Abs. 1 Satz 2 wie folgt zu ändern:

- a) Vor den Wörtern „amtliche Bescheinigung“ sind die Wörter „auf das jeweilige Fahrpersonal persönlich lautende“ einzufügen;
- b) Die Wörter „jeweils eingesetzte Fahrpersonal“ sind durch die Wörter „in der Bescheinigung genannte Fahrpersonal“ zu ersetzen.

## Begründung

Nach der Begründung des Gesetzentwurfs ist die Bestätigung individuell für den jeweils eingesetzten Fahrer erforderlich. Nach dem Wortlaut des § 7b Abs. 1 Satz 2 wäre aber nicht auszuschließen, dass eine abstrakte Bescheinigung darüber, unter welchen rechtlichen Voraussetzungen jeweils Fahrpersonal ohne Arbeitsgenehmigung eingesetzt werden kann, ausreichend wäre. Die vorgeschlagene Änderung dient daher der Klarstellung im Hinblick auf Sinn und Zweck des Gesetzes.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 3a – neu** – (§ 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2a – neu –, Satz 2 GüKG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 3a einzufügen:

„3a. § 12 Abs. 6 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird nach Nummer 2 folgende Nummer 2a eingefügt:
 

„2a. § 406 oder § 407 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch,“;
- b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
 

„Das Recht, Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten anzuzeigen, bleibt unberührt.“.

## Begründung

Zu a)

§ 12 Abs. 6 GüKG enthält eine Regelung, wonach das Bundesamt für Güterverkehr verpflichtet ist, bei Erkenntnissen über näher bezeichnete Straftaten die entsprechenden Feststellungen den zuständigen Behörden (also den Strafverfolgungsbehörden, insbesondere den Staatsanwaltschaften) zu übermitteln. Wenn nun das Bundesamt für Güterverkehr künftig auch die Einhaltung der in §§ 406, 407 SGB III (sowie im Ausländergesetz) strafbewehrten Bestimmungen kontrollieren soll, ist es konsequent, die Regelungstechnik des Gesetzes

zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts vom 22. Juni 1998 so fortzuschreiben, dass §§ 406, 407 SGB III in den Katalog des § 12 Abs. 6 GüKG aufgenommen werden.

Darüber hinaus sollten auch die einschlägigen Straftatbestände des Ausländergesetzes in den Katalog des § 12 Abs. 6 GüKG aufgenommen werden. Der Bundesrat bittet insoweit, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, welche Tatbestände hier aufgenommen werden sollten.

Zu b)

Generell besteht bei § 12 Abs. 6 Satz 1 GüKG die Gefahr von Umkehrschlüssen dahin gehend, dass die Möglichkeit, Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten anzuzeigen, auf die im Katalog des § 12 Abs. 6 Satz 1 GüKG näher bezeichneten Straftaten beschränkt ist. Dieser Gefahr einer Fehlinterpretation des Gesetzes wird durch die vorgeschlagene klarstellende Regelung im neuen Satz 2 begegnet.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 5** (§ 16 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 Nr. 1a, Nr. 2 GüKG)

Artikel 1 Nr. 5 ist wie folgt zu fassen:

„5. § 16 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „weiterer“ durch die Wörter „von Straftaten und von weiteren“ ersetzt;
- b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
  - aa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:
 

„1a. (weiter wie Vorlage)“;
  - bb) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Gerichte“ ein Komma sowie das Wort „Strafverfolgungsbehörden“ und vor den Wörtern „Ordnungswidrigkeiten erforderlich“ die Wörter „Straftaten oder“ eingefügt und der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt;
  - cc) Folgende Nummer wird angefügt:
 

„3. auf Ersuchen an die Polizei, soweit dies zur Abwehr einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung oder zur Verfolgung von Straftaten erforderlich ist.“.

## Begründung

Zu a) und b), aa), bb)

Die Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren sollte auch für die Verfolgung von Straftaten nutzbar gemacht werden können.

Zu b), cc)

Im Güterkraftverkehrsgesetz fehlt bislang eine eindeutige Übermittlungsbefugnis für die Weitergabe von Daten des Bundesamtes an die Polizei zum Zwecke der Gefahrenabwehr oder zur Verfolgung von Straftaten. Bei der Durchführung von Ermittlungsverfahren wegen illegaler Beschäftigung können Erkenntnisse, die sich im Zusammenhang mit Verstößen gegen das GüKG ergeben, auch für den Nachweis einer strafrechtlich relevanten Handlung bedeutsam sein bzw. strafrechtliche Ermittlungen unterstützen.

§ 163 StPO berechtigt zwar die Polizei, Auskünfte bei Behörden einzuholen. Die Berechtigung der ersuchten Behörden, die gewünschten Auskünfte zu erteilen, ist damit jedoch nicht ausdrücklich statuiert.

Im Güterkraftverkehrsgesetz sind datenschutzrechtliche Regelungen vorhanden. U. a. wird auch die Weitergabe von Daten an andere Behörden und Stellen geregelt. Eine eindeutige Übermittlungsbefugnis an die Polizei fehlt. Zwar ist es richtig, dass die Polizei im Einzelfall über die für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten

nach dem Güterkraftverkehrsgesetz zuständigen Behörden die benötigte Auskunft erhalten kann. Dies ist aber umständlich und zeitaufwändig. Insbesondere für den Fall der Gefahr in Verzug sollte die Möglichkeit einer Direktauskunft gegenüber der Polizei bestehen.

#### 4. **Zu Artikel 1 Nr. 7** (§ 21 Abs. 3 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 21 Abs. 3 nach der Angabe „§ 19 Abs. 1 Nr. 4“ das Komma durch die Angabe „in Verbindung mit § 7 Abs. 2 Satz 2, § 19 Abs. 1 Nr.“ zu ersetzen.

#### Begründung

Bezüglich der Berechtigung für eine Fahrt im gewerblichen Güterkraftverkehr und der fahrzeugbezogenen Nachweise soll es für inländische Unternehmen bei der bisherigen Zuständigkeit der Länder nach § 21 Abs. 1 GüKG verbleiben. Da für die Bekämpfung der illegalen Beschäftigung Bundesbehörden zuständig sind, kann die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wegen Nichtmitführens einer Arbeitsgenehmigung/eines Negativ-Attestes dagegen insoweit dem Bundesamt übertragen werden.

## Anlage 3

## Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu 1. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 7b Abs. 1 Satz 2 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu 2.: **Zu Artikel 1 Nr. 3a – neu** – (§ 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2a – neu –, Satz 2 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Es wird geprüft, ob zumindest die Straftatbestände des Ausländerrechts auch in den Katalog des § 12 Abs. 6 GüKG aufgenommen werden sollen. Nach § 76 Abs. 2 Ausländergesetz besteht bereits die Unterrichtungspflicht für öffentliche Stellen.

Zu 3. **Zu Artikel 1 Nr. 5** (§ 16 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 Nr. 1a, Nr. 2 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die Strafverfolgung ist keine Aufgabe des Bundesamtes für Güterverkehr. Die vom Bundesamt geführte Datei über abgeschlossene Ordnungswidrigkeiten nach § 16 GüKG dient vielmehr der Überwachung und der Beurteilung der Zuverlässigkeit von Unternehmen. Sie erfüllt somit einen ordnenden fachspezifischen Zweck (Hinführung zu ge-

setzeskonformem Verhalten ohne Kriminalisierung des festgestellten Verstoßes) und sollte keine Wirkung für strafrechtliche Verfolgung entfalten. Da die Daten des Bundesamtes bei Bedarf ohnehin zur Strafverfolgung genutzt werden dürfen, ist das besondere Herausstellen dieser Datensammlung für Zwecke der Strafverfolgung nicht erforderlich.

Dies gilt gleichermaßen auch im Hinblick auf die polizeiliche Gefahrenabwehr. Den Strafverfolgungsbehörden sollten Informationen ohne Strafverfolgungsansatz für Zwecke der Gefahrenabwehr nicht zur Verfügung gestellt werden.

Die Strafverfolgungsbehörden erhalten im Verdachtsfall ohnehin auf Ersuchen sämtliche Auskünfte, so dass eine neue fachspezifische Übermittlungsvorschrift nur zu Fehlinterpretationen Anlass geben würde.

Zu 4. **Zu Artikel 1 Nr. 7** (§ 21 Abs. 4 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

**Auswirkungen auf die Preise**

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen führen zu keiner Veränderung der im Regierungsentwurf enthaltenen Kostenaussage. Insgesamt sind Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.