

Geszentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz werden die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes an die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates über die einheitliche europäische Fahrerbescheinigung für den Einsatz von Fahrpersonal aus Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums sind, im grenzüberschreitenden gewerblichen Straßengüterverkehr und im Kabotageverkehr angepasst und damit die innerstaatlichen Voraussetzungen für die Ausgabe der Fahrerbescheinigung geschaffen.

Das Gesetz regelt ferner die Vorschriften über die von einem Unternehmer des gewerblichen Straßengüterverkehrs abzuschließende Haftpflichtversicherung neu.

Weiter werden die Kontrollmöglichkeiten hinsichtlich der Freistellung land- und forstwirtschaftlicher Sonderverkehre von den Vorschriften des Güterkraftverkehrs verbessert.

Schließlich sind redaktionelle Änderungen des Güterkraftverkehrsgesetzes erforderlich, da am 1. Juni 2002 das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße in Kraft getreten ist.

B. Lösung

Durch die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2003 zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EG) Nr. 3118/93 des Rates hinsichtlich der Einführung einer Fahrerbescheinigung sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, ab dem 19. März 2003 eine einheitliche europäische Fahrerbescheinigung einzuführen. Die Fahrerbescheinigung wird Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs auf Antrag erteilt, die nachweisen müssen, dass sie Fahrpersonal aus Staaten, die nicht der Europäischen Union/dem Europäischen Wirtschaftsraum angehören, gemäß den in ihrem Niederlassungsstaat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften beschäftigen. Durch die Anpassung der §§ 7b und 7c des Güterkraftverkehrsgesetzes an die europäische Rechtslage werden die innerstaatlichen Voraussetzungen für die Ausgabe der Fahrerbescheinigung geschaffen. Die diesbezüglichen Verfahrensvorschriften werden nach dem Inkrafttreten des Gesetzes in die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 22. Dezember 1998 eingestellt.

Die Vorschrift des § 7a des Güterkraftverkehrsgesetzes, die die Verpflichtung eines Unternehmers zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung regelt, begegnet in ihrer jetzigen Fassung materiell-rechtlichen Bedenken. Mangels ausdrücklicher Bestimmung der Höhe der Mindestversicherungssumme und genauer Umschreibung der vom Versicherer zu übernehmenden Gefahr führt die Vorschrift zu Rechtsanwendungsproblemen. Da die Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung bußgeldbewehrt ist, ist eine Neufassung geboten, die die genannten Bedenken ausräumt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Die Kosten, die den für die Ausführung des Güterkraftverkehrsgesetzes zuständigen Behörden der Länder durch den Erwerb der Vordrucke der Fahrerbescheinigung entstehen, sind aus dem Gebührenaufkommen sowie aus dem allgemeinen Sachmittelhaushalt zu bestreiten. Die durch die Verwendung der unter Sicherheitsaspekten gestalteten Vordrucke entstehenden Aufwendungen für die ausstellenden Behörden werden durch eine entsprechende Bemessung der Gebührensätze berücksichtigt werden.

Im Übrigen entstehen geringfügige weitere Kosten im Bereich der Informationstechnik bei den zuständigen Behörden der Länder im Zusammenhang mit der Anpassung der IT-Infrastruktur an die neuen Aufgaben der Ausgabe der Fahrerbescheinigung.

Auf Grund der heterogenen IT-Infrastruktur in den Ländern sind die Anpassungskosten unterschiedlich hoch und nicht konkret bezifferbar.

Für den Bundshaushalt entstehen durch die neuen Vorschriften keine zusätzlichen Kosten.

2. Vollzugaufwand

Für die Kontrolle der Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes wird bei dem Bundesamt für Güterverkehr der Vollzugaufwand in vergleichbarem Umfang anfallen wie bei der Ausführung der derzeit geltenden Rechtsvorschriften. Ein Mehraufwand ist daher für den Bundshaushalt nicht zu erwarten.

Der den Ländern erwachsende Vollzugaufwand durch die Ausgabe der Fahrerbescheinigung wird durch eine entsprechende Bemessung der Gebührensätze berücksichtigt werden.

E. Sonstige Kosten

Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

Gleichstellungspolitische Aspekte sind durch dieses Gesetz nicht betroffen. Die Anpassung des güterkraftverkehrsrechtlichen Ordnungsrahmens an das geltende Gemeinschaftsrecht sowie die Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten bei freigestellten Beförderungen im Rahmen der Forst- und Landwirtschaft betreffen Frauen und Männer gleichermaßen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den  April 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 Ersten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes
mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

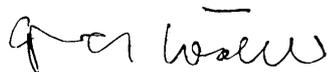
Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

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

Der Bundesrat hat in seiner 798. Sitzung am 2. April 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



Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

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

Artikel 1

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), zuletzt geändert durch Artikel 121 des Gesetzes vom 23. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2848) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 7a wird wie folgt gefasst:
„§ 7a Haftpflichtversicherung“.
 - b) Nach § 7a werden folgende Angaben eingefügt:
 - aa) „§ 7b Einsatz von ordnungsgemäß beschäftigtem Fahrpersonal“.
 - bb) „§ 7c Verantwortung des Auftraggebers“.
 - cc) „§7d (weggefallen)“.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Nr. 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird die Angabe „§ 3 Nr. 7 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805)“ durch die Angabe „§ 3 Nr. 7 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818)“ ersetzt.
 - b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
„(1a) Werden bei Beförderungen nach Absatz 1 Nr. 7 nicht von der Kraftfahrzeugsteuer befreite Fahrzeuge eingesetzt, hat der Beförderer dafür zu sorgen, dass während der Beförderung ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mitgeführt wird, in dem das beförderte Gut, Be- und Entladeort sowie der land- und forstwirtschaftliche Betrieb, für den die Beförderung erfolgt, angegeben werden. Das Fahrpersonal muss das Begleitpapier oder den sonstigen Nachweis nach Satz 1 während der Beförderung mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen oder in anderer Weise zugänglich machen.“
3. In § 3 Abs. 1 wird der Punkt am Satzende durch ein Komma ersetzt und werden die Wörter „soweit sich nicht aus dem unmittelbar geltenden europäischen Gemeinschaftsrecht etwas anderes ergibt.“ angefügt.
4. § 5 wird wie folgt gefasst:
„§ 5
Erlaubnispflicht und Gemeinschaftslizenz
Die Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 gilt für Unternehmer, deren Unternehmenssitz im Inland liegt, als Erlaubnis nach § 3, es sei denn, es handelt sich um eine Beförderung zwischen

dem Inland und einem Staat, der weder Mitglied der Europäischen Union noch anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, noch die Schweiz ist.“

5. § 6 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 3 wird nach den Wörtern „CEMT-Umzugsgenehmigung“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
 - b) Nach Nummer 3 wird die folgende Nummer 3a eingefügt:
„3a. Schweizerische Lizenz für den gewerblichen Güterkraftverkehr auf Grund des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 21. Juni 1999 (ABl. EG Nr. L 114 S. 91) in der jeweils geltenden Fassung oder“.
6. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Soweit für eine Fahrt im gewerblichen Güterkraftverkehr eine Berechtigung (Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, CEMT-Genehmigung, CEMT-Umzugsgenehmigung, Schweizerische Lizenz oder Drittstaatengenehmigung) und der Nachweis der Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltauflagen für das eingesetzte Fahrzeug vorgeschrieben sind und die Fahrt im Inland durchgeführt wird, hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass während der gesamten Fahrt die jeweils erforderliche Berechtigung und die fahrzeugbezogenen Nachweise mitgeführt werden, die nicht in Folie eingeschweißt oder in ähnlicher Weise mit einer Schutzschicht überzogen sein dürfen.“
 - b) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Ausländisches Fahrpersonal muss auch den Pass oder ein sonstiges zum Grenzübertritt berechtigendes Dokument mitführen.“
7. Die §§ 7a bis 7 c werden wie folgt gefasst:
„§ 7a
Haftpflichtversicherung
(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und aufrechtzuerhalten, die die gesetzliche Haftung wegen Güter- und Verspätungsschäden nach dem Vierten Abschnitt des Vierten Buches des Handelsgesetzbuchs während Beförderungen, bei denen der Be- und Entladeort im Inland liegt, versichert.
(2) Die Mindestversicherungssumme beträgt 600 000 Euro je Schadensereignis. Die Vereinbarung einer Jahreshöchstersatzleistung, die nicht weniger als das Zweifache der Mindestversicherungssumme betragen darf, und eines Selbstbehalts sind zulässig.
(3) Von der Versicherung können folgende Ansprüche ausgenommen werden:

1. Ansprüche wegen Schäden, die vom Unternehmer oder seinem Repräsentanten vorsätzlich begangen wurden,
2. Ansprüche wegen Schäden, die durch Naturkatastrophen, Kernenergie, Krieg, kriegähnliche Ereignisse, Bürgerkrieg, innere Unruhen, Streik, Aussperrung, terroristische Gewaltakte, Verfügungen von hoher Hand, Wegnahme oder Beschlagnahme seitens einer staatlich anerkannten Macht verursacht werden,
3. Ansprüche aus Frachtverträgen, die die Beförderung von Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Zahlungsmitteln, Valoren, Wertpapieren, Briefmarken, Dokumenten und Urkunden zum Gegenstand haben.

(4) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass während der Beförderung ein Nachweis über eine gültige Haftpflichtversicherung, die den Ansprüchen des Absatzes 1 entspricht, mitgeführt wird. Das Fahrpersonal muss diesen Versicherungsnachweis während der Beförderung mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.

(5) Der Versicherer teilt dem Bundesamt für Güterverkehr den Abschluss und das Erlöschen der Versicherung mit.

§ 7b

Einsatz von ordnungsgemäß beschäftigtem Fahrpersonal

(1) Ein Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz im Inland hat, darf bei Fahrten im Inland im gewerblichen Güterkraftverkehr einen Angehörigen eines Staates, der weder Mitglied der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum noch schweizer Staatsangehöriger ist, nur als Fahrpersonal einsetzen, wenn dieser im Besitz einer gültigen Arbeitsgenehmigung (§ 284 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch) ist oder einer solchen nach § 284 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 oder 3 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch nicht bedarf oder im Besitz einer von einer inländischen Behörde ausgestellten gültigen Fahrerbescheinigung nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ist. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass ausländisches Fahrpersonal

1. den Pass, Passersatz oder Ausweisersatz und
2. die Aufenthaltsgenehmigung oder Duldung und die Arbeitsgenehmigung, soweit diese erteilt worden ist,

mitführt; die in Nummer 2 genannten Unterlagen können durch eine von einer inländischen Behörde ausgestellte gültige Fahrerbescheinigung nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ersetzt werden.

(2) Das Fahrpersonal muss die Unterlagen nach Absatz 1 Satz 2 während der gesamten Fