

## **Geszentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes über Begleitregelungen zur Einführung des digitalen Kontrollgeräts zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten (Kontrollgerätbegleitgesetz – KontrGerätBeglG)**

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

Einführung des digitalen Kontrollgerätes zur besseren Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr (VO (EG) Nr. 2135/98). Es soll mehr Effizienz bei den Kontrollen, Abbau von Missbräuchen des gegenwärtigen Systems sowie eine Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr erreicht werden.

#### **B. Lösung**

Das vorgelegte Gesetz ist Voraussetzung für die erforderlichen Einzelregelungen zur Einführung des Systems in der Fahrpersonal-Verordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Kontrollrichtlinien-Verordnung. Sie werden nach Klärung noch offener Fragen, insbesondere auf EG-Ebene, im Einvernehmen mit den Ländern festgelegt.

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Finanzielle Auswirkungen**

Bund:

Die dem Bund (beim Kraftfahrt-Bundesamt) entstehenden Kosten in Höhe von rd. 10 Mio. Euro für

- Einrichtung und Betrieb der nationalen Zertifizierungsstelle
- Führung des Zentralen Kontrollgerätkartenregisters
- Personalisierung und Ausgabe der Kontrollgerätkarten

werden durch kostendeckende Gebühren abgedeckt.

Dafür sollen in die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) zwei neue Gebührentatbestände aufgenommen werden, und zwar

- Zuteilung einer Kontrollgerätkarte (kalkuliert 20 Euro)
- Ausgabe von Zertifikaten für ein EG-Kontrollgerät im Rahmen der Kontrollgerätkarte (kalkuliert 2 Euro).

Die Aufgabenzuweisung an das Kraftfahrt-Bundesamt erfordert gemäß Grobkonzept 11 Kräfte; die entsprechenden Personalkosten sind bei der Gebührenerkalkulation berücksichtigt. Ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen entsteht dadurch jedoch nicht, weil das Personal im Rahmen des bestehenden Stellenplans für Kapitel 12 12 durch Umschichtungen auf Grund veränderter Arbeitsabläufe bereitgestellt wird. Entsprechend werden auch die Personalkosten im Rahmen der bestehenden Finanzplanung abgedeckt.

Weitere Kosten entstehen für die Kontrollbehörden des Bundes (Bundesamt für Güterverkehr, Zoll, Bundesgrenzschutz) durch den Erwerb von Kontrollkarten, ggf. auch durch den Erwerb von Kontrollsoftware und Hardware zur Auswertung.

Bei den Ländern entsteht sachlicher und personeller Aufwand durch das Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Ausgabe der Kontrollgerätekarten. Eine kostendeckende Gebühr soll den Aufwand abdecken. Daneben entstehen Kosten für Kontrollkarten, Kontrollhard- und Kontrollsoftware der Kontrollbehörden der Länder.

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

Speditionen und sonstige Unternehmen, welche unter die Sozialvorschriften fallende Fahrzeuge einsetzen, sowie Werkstätten sind verpflichtet, Unternehmens- und Werkstattkarten zu erwerben. Eventuelle Anschaffung von Hard- und Software zur Speicherung der Daten von Fahrerkarte und aus dem Massenspeicher der Kontrollgeräte bei Speditionen und sonstigen Unternehmen.

Fahrer sind verpflichtet, Fahrerkarten zu erwerben (und ggf. Kartenführerschein).

Bezifferbare Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau sowie auf die Verbraucher und Verbraucherinnen dürften sich jedoch nach hiesiger Einschätzung nicht ergeben.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
DER BUNDESKANZLER**

Berlin, den 18. Februar 2004

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Wolfgang Thierse  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über Begleitregelungen zur Einführung  
des digitalen Kontrollgerätes zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten  
(Kontrollgerätbegleitgesetz – KontrGerätBeglG)

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 796. Sitzung am 13. Februar 2004 gemäß Artikel 76  
Absatz 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.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes über Begleitregelungen zur Einführung des digitalen Kontrollgeräts zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten (Kontrollgerätbegleitgesetz – KontrGerätBeglG)**

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

**Artikel 1**

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „Arbeit und Sozialordnung“ durch die Wörter „Wirtschaft und Arbeit“ ersetzt.
- b) In Nummer 1 werden nach den Wörtern „zur Durchführung“ die Angabe „der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 vom 24. September 1998 des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und der Richtlinie 88/599 EWG (ABl. EG Nr. L 274 S. 1 vom 9. Oktober 1998),“ eingefügt.
- c) Nach Nummer 3 werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 4 angefügt:
  - „4. zur Führung eines zentralen Registers zum Nachweis der ausgestellten, abhanden gekommenen und beschädigten Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- und Kontrollkarten (Zentrales Kontrollgerätkartenregister) eine Rechtsverordnung zu erlassen über
    - a) die Speicherung der Identifizierungsdaten der Fahrer, Techniker, Unternehmen und Behörden, denen Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- oder Kontrollkarten ausgestellt worden sind, und die Speicherung der Identifizierungsdaten der ausgestellten, verlorenen und defekten Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- und Kontrollkarten,
    - b) die Übermittlung der Identifizierungsdaten, mit Ausnahme biometrischer Daten, an die öffentlichen Stellen, die für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder darauf beruhender Rechtsvorschriften oder für die Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten zuständig sind,
    - c) den automatisierten Abruf der Identifizierungsdaten, mit Ausnahme biometrischer Daten, durch die vorgenannten Stellen und zur Gewährleistung des Datenschutzes, insbesondere einer Kontrolle der Zulässigkeit der Abrufe, und der Datensicherheit,

d) die Löschung der Daten spätestens ein Jahr nach Ablauf der Gültigkeit der jeweiligen Karte.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Aufsicht über die Ausführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85, (EWG) Nr. 3821/85 und der Verordnung (EG) Nr. 2135/98, des AETR sowie dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen obliegt den von den Landesregierungen bestimmten Behörden (Aufsichtsbehörden), soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Aufsichtsbehörde kann die erforderlichen Maßnahmen anordnen, die der Arbeitgeber zur Erfüllung der sich aus diesem Gesetz und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen ergebenden Pflichten zu treffen hat.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Der Unternehmer, der Fahrzeughalter und die Mitglieder des Fahrpersonals sind verpflichtet, der zuständigen Behörde innerhalb einer von ihr festzusetzenden Frist

1. die Auskünfte, die zur Ausführung der in Absatz 1 genannten Vorschriften erforderlich sind, wahrheitsgemäß und vollständig zu erteilen,
2. die Unterlagen, die sich auf diese Angaben beziehen oder aus denen die Lohn- oder Gehaltszahlungen ersichtlich sind, zur Prüfung auszuhändigen oder einzusenden; werden die Unterlagen automatisiert gespeichert, sind sie den zuständigen Behörden auf deren Verlangen nach Maßgabe von Satz 11 durch Datenfernübertragung oder auf einem von der jeweiligen Behörde zu bestimmenden Datenträger nach Satz 11 zur Verfügung zu stellen.

Mitglieder des Fahrpersonals haben die Tätigkeitsnachweise der Vortage, die nicht mehr mitzuführen sind, unverzüglich dem Unternehmer auszuhändigen. Bei Einsatz eines Kontrollgeräts nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 hat der Unternehmer die auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten in regelmäßigen Abständen zu kopieren. Hierzu haben ihm die Mitglieder des Fahrpersonals die jeweiligen Fahrerkarten zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat ferner die im Massenspeicher des Kontrollgeräts gespeicherten Daten in regelmäßigen Abständen zu kopieren. Der Unternehmer speichert die von den

Fahrerkarten und den Massenspeichern kopierten Daten unter Berücksichtigung der Grundsätze von Satz 11 ein Jahr. Nach einem Jahr sind die Daten zu löschen. Der Unternehmer hat dabei dafür Sorge zu tragen, dass eine lückenlose Dokumentation der Lenk- und Ruhezeiten gewährleistet ist und die Daten gegen Verlust und Beschädigung zu sichern. Er stellt den Mitgliedern des Fahrpersonals auf Verlangen eine Kopie der von ihrer Fahrerkarte kopierten Daten zur Verfügung. Artikel 15 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bleibt unberührt. Im Falle der Datenfernübertragung sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit, Unversehrtheit und Zurechenbarkeit der Daten gewährleisten; im Falle der Nutzung allgemein zugänglicher Netze sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden.“

3. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a  
Zuständigkeiten

Anträge auf Erteilung von Fahrer-, Werkstatt- oder Unternehmenskarten sind an die nach Landesrecht zuständigen Behörden oder Stellen zu richten. Die Länder können Dritte mit dieser Aufgabe betrauen.“

4. Dem § 5 Abs. 1 Satz 2 wird folgender Halbsatz angefügt:

„; die Fahrerkarte darf während ihrer Gültigkeitsdauer nicht entzogen oder ihre Gültigkeit ausgesetzt werden, es sei denn es wird festgestellt, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf der Grundlage falscher Erklärungen oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde“.

5. § 8 wird wie folgt gefasst:

„§ 8  
Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Unternehmer

- a) einer Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 2 Buchstabe b oder Nr. 3 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- b) einer Vorschrift der Verordnung (EG) Nr. 2135/98, Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder des AETR zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 1 Buchstabe e oder Nr. 2 Buchstabe e für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- c) entgegen § 3 Satz 1 ein Mitglied des Fahrpersonals nach der zurückgelegten Fahrstrecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt,

- d) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt, nicht oder nicht rechtzeitig einsendet oder nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,
- e) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 6 die Daten der Fahrerkarte und des Massenspeichers nicht oder nicht richtig speichert,
- f) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 7 Daten nicht oder nicht rechtzeitig löscht,
- g) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 8 nicht dafür Sorge trägt, dass eine lückenlose Dokumentation und Datensicherung erfolgt,
- h) entgegen § 4 Abs. 5 Satz 5 eine Maßnahme nicht duldet oder
- i) einer vollziehbaren Anordnung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 oder § 7 zuwiderhandelt,

2. als Fahrer

- a) einer Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 2 Buchstabe b oder Nr. 3 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- b) einer Vorschrift der Verordnung (EG) Nr. 2135/98, Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder des AETR zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 1 Buchstabe e oder Nr. 2 Buchstabe e für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- c) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht aushändigt,
- d) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 2 einen Tätigkeitsnachweis nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
- e) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 4 die Fahrerkarte zum Kopieren nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,
- f) entgegen § 4 Abs. 5 Satz 5 eine Maßnahme nicht duldet oder
- g) einer vollziehbaren Anordnung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 oder § 7 zuwiderhandelt oder

3. als Fahrzeughalter entgegen § 4 Abs. 3 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt, nicht oder nicht rechtzeitig einsendet oder nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 3 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.“

6. Nach § 10 Abs. 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die in Absatz 1 genannten Behörden haben Zuwiderhandlungen, die Anlass geben, an der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der zur Führung der Kraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen zu zweifeln, dem Unternehmen und der für das Unternehmen zuständigen Erlaubnisbehörde nach § 3 Abs. 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder der Genehmigungsbehörde nach § 11 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes mitzuteilen. Zur Feststellung von Wiederholungsfällen haben sie die Zuwiderhandlungen der Angehörigen desselben Unternehmens zusammenzuführen.“

### Artikel 2

§ 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) des Zentralen Kontrollgerätartenregisters nach der Rechtsverordnung zu § 2 Nr. 4 des Fahrpersonalgesetzes,“.

2. In Nummer 8 werden am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummern 9 und 10 angefügt:

- „9. die Aufgaben der deutschen Zertifizierungsstelle nach Anlage 11 Nr. 3 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8) in der jeweils geltenden Fassung,
10. die Personalisierung und Lieferung oder die Ausschreibung der Personalisierung und Lieferung der zum Betrieb des Kontrollgerätes nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erforderlichen Kontrollgerätarten.“

### Artikel 3

#### Übergangsvorschrift

Solange die §§ 8 bis 11 der Fahrpersonalverordnung vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2307) geändert worden ist, nach Inkrafttreten dieses Gesetzes nicht geändert werden, ist auf diese Bußgeldvorschriften § 8 Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie Abs. 2 des Fahrpersonalgesetzes in der bis zum ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung weiter anzuwenden.

### Artikel 4

#### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeines

#### I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Das Gesetz ändert das Fahrpersonalgesetz (FPersG) sowie das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA-Gesetz).

- Änderungen verschiedener Vorschriften im Fahrpersonalgesetz zwecks Begründung der Ausführungspflicht der Länder über die Verordnung (EG) Nr. 2135/98, geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1360/2002, Anpassung verschiedener Vorschriften auf Grund der Einführung des digitalen Kontrollgerätes durch vorgenannte Verordnung.
- Ergänzung der Aufgabenzuweisung im KBA-Gesetz um Bestimmung des Kraftfahrt-Bundesamtes als nationale Zertifizierungsstelle, Registrierung der zur Bedienung des digitalen Kontrollgerätes erforderlichen Kontrollgerätkarten sowie Zuständigkeit zur Personalisierung beziehungsweise Ausschreibung der Personalisierung der Kontrollgerätkarten.

#### II. Mit der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr hat der Rat der Europäischen Union im September 1998 die Einführung eines digitalen Kontrollgerätes zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Straßenverkehr beschlossen. Das bisher eingesetzte mechanische Kontrollgerät, das sich als manipulationsanfällig erwiesen hat, wird durch ein digitales Kontrollgerät abgelöst. Damit sollen die Kontrollmöglichkeiten bezüglich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten verbessert werden. Von der Verordnung betroffen sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht und Omnibusse mit mehr als 8 Fahrgastplätzen. Mit der Veröffentlichung des Technischen Anhangs I B (Verordnung (EG) Nr. 1360/2002), welcher das Gerät technisch definiert, am 5. August 2002 entfaltet die Verordnung ihre volle Wirkung. 24 Monate nach der Veröffentlichung, also ab 5. August 2004, müssen alle relevanten Neufahrzeuge mit digitalen Kontrollgeräten ausgerüstet sein. 21 Monate nach der Veröffentlichung, also ab 5. Mai 2004, müssen alle EU-Mitgliedstaaten in der Lage sein, die für die Bedienung des Gerätes erforderlichen Kontrollgerätkarten ausgeben zu können. Zu regeln ist die Personalisierung und Lieferung der Karten an die Berechtigten.

Das Kontrollgerät ist als so genannte Black-Box konzipiert. Zu ihrer Bedienung sind scheckkartengroße Kontrollgerätkarten vorgesehen. Jede Karte ist mit einem Prozessor (Mikrochip) versehen. Folgende Karten kommen zum Einsatz:

1. Fahrerkarte
2. Unternehmenskarte
3. Werkstattkarte
4. Kontrollkarte.

Die Ausgabe erfolgt durch die von den Bundesländern zu bestimmenden Stellen. Auch eine Beleihung Dritter mit dieser Aufgabe soll möglich sein. Die Kontrollbehörden werden die von ihnen benötigten Karten direkt beim Personalisierer bestellen.

#### III. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 und Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert, dass der betroffene Bereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr einheitlich geregelt wird. Eine Regelung durch die Länder würde zu einer Rechtzersplitterung mit problematischen Folgen führen. Bei Ausschreibung der Kontrollgerätkarten durch die Länder kämen 16 (bzw. 64) verschiedene Kartenmodelle zur Anwendung. Dies würde bei den Kontrollbehörden, die zur Überwachung der Sozialvorschriften zuständig sind, Unsicherheiten hinsichtlich der Feststellung, ob es sich bei den jeweils verwendeten Karten um „echte“ handelt, erzeugen und zu Problemen bei den Kontrollen der Sozialvorschriften führen. Verschiedene Voraussetzungen zur Erteilung der Karten in den jeweiligen Rechtsvorschriften der Länder würden letztendlich zu unterschiedlichen Ergebnissen und Rechtsunsicherheit bei der Erteilung führen. Eine Registrierung der Karten durch die Ausgabebehörden der einzelnen Bundesländer statt dem Kraftfahrt-Bundesamt hätte die Konsequenz, dass bei Anträgen von Fahrern auf Erteilung der Fahrerkarte bei einer Vielzahl (möglicherweise hundert) von Stellen nachgefragt werden müsste, ob dem jeweiligen Fahrer bereits eine Karte erteilt ist (Artikel 14 Abs. 4 Buchstabe a Verordnung (EWG) Nr. 3821/85: Jeder Fahrer soll nur Inhaber einer einzigen gültigen Fahrerkarte sein). Gleiches gilt für die Nachfrage bezüglich der Erteilung der anderen Karten.

Der vorgesehene Datenaustausch der Mitgliedstaaten der EG untereinander hinsichtlich der Frage, ob Fahrern eine Fahrerkarte erteilt wurde, wäre mit den jeweiligen Ausgabebehörden zu führen, was eine erhebliche Komplizierung und Verlangsamung des Gesamtverfahrens mit sich bringen würde (Artikel 14 Abs. 4 Buchstabe d Verordnung (EWG) Nr. 3821/85). Im Übrigen ist die Registrierung der Werkstattkarten schon jetzt dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zugeschrieben (§ 4 Abs. 7 Fahrpersonalgesetz i. V. m. Artikel 12 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85). Die Aufgabe der nationalen Zertifizierungsstelle, welche für Deutschland den nationalen Schlüssel generiert und hütet, kann, unter Berücksichtigung des von Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vorgesehenen dreistufigen Aufbaus (Wurzelinstant/europäische Ebene, nationale Ebene, Herstellerebene), ebenfalls nur bundeseinheitlich geregelt werden. Die europäische Wurzelinstant generiert den europäischen Schlüssel, erstellt das europäische Wurzelzertifikat und die nationalen Schlüssel-



zertifikate. Auf nationaler Ebene generiert die nationale Zertifizierungsstelle das nationale Schlüsselpaar und erstellt die Zertifikate für die Kontrollgerätkarten und die Kontrollgeräte, welche die Hersteller in die Karten/Geräte einzubringen haben. Bei diesem Verfahren gilt der Grundsatz, dass die jeweils höhere Ebene das Zertifikat für die nächste untere Ebene erstellt. Kontrollgerät und Kontrollgerätkarten kommunizieren dann miteinander abgesichert durch hierarchisch aufgebaute, asymmetrische Schlüssel, deren private Schlüssel nicht auslesbar auf der Karte und im Kontrollgerät gespeichert sind sowie speziell zum Zweck der Kalibrierung der Kontrollgeräte auch über symmetrische Schlüssel.

Auch die Personalisierung kann aus sicherheitsrelevanten Gründen (verwalten und einbringen des asymmetrischen Schlüsselpaares in den Mikrochip der Karten) nur an einer zentralen Stelle erfolgen.

Unbeschadet dessen beschränkt sich das Gesetz auf die Änderung bzw. Ergänzung von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen wurden.

#### IV. Kosten

##### Bund:

Die dem Bund (beim Kraftfahrt-Bundesamt) entstehenden Kosten in Höhe von rd. 10 Mio. Euro für

- Einrichtung und Betrieb der nationalen Zertifizierungsstelle
- Führung des Zentralen Kontrollgerätkartenregisters
- Personalisierung und Ausgabe der Kontrollgerätkarten

werden durch kostendeckende Gebühren abgedeckt.

Dafür sollen in die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) zwei neue Gebührentatbestände aufgenommen werden, und zwar

- Zuteilung einer Kontrollgerätkarte (kalkuliert 20 Euro)
- Ausgabe von Zertifikaten für ein EG-Kontrollgerät im Rahmen der Kontrollgerätkarte (kalkuliert 2 Euro).

Die Aufgabenzuweisung an das Kraftfahrt-Bundesamt erfordert gemäß Grobkonzept 11 Kräfte; die entsprechenden Personalkosten sind bei der Gebührenkalkulation berücksichtigt. Ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen entsteht dadurch jedoch nicht, weil das Personal im Rahmen des bestehenden Stellenplans für Kapitel 12 12 durch Umschichtungen auf Grund veränderter Arbeitsabläufe bereitgestellt wird. Entsprechend werden auch die Personalkosten im Rahmen der bestehenden Finanzplanung abgedeckt.

Weitere Kosten entstehen für die Kontrollbehörden des Bundes (Bundesamt für Güterverkehr, Zoll, Bundesgrenzschutz) durch den Erwerb von Kontrollkarten, ggf. auch durch den Erwerb von Kontrollsoftware und Hardware zur Auswertung.

Etwaige durch Gebühreneinnahmen nicht abgedeckte Ausgaben werden im jeweiligen Einzelplan erbracht.

##### Länder:

Bei den Ländern entsteht sächlicher und personeller Aufwand mit der verwaltungsmäßigen Ausgabe (neue

Aufgabe) der Kontrollgerätkarten. Eine kostendeckende Gebühr soll diesen Aufwand abdecken; die Regelung kann und muss angesichts des unterschiedlichen Aufwandes der mit der Aufgabe zu betrauenden Stellen den Ländern überlassen bleiben. Daneben entstehen Kosten für die von den Kontrollbehörden der Länder benötigte Kontrollhard- und Kontrollsoftware sowie Kontrollkarten.

##### Wirtschaft:

Speditionen, sonstige Unternehmen die Fahrzeuge einsetzen, welche unter die Sozialvorschriften fallen, und Werkstätten sind verpflichtet, Unternehmens- bzw. Werkstattkarten zu erwerben. Eventuell Anschaffung von Hard- und Software zur Speicherung der Daten von Fahrerkarten und aus dem Massespeicher.

##### Fahrer:

Sind verpflichtet, Fahrerkarten zu erwerben (und ggf. Kartenführerschein).

##### Sonstige Kosten:

Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## B. Zu den einzelnen Vorschriften

### Zu Artikel 1 (Änderung des Fahrpersonalgesetzes)

#### Zu Nummer 1 (§ 2 Nr. 1 und 4 FPersG)

Im einleitenden Satzteil von § 2 wird die Bezeichnung „Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung“ durch die nun gültige Bezeichnung „Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit“ ersetzt.

Die Regelung in Nummer 1 schafft eine Ergänzung zur Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Erlass von Verordnungen.

Mit der Ergänzung durch Nummer 4 wird eine einheitliche Regelung hinsichtlich der zentralen Registrierung der Identifizierungsdaten aller zum Betrieb des digitalen Kontrollgerätes nach Anhang I B der VO (EWG) Nr. 3821/85 erforderlichen Karten (einschl. Unternehmens- und Kontrollkarte) ermöglicht. Sie lässt erkennen, welchen Inhalt die auf ihr beruhenden Verordnungsermächtigungen haben können. Die Registrierung der Kontrollgerätkarten ist erforderlich, um feststellen zu können, welchen Fahrern, Werkstätten, Unternehmen und Behörden eine Kontrollgerätkarte erteilt wurde. Die Registrierung der verlorenen und defekten Karten dient der Verhinderung von Missbrauch und Manipulationen. Es soll verhindert werden, dass angeblich verlorene oder defekte Karten dazu benutzt werden, die Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu umgehen, bzw. das Kontrollgerät zu manipulieren (Werkstattkarte). Die Identifizierungsdaten umfassen sowohl die Angaben über den Besitzer der Karte als auch sonstige, auf der Karte befindliche Daten, die administrativen Zwecken dienen (Karten-Nr., Gültigkeitszeitraum, ausstellende Behörde, Führerschein-Nr. bei Fahrerkarte). Diese Daten werden in der zu erlassenden Rechtsverordnung ausdrücklich aufgeführt werden. Ihre Speicherung ist u. a. auch deswegen notwendig, weil gemäß Artikel 12 Abs. 1, Artikel 14 Abs. 4 der Verordnung (EWG)

Nr. 3821/85 bei Erneuerung (nur Werkstattkarte), Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Karten binnen 5 Werktagen eine Ersatzkarte auszustellen ist. Ohne die Speicherung der auf der Karte befindlichen Daten wird diese Frist nicht einzuhalten sein.

Die Registrierung der Kontrollkarten dient dem Zweck, den zum Vollzug der Sozialvorschriften zuständigen Behörden ein Durchfragen über die Ausgabenstelle zu ersparen.

Die Übermittlung der Daten, mit Ausnahme biometrischer Daten, soll nur an Stellen zulässig sein, welche zum Vollzug der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, der darauf beruhenden Rechtsvorschriften bzw. für die Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten zuständig sind. Gleiches gilt für den automatischen Abruf der Daten. Datenschutz, Kontrolle der Zulässigkeit der Abrufe und Datensicherheit sind zu gewährleisten.

Die Kontrollgerätkarten bzw. die darauf enthaltenen Kartennummern verfügen über einen Erneuerungs- und Ersatzindex. Werden die Nummern mit Ablauf der Gültigkeit gelöscht und beantragt der Karteninhaber nicht unmittelbar anschließend an das Auslaufen der Karte eine Erneuerung, bzw. bei Verlust einen Ersatz, kann der Index nicht gepflegt werden. Deswegen sollen die Daten erst ein Jahr nach Ablauf der Gültigkeit der Karten gelöscht werden.

Die einheitliche Regelung der Registrierung hat den Vorteil, dass bei einer Änderung der zugrunde liegenden EG-Verordnung nicht zwingend eine Änderung des KBA-Gesetzes erforderlich ist, sondern lediglich das Fahrpersonalgesetz anzupassen wäre.

#### **Zu Nummer 2** (§ 4 Abs. 1, 1a und 3 FPersG)

Absatz 1 weist den Landesbehörden die Aufsicht über die Ausführung der VO (EG) Nr. 2135/98 zu. Nach Artikel 2 Abs. 4 dieser VO haben Fahrer, die vor dem Zeitpunkt, zu welchem die Mitgliedstaaten die Fahrerkarten ausstellen können, ein Fahrzeug lenken, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B der VO (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist, und denen die zuständigen Behörden noch keine Fahrerkarte ausstellen konnten, am Ende ihres Arbeitstags die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Angaben zu den Zeitgruppen auszudrucken sowie die Angaben zu übertragen, die ihre Identifizierung ermöglichen (Name und Nummer des Führerscheins) und das ausgedruckte Dokument zu unterzeichnen. Die Erfüllung dieser Pflicht obliegt auch der Aufsicht durch die Behörden der Länder.

Da § 4 Fahrpersonalgesetz die Befugnis der zuständigen Behörde zum Erlass von Anordnungen bisher nicht eindeutig enthält, wurde mit der Einfügung des Absatzes 1a eine spezielle Anordnungsbefugnis geschaffen, mit welcher die erforderlichen Maßnahmen angeordnet werden können, die der Arbeitgeber zur Erfüllung seiner gesetzlichen Pflichten zu treffen hat.

Absatz 3 wurde neu gefasst. Satz 1 Nr. 2 eröffnet den Kontrollbehörden die Möglichkeit, sich die zur Überwachung erforderlichen Unterlagen durch Datenfernübertragung oder mit einem durch die Behörde zu bestimmenden Datenträger übermitteln zu lassen. Dadurch soll vermieden werden, dass die Behörden die für alle denkbaren Datenträger erforderlichen Laufwerke bereithalten müssen. Der Verweis auf Satz 11 stellt klar, dass entsprechende Maßnahmen zur

Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen sind.

Absatz 3 Satz 3 verpflichtet den Unternehmer, die Daten aus den Speicherchips der Fahrerkarten zu kopieren und im Betrieb zu speichern. Dies ist notwendig, da die Aushändigung der aufgezeichneten Daten zur Aufbewahrung und zum Verbleib im Betrieb, wie bei den Schaublättern der herkömmlichen Kontrollgeräte, nicht möglich ist. Damit erst wird der Unternehmer in die Lage versetzt, seine Verpflichtungen aus § 4 Abs. 3 Satz 1 sowie aus Artikel 15 Abs. 2 VO (EWG) Nr. 3820/85 (Überwachung der Einhaltung der Sozialvorschriften) zu erfüllen. Gleiches gilt für die Verpflichtung des Kopierens der Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes gemäß Satz 5, der, im Gegensatz zur Fahrerkarte die Daten aller auf dem Fahrzeug beschäftigten Fahrer enthält. Hierdurch werden auch die Betriebskontrollen zur Einhaltung der Sozialvorschriften bei den Fahrzeugen, welche über ein digitales Kontrollgerät verfügen, ermöglicht. Der Unternehmer muss die Daten ein Jahr speichern und gegen Verlust und Beschädigung sichern.

Danach sind die Daten zu löschen.

Die Regelung des Zeitraumes, in welchem die Daten von dem Speicherchip der Fahrerkarte und aus dem Massenspeicher zu kopieren sind, soll in der Fahrpersonalverordnung erfolgen, da ansonsten bei Änderung der zugrunde liegenden EG-Verordnung jeweils das Fahrpersonalgesetz geändert werden müsste. Übereinstimmend mit Regelungen in den übrigen EG-Staaten, die später durch eine entsprechende EG-Regelung ersetzt werden, sollen die Daten auf der Fahrerkarte jeweils nach 31 Tagen kopiert und für ein Jahr gespeichert werden. Satz 10 stellt klar, dass der Unternehmer durch die Speicherung der Daten im Betrieb nicht von seiner Pflicht zur Überwachung der Sozialvorschriften befreit wird. Auch für den Fall des Kopierens der Daten von Massenspeicher und Fahrerkarte ist Satz 11 zu beachten.

#### **Zu Nummer 3** (§ 4a FPersG)

Die Vorschrift hat deklaratorischen Charakter. Sie stellt klar, dass die Länder statt eigener Behörden auch Dritte mit der Kartenausgabe betrauen können (z. B. durch Beleihung). Die Kontrollkarten werden von den Kontrollbehörden direkt beim Personalisierer (KBA) bestellt.

#### **Zu Nummer 4** (§ 5 Abs. 1 FPersG)

Mit der Änderung wird deklaratorisch klargestellt, dass die Fahrerkarte nicht eingezogen werden darf. Eine entsprechende Regelung besteht in Artikel 14 Abs. 4 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

#### **Zu Nummer 5** (§ 8 Abs. 1 und 2 FPersG)

Absatz 1 enthält redaktionelle Anpassungen der Ordnungswidrigkeitentatbestände an die geänderten Grundbestimmungen. In Nummer 3 wird erstmals die Auskunftspflicht des Fahrzeughalters nach § 4 Abs. 3 ausdrücklich bußgeldbeehrt.

Absatz 2 erhöht die Bußgeldandrohung für Verstöße durch den Unternehmer oder Fahrzeughalter von derzeit 5 000 Euro auf 10 000 Euro. Damit wird der Bußgeldrahmen an die im europäischen Ausland üblichen Bußgelder angenähert. An-

gesichts der Häufigkeit der bei Kontrollen festgestellten Verstöße soll durch die Erhöhung des Bußgeldrahmens auch ein stärkerer Abschreckungseffekt erreicht werden. Im Übrigen wird hiermit den in der Gesetzgebung üblichen Höchstbeträgen bei Bußgeldandrohungen Rechnung getragen.

#### **Zu Nummer 6** (§ 10 FPersG)

Die nach Absatz 2a durch die Bußgeldbehörden zu tätigen Mitteilungen an die Erlaubnis- bzw. Genehmigungsbehörden sind für die Beurteilung der Zuverlässigkeit der Unternehmen von erheblicher Bedeutung.

#### **Zu Artikel 2** (Änderung des KBA-Gesetzes)

##### **Zu Nummer 1** (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe d)

Dem Kraftfahrt-Bundesamt wird die Führung des Zentralen Kontrollgerätregister zugewiesen. Dies beinhaltet die Registrierung sämtlicher zum Betrieb des Kontrollgerätes erforderlicher Karten. Die Registrierung der Werkstattkarte ist dem KBA schon jetzt kraft Gesetzes zugeschrieben (§ 4 Abs. 7 Fahrpersonalgesetz i. V. m. Artikel 12 Abs. 2 und 3 der VO (EWG) Nr. 3821/85). Artikel 12 Abs. 1 Unterabsatz 4 der VO (EWG) Nr. 3821/85 bestimmt zusätzlich, dass die Werkstattkarten ausgebenen Behörden ein Verzeichnis der ausgestellten, verlorenen, gestohlenen und defekten Karten zu führen haben. Hierdurch sollen Manipulationen verhindert werden. Weil die Werkstattkarte eine manipulative Kalibrierung des Kontrollgerätes ermöglicht, ist die Vermeidung von Missbrauch bei ihr von besonderer Bedeutung. Da jede Einflussnahme mit einer Werkstattkarte von den Kontrollgeräten registriert wird, kann im Nachhinein festgestellt werden, ob der Eingriff mit einer gestohlenen oder verlorenen Karte durchgeführt wurde oder ob er mit einer rechtmäßig einer Werkstatt zugeordneten Karte durchgeführt wurde.

Das gemäß Artikel 14 Abs. 4a Unterabsatz 4 zu führende Verzeichnis der ausgestellten, gestohlenen, verlorenen und defekten Fahrerkarten wird ebenfalls sinnvollerweise beim KBA, welches bereits über die entsprechende Infrastruktur und Erfahrungen bei der Registrierung von Fahrerlaubnissen im Zentralen Fahrerlaubnisregister verfügt, angesiedelt. Da sicherzustellen ist, dass niemand mehr als eine Fahrerkarte erhält (Artikel 14 Abs. 4 VO (EWG) Nr. 3821/85), ist eine zentrale Registrierung und Auskunftserteilung ohnehin erforderlich. Im Übrigen werden die örtlichen Fahrerlaubnisregister gemäß § 65 Abs. 10 StVG zum 31. Dezember 2005 geschlossen, so dass ein Abgleich der örtlichen Fahrerlaubnisregisterdaten mit dem Fahrerkartenregister danach gar nicht mehr möglich wäre.

Die Einrichtung des Unternehmenskartenregisters ist erforderlich, um feststellen zu können, wem eine Unternehmenskarte erteilt ist. Da die VO (EWG) Nr. 3821/85 hierfür keine Ermächtigungsgrundlage vorsah, wird eine solche in § 2 Nr. 4 FPersG geschaffen.

##### **Zu Nummer 2** (§ 2 Abs. 1 Nr. 9 und 10)

Das Kraftfahrt-Bundesamt wird nationale Zertifizierungsstelle nach Anlage 11 Nr. 3 Anhang I B zur VO (EWG) Nr. 3281/85. Wichtigste Aufgabe dieser Stelle ist die durch das Sicherheitskonzept vorgesehene Erstellung von (kryptologischen) Zertifikaten, welche Voraussetzung für die Kommunikation zwischen Speichergerät und Kontrollgerät sind. Eine vergleichbare Aufgabe existiert bisher nicht. Ein elektronisches Schlüsselmanagement in der geforderten Komplexität ist – soweit ersichtlich – weltweit ohne Beispiel und in der Praxis nicht erprobt. Es wird Neuland betreten.

Die Aufgaben der Zertifizierungsstelle (ca. 2 Millionen Zertifizierungen bei Einführung des digitalen Kontrollgerätes sowie Monitoring beim Personalisierer) sollen – auch nach Auffassung des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) – von einer Behörde wahrgenommen werden (Appendix 11 des Anhangs I B). Die Arbeit der nationalen Zertifizierungsstelle ist eine wichtige Voraussetzung für ein reibungsloses Funktionieren des vorgesehenen europäischen Schlüsselmanagements (Wurzelinstanz ist das Joint Research Center (JRC) in Ispra/Italien) und für die weiteren Arbeitsschritte. Sie hängt allerdings von der Erstellung des europäischen Sicherheitskonzeptes (Policy) seitens des JRC ab.

Sowohl um die Personalisierung der Karten – im Auftrag der Bundesländer – durch das KBA ausschreiben und durch Private ausführen zu lassen als auch für eine Personalisierung in der Behörde selber bedarf es einer Ergänzung des KBA-Gesetzes, das die Aufgaben der Behörde abschließend festlegt. Datenschutzrechtliche Grundlage für das „Outsourcen“ der Personalisierung wäre § 11 Bundesdatenschutzgesetz.

##### **Zu Artikel 3** (Übergangsvorschrift)

Die Vorschrift lässt die Blankettvorschrift des § 8 Fahrpersonalgesetz bis zur Änderung der §§ 8 bis 11 Fahrpersonalverordnung bestehen. Dadurch werden Lücken in der Bußgeldbewehrung für die Übergangszeit bis zur ersten Änderung der §§ 8 bis 11 Fahrpersonalverordnung, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes erfolgt, vermieden.

##### **Zu Artikel 4** (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 796. Sitzung am 13. Februar 2004 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

## 1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den Gesetzentwurf als einen geeigneten Beitrag zur raschen und effizienten Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Sozialvorschriften.

Die Bundesregierung wird gebeten, sich bei der Europäischen Kommission für eine Veränderung des Starttermins für das digitale Kontrollgerät einzusetzen, um Rechtsunsicherheit, Defizite bei der Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten und zusätzliche Kosten bei den für die Ausgabe der Fahrer-, Unternehmens- und Werkstattkarten für das digitale Kontrollgerät zuständigen Behörden und Stellen zu vermeiden.

- b) Der Bundesrat hält die Speicherung der Daten für grundsätzlich notwendig, um die Einhaltung der Sozialvorschriften besser als in der Vergangenheit zu gewährleisten.
- c) Die Verpflichtung zur Speicherung der Fahrten ausschließlich durch den Unternehmer selbst ohne Möglichkeit der Einschaltung Dritter geht jedoch über die einschlägige EU-Verordnung hinaus und kann zu Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil deutscher Unternehmen führen. Diese müssten, auch wenn es sich um kleine Betriebe handelt, die erforderliche kostenintensive Hardware und Software selbst anschaffen und unterhalten. Auch deutsche Unternehmen sollten daher die Möglichkeit zur Speicherung unter Einschaltung Dritter erhalten, solange keine EU-einheitliche Verpflichtung der Unternehmen selbst besteht.
- d) Der Bundesrat weist darauf hin, dass aus der Begründung zum Gesetzentwurf nicht hervorgeht, welche Kosten bei den Ländern durch die Ausgabe der Karten sowie die spätere Kontrolle entstehen. Ebenfalls bleibt unklar, welche Kosten den Speditionsunternehmen, Werkstätten und Fahrern durch den Erwerb der Karten bzw. der zusätzlich notwendigen Hard- und Software entstehen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, die Kosten, die Ländern und betroffenen Unternehmen entstehen, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu spezifizieren.
- e) Darüber hinaus wird die Bundesregierung gebeten, den zuständigen Behörden und Stellen in den Ländern über das Kraftfahrt-Bundesamt flexibel und aktiv Hilfestellungen in ausreichendem Umfang für die Ausgabe der Kontrollkarten und bei der Einrichtung der erforderlichen Datenverarbeitungsstrukturen zu gewähren.

## Begründung zu 1a und 1e

Der 5. August 2004 als Starttermin für den elektronischen Fahrtenschreiber ist kaum mehr zu halten. Die Tachographen-Hersteller hätten bis zum 5. August 2003 eine Bauartgenehmigung erhalten müssen, die aber bisher nach derzeitiger Kenntnis in keinem Fall erteilt worden ist. Es wäre daher bereits eine Fristverlängerung um mindestens ein Jahr erforderlich, damit der in unbestimmter Zeit fertige digitale Tachograph noch die notwendigen Praxistests bei den Kraftfahrzeughherstellern durchlaufen kann. Im Interesse eines einheitlichen Starttermins für die Einführung des Geräts innerhalb der Europäischen Union, um Rechtsunsicherheit bei der Zulassung der betreffenden Fahrzeuge, Defizite bei der Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten sowie zusätzliche Kosten für die für die Ausgabe der Fahrer-, Unternehmens- und Werkstattkarten zuständigen Behörden und Stellen zu vermeiden, ist daher die Verschiebung der Einführungsfrist erforderlich. Die Bundesregierung wird gebeten, sich hierfür bei der Europäischen Kommission einzusetzen.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Einführung der Ausgabe der Kontrollerkarten in den einzelnen Ländern wegen des unklaren Zeithorizonts und damit einhergehenden Ungewissheiten mit besonderen Problemen verbunden. Die Bundesregierung wird daher gebeten, den zuständigen Behörden und Stellen über das Kraftfahrt-Bundesamt flexibel und aktiv ausreichende Hilfestellungen für die Ausgabe der Kontrollkarten zu gewähren. Dazu kann beispielsweise auch in einem begrenzten Zeitraum die Annahme von papiergestützten Anträgen für die Ausgabe der Kontrollkarten gehören. Hinzu kommen sollte das aktive Anbieten von Hilfestellungen in erforderlichem Umfang durch das Kraftfahrt-Bundesamt bei der Einrichtung der erforderlichen Datenverarbeitungsstrukturen in den Ausgabestellen in den Ländern.

## 2. Zu Artikel 1 insgesamt

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, Handhabungen zu schaffen, mit denen Eingriffe an Kraftfahrzeugen oder Kontrollgeräten sowie deren vorbereitende Handlungen strafrechtlich verfolgt werden können, die den (elektronischen oder mechanischen) Aufzeichnungs- bzw. Speichervorgang des Kontrollgerätes beeinflussen, unterdrücken oder störende Auswirkungen in Gang setzen können, um die für die Überwachung oder die Aufsicht über die Ausführung des Fahrpersonalgesetzes zuständigen Behörden zu täuschen.

## 3. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (§ 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 1 ist Buchstabe a zu streichen.

## Begründung

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640) wurde zu-

letzt geändert durch Artikel 232 der Achten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304).

Im Rahmen dieser Änderung des Fahrpersonalgesetzes wurden in den §§ 2 und 6 FPersG die Wörter „Arbeit und Sozialordnung“ durch die Wörter „Wirtschaft und Arbeit“ ersetzt. Damit läuft Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a ins Leere und ist zu streichen.

4. **Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b<sub>1</sub> – neu** – (§ 2 Nr. 1 Buchstabe e und Nr. 2 Buchstabe e FPersG)

In Artikel 1 Nr. 1 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe einzufügen:

,b1) In Nummer 1 Buchstabe e und Nummer 2 Buchstabe e ist jeweils die Angabe „nach § 8 Abs. 1 Nr. 2“ durch die Angabe „nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 2 Buchstabe b“ zu ersetzen.“

**Begründung**

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zur Regelung des Gesetzentwurfs in Artikel 1 Nr. 5 mit der Neufassung des § 8 FPersG.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c** (§ 4 Abs. 3 Satz 7 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c ist § 4 Abs. 3 Satz 7 wie folgt zu fassen:

„Die Daten sind zu löschen, wenn ihre Erfassung und Speicherung zur Erfüllung gesetzlicher Aufbewahrungspflichten nicht mehr erforderlich ist.“

**Begründung**

Der Unternehmer wird in § 4 Abs. 3 FPersG verpflichtet, die kopierten Daten nach einem Jahr zu löschen.

Die derzeit verwendeten Schaublätter dienen zwar in erster Linie der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten und sind ebenfalls ein Jahr lang geordnet im Betrieb aufzubewahren. In der Praxis werden die Schaublätter jedoch auch zur Erfüllung der Vorgabe des § 16 Abs. 2 ArbZG verwendet, wonach der Arbeitgeber verpflichtet ist, die über die werktägliche Arbeitszeit nach § 3 Satz 1 ArbZG hinausgehende Arbeitszeit aufzuzeichnen. Diese Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren.

Mit der zunehmenden Ablösung der Schaublätter durch digitale Daten und der Verpflichtung diese nach einem Jahr zu löschen, wäre der Unternehmer gezwungen, einen „doppelten“ Nachweis anzulegen um seinen gesetzlichen Verpflichtungen nachzukommen.

Dies würde einen nicht zumutbaren zusätzlichen Verwaltungsaufwand darstellen, zumal keine datenschutzrechtlichen Gründe ersichtlich sind, die Daten bereits nach einem Jahr löschen zu müssen.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 4a Satz 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4a Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung Dritte mit der Ausgabe der Kontrollgerätkarten zu betrauen.“

**Begründung**

Die vorgesehene Regelung, wonach die Länder Dritte mit der Ausgabe der Karten betrauen können, stellt noch keine hinreichende Rechtsgrundlage für die Übertragung der Zuständigkeit auf Dritte durch Rechtsverordnung dar.

Erforderlich ist eine Verordnungsermächtigung, die den Anforderungen des Artikels 80 Abs. 1 des Grundgesetzes Rechnung trägt.

7. **Zu Artikel 1 Nr. 3a – neu** – (§ 4b – neu – FPersG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer einzufügen:

„3a. Nach § 4a wird folgender § 4b eingefügt:

„§ 4b

Fahrerlaubnisrechtliche Auskünfte

Durch Abruf im automatisierten Verfahren dürfen an dem Zentralen Fahrerlaubnisregister die nach § 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5 bis 11 und 15 Fahrerlaubnisverordnung gespeicherten Daten für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ausgabe und Kontrolle von Fahrerkarten nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 an die hierfür zuständigen Stellen im Inland sowie in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum übermittelt werden.“

**Begründung**

Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerkarte ist der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis in einer entsprechenden Klasse.

Die für die Antragsbearbeitung und Durchführung von Kontrollen von Fahrerkarten zuständigen Behörden oder Stellen müssen Zugriffsrechte erhalten, um durch Abruf im automatisierten Verfahren im Zentralen Fahrerlaubnisregister die Gültigkeit der Fahrerlaubnis überprüfen zu können.

8. **Zu Artikel 1 Nr. 5** (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f FPersG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f zu streichen.

**Begründung**

Da die Verpflichtung des Unternehmers, die kopierten Daten zu löschen, für das Schutzziel der Sozialvorschriften keine erkennbare Bedeutung hat, kann auf die in § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f FPersG vorgesehene Bußgeldbewehrung verzichtet werden.

9. **Artikel 1 Nr. 5** (§ 8 Abs. 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 8 Abs. 2 das Wort „zehntausend“ durch das Wort „fünfzehntausend“ zu ersetzen.

**Begründung**

Die beabsichtigte Anhebung der Bußgeldandrohung für Verstöße durch den Unternehmer oder Fahrzeughalter

von derzeit 5 000 Euro auf lediglich 10 000 Euro entspricht nicht den Erfordernissen der Praxis. Mit Bußgeldandrohungen in dieser Größenordnung können die Anreize für Unternehmer und Fahrzeughalter zur Einhaltung der Vorschriften nicht wesentlich gesteigert werden.

Ein Bußgeldrahmen bis zehntausend Euro bleibt nach wie vor deutlich hinter den Höchstbeträgen für Bußgeldandrohungen im Arbeitsschutzrecht, wie z. B. nach Arbeitszeitgesetz und Jugendarbeitsschutzgesetz (je fünfzehntausend Euro) oder nach Arbeitsschutzgesetz und Arbeitssicherheitsgesetz (je fünfundzwanzigtausend Euro), zurück. Die Begründung, dass damit den in der Gesetzgebung üblichen Höchstbeträgen bei Bußgeldandrohungen Rechnung getragen wird, trifft somit nicht zu.

Die Fahrpersonalvorschriften zielen, im Vergleich zum Arbeitszeitgesetz, neben dem Schutz von Sicherheit und Gesundheit des Fahrpersonals darüber hinaus auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit ab. Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr können folgenreiche Auswirkungen haben. Die Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten bei Fahrern von großen Lastkraftwagen und Reisebussen führt immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen. Folgerichtig ist der Ahndungsrahmen im Fahrpersonalgesetz zumindest dem Höchstbetrag der Bußgeldandrohung nach dem Arbeitszeitgesetz anzupassen.

## Gegenäußerung der Bundesregierung

### Zu 1. Gesetzentwurf allgemein

a) Die Bundesregierung hat sich bei der Kommission immer wieder für eine realistische Fristenvorgabe zur Einführung des digitalen Kontrollgerätes eingesetzt, die allerdings nur über eine förmliche Änderung der zu Grunde liegenden Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates und des Europäischen Parlaments zu erreichen ist. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat sich zuletzt am 23. Dezember 2003 schriftlich an die Vizepräsidentin der Kommission, Loyola de Palacio, gewandt. Eine Antwort auf dieses Schreiben steht noch aus. Die Bundesregierung hält zusammen mit anderen Mitgliedstaaten der EG realistische Einführungsstermine für das neue Kontrollsystem für unabdingbar und wird deshalb weiterhin alles in ihren Kräften Stehende unternehmen, um dieser Forderung Nachdruck zu verleihen.

b)+c) Nach Auffassung der Bundesregierung gibt die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung in Deutschland ansässigen Unternehmern bereits die Möglichkeit, die Speicherung von Daten unter Einschaltung Dritter durchzuführen. Die in Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c vorgesehene Formulierung schließt eine Auftragspeicherung unter Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Grundsätze nicht aus. Es muss allerdings sichergestellt sein, dass die Daten im Falle einer Betriebsprüfung zur Verfügung stehen. Eine bloße Verweisung an Dritte würde nicht genügen und die Kontrollmöglichkeiten unterlaufen.

d) Eine Spezifizierung der Kosten, welche durch die Einführung des neuen Kontrollsystems entstehen, ist derzeit noch nicht abschließend möglich. Die Arbeitsgruppe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) „Digitale EG-Kontrollgerät-Ausgabe der Kontrollgerätkarten“ hat aber nach Prüfung des geschätzten Aufwands folgende Vorschläge hinsichtlich der Gebührenbemessung für die Kartenausgabe gemacht:

- Ausgabe Fahrerkarte durch die Führerscheinebehörden: 22 Euro
- Ausgabe Werkstattkarte durch die Arbeitsschutzbehörden: 30 Euro
- Ausgabe Unternehmenskarte durch die Arbeitsschutzbehörden: 22 Euro

Die Gebühren des Kraftfahrt-Bundesamtes werden voraussichtlich einschließlich Kartenkosten, Register und Personalisierung ca. 17 Euro je Karte betragen. Hierzu kommen die Kosten für die Übersendung der Karte.

Die Kosten der Speditionsunternehmen hängen unter anderem davon ab, über welche EDV-Ausrüstung sie

bereits verfügen. Dies dürfte von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich sein. Die Kosten der Werkstätten sind erst dann zu ermitteln, wenn die Ausrüster bzw. Hersteller von Kontrollgeräten die für die Kalibrierung des Gerätes erforderlichen Ausrüstungen bereitstellen und die Ausbildungskosten für die Teilnehmer, sowie Kosten für weitere Hard- und Software bekannt sind.

Eine Bitte an die Länder, etwaige, bereits feststehende Kosten dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mitzuteilen, blieb ohne Erfolg.

e) Zur Anregung des Bundesrates, das Kraftfahrt-Bundesamt möge den zuständigen Behörden und Stellen flexibel und ausreichend Hilfestellung für die Ausgabe der Kontrollkarten gewähren, ist zu sagen, dass das Kraftfahrt-Bundesamt bereits jetzt in diesem Sinne tätig ist.

Die Personalisierung und Bereitstellung sämtlicher Kontrollgerätkarten übernimmt das Kraftfahrt-Bundesamt. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat inzwischen die erforderlichen Ausschreibungen EU-weit durchgeführt und Maßnahmen zur Einrichtung einer solchen Stelle im Kraftfahrt-Bundesamt getroffen.

Der Aufbau der so genannten Member State Certification Authority, die anhand von kryptografischen Methoden letztlich sicherstellen wird, dass die Kommunikation der Kontrollgerätkarten mit allen EG-Kontrollgeräten in der EU verschlüsselt und nicht manipulierbar erfolgt, wird im Kraftfahrt-Bundesamt realisiert.

Um entsprechend den Vorgaben von Artikel 14 Abs. 4 der VO (EWG) Nr. 3821/85 sicherstellen zu können, dass jeder Fahrer im Besitz nur einer gültigen Fahrerkarte ist, und um die Ausgabestellen mit Informationen über ausgegebene Kontrollgerätkarten zu versorgen, errichtet das Kraftfahrt-Bundesamt zurzeit das Zentrale Kontrollgerätkartenregister (ZKR) und die deutsche Kopfstelle zu dem EU-weiten Nachrichtenaustauschsystem TACHOnet.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat im Rahmen der personellen Möglichkeiten an Informationsveranstaltungen der Länder aktiv teilgenommen und steht insbesondere für telefonische Rückfragen zur Verfügung.

Auf der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes ([www.kba.de](http://www.kba.de)) sind Ausführungen zum Thema EG-Kontrollgerät nachzulesen. Die Seiten werden ständig aktualisiert und geben den Interessierten einen aktuellen Stand über diese Thematik.

Neben der Fertigstellung der vorgenannten Aktivitäten und Bereitstellung der Dokumentationen für die Dialogverfahren zur Bestellung von Kontrollgerätkarten und zur Kommunikation mit dem ZKR wird das Kraftfahrt-Bundesamt die Ausgabestellen auch weiterhin durch Informationen und telefonische Beratung aktiv bei der Einrichtung der Verfahren unterstützen. Die Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes wird bezüglich detail-

liert Hinweise (z. B. Beschreibung der Dialoganwendung) weiter ausgebaut und aktualisiert.

Für die Bestellung von Kontrollgerätkarten und für Abrufe aus dem ZKR inkl. der Anbindung an TACHOnet sowie die Übermittlung von Statusänderungsmitteilungen wird das Kraftfahrt-Bundesamt den Ausgabestellen eine Browser-basierte Dialoganwendung kostenlos zur Verfügung stellen. Die Stellen, die ihre eigene Anwendung implementieren möchten, können hierfür eine entsprechende vom Kraftfahrt-Bundesamt bereitgestellte XML-Schnittstelle für die Programm-zu-Programm-Kommunikation nutzen.

Weiter ist die Einrichtung eines Arbeitskreises geplant, an dem Vertreter der Ausgabestellen, beteiligter Software-Anbieter und des Kraftfahrt-Bundesamtes teilnehmen werden. Ziel eines solchen Arbeitskreises soll neben dem Informationsaustausch auch die Optimierung der Arbeitsabläufe aufgrund der gewonnenen Erfahrungen sein.

Der Anregung des Bundesrates nach einer vorübergehenden Bearbeitung auch papiergestützter Anträge auf Kartenausstellung durch das Kraftfahrt-Bundesamt kann allerdings nicht entsprochen werden:

Für Registermeldungen und Kartenbestellungen ist technisch nur eine Online-Kommunikation vorgesehen. Diese Lösung orientiert sich an den Zielen der Programme BundOnline2005 und DeutschlandOnline, durch welche papiergebundene manuelle Kommunikation durch medienbruchfreie elektronische Lösungen abgelöst werden sollen. Das Kraftfahrt-Bundesamt stellt grundsätzlich kostenlos die für die Online-Bestellung von Kontrollgerätkarten und die Kommunikation mit dem ZKR benötigte Software zur Verfügung, die in Anlehnung an die SAGA-Architekturmodelle als Dialog für Web-Browser oder XML-Schnittstellen für Programm-zu-Programm-Kommunikation angeboten werden. Die technische Infrastruktur für die notwendige Netzanbindung inkl. Verschlüsselung ist in den meisten der von der BMVBW-Arbeitsgruppe für die Ausgabe der Karten empfohlenen Fahrerlaubnisbehörden ohnehin vorhanden.

Sobald ein Antrag auf Erteilung einer Kontrollgerätkarte gestellt wird, ist vorgesehen, automatisiert eine Mitteilung an das ZKR zu senden, damit die Antragstellung dort vermerkt wird. Der Zeitverzug beim Versand papiergestützter Meldungen kann dazu führen, dass ein Fahrer in den Besitz mehrerer auf ihn ausgestellter Fahrerkarten gelangen kann, was nicht zulässig ist.

Die durch die VO (EWG) Nr. 3821/85 vorgeschriebenen Fristen (z. B. Ersatzausstellung spätestens nach 5 Werktagen) sind unter Berücksichtigung üblicher Post-Laufzeiten mit einem papiergebundenen Verfahren nicht haltbar.

Im Rahmen der Antragsprüfung durch die Ausgabestelle ist eine Regelanfrage an das ZKR (alle Kontrollgerätkarten) sowie ggf. eine Anfrage an das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) erforderlich. Die Entgegennahme von Anfragen sowie die Beantwortung von Anfragen mittels Papierbeleg ist nicht möglich.

Bei einem papiergestützten Verfahren würde ein zusätzlicher und umfangreicher Dokumentenaustausch zwi-

schen Kraftfahrt-Bundesamt und den Ausgabestellen auf dem Postweg entstehen, der zu einer weiteren Erhöhung der Kosten und – u. a. aufgrund des Medienbruchs – zu einer erheblichen Verzögerung im Antragsverfahren führen würde.

Eine Annahme von Papierbelegen durch das Kraftfahrt-Bundesamt würde sich nicht nur auf die Datenerfassung beschränken, sondern eine personell aufwändige Vorgangsbearbeitung und zusätzliche Kommunikation mit den antragsbearbeitenden Stellen erfordern. Die hierfür erforderlichen Personal- und Sachmittel stehen dem KBA nicht zur Verfügung. Abgesehen davon, dass der zusätzliche Aufwand über Gebührenerhöhungen weitergereicht werden müsste, würde sich hieraus eine Projektverzögerung von mindestens 1½ Jahren ergeben.

Eine über die genannten Aktivitäten hinausgehende Hilfestellung und Unterstützung der Ausgabestellen – insbesondere vor Ort – durch Mitarbeiter des Kraftfahrt-Bundesamtes ist aus Kapazitätsgründen nicht möglich.

## Zu 2. Artikel 1 insgesamt

Die Bundesregierung hat bereits Prüfungen eingeleitet mit dem Ziel einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes hinsichtlich einer strafrechtlichen Verfolgung von Eingriffen an Kraftfahrzeugen oder Kontrollgeräten, die den Aufzeichnungs- oder Speichervorgang des Gerätes beeinflussen oder außer Kraft setzen.

## Zu 3. Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (§ 2)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

## Zu 4. Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b<sub>1</sub> – neu – (§ 2 Nr. 1 Buchstabe e und Nr. 2 Buchstabe e)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

## Zu 5. Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c (§ 4 Abs. 3 Satz 7)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, dass unter Berücksichtigung von § 16 Abs. 2 Arbeitszeitgesetz eine Speicherung der Daten über zwei Jahre erfolgen sollte. Die Lenkzeiten und sonstigen Tätigkeiten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 stellen möglicherweise nicht die einzige vom Fahrer verrichtete Arbeit während eines Tages dar. Je nach Fallgestaltung ist es denkbar, dass die Beachtung des Arbeitszeitgesetzes, aus welchem sich die für die Arbeitnehmer höchstzulässige Arbeitszeit ergibt und welches neben der VO (EWG) Nr. 3820/85 anwendbar ist, im Einzelfall dazu führt, dass die nach der VO (EWG) Nr. 3820/85 möglichen Lenkzeiten nicht vollständig ausgeschöpft werden können. Insofern erscheint eine Speicherung der Daten über zwei Jahre sinnvoll.

## Zu 6. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4a FPersG)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.



Die Länder benötigen keine bundesgesetzliche Verordnungsermächtigung, um Dritte mit der Ausgabe der Kontrollgerätkarten zu betrauen, da sie die Voraussetzungen für eine Betrauung Dritter aus eigenem Recht schaffen können.

**Zu 7. Artikel 1 Nr. 3a – neu – (§ 4b – neu – FPersG)**

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Verordnung (EG) Nr. 2135/98 Anhang I B, IV (S. 35) bestimmt, dass die Fahrerlaubnisnummer auf die Fahrerkarte aufgetragen wird. Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerkarte ist also der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis. Es muss den Ausgabestellen der Fahrerkarten und den zur Kontrolle befugten Stellen daher möglich sein, im Fahrerlaubnisregister die Gültigkeit der Fahrerlaubnis überprüfen zu können. Aufgrund der Vielzahl der Verfahren ist dies nur mit einer automatisierten Abfrage zu bewältigen.

**Zu 8. Artikel 1 Nr. 5 (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f FPersG)**

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Die gespeicherten Daten der Fahrer, durch die auch Verstöße gegen die Fahrpersonalvorschriften dokumentiert

werden, sollen nach Ablauf der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist gelöscht werden müssen, um den Fahrer vor Missbrauch dieser Daten zu schützen. Die Bußgeldbewehrung dieser Vorschrift soll den Anreiz für den Unternehmer, seiner Verpflichtung zur Löschung nachzukommen, erhöhen.

**Zu 9. Artikel 1 Nr. 5 (§ 8 Abs. 2 FPersG)**

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zwar ist die Bundesregierung der Ansicht, dass schon die Erhöhung des Bußgeldrahmens für Verstöße durch den Unternehmer oder Fahrzeughalter von derzeit 5 000 Euro auf 10 000 Euro geeignet ist, Unternehmen und Fahrzeughalter verstärkt dazu einzuhalten, die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Auch wird damit der Bußgeldrahmen an die im europäischen Ausland üblichen Bußgelder angenähert. Berücksichtigt man jedoch die möglichen Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer, die sich aus einer Nichtbeachtung der Fahrpersonalvorschriften ergeben können, erscheint eine Anpassung des Ahndungsrahmens an den des Arbeitszeitgesetzes (15 000 Euro) aber durchaus sachgerecht.





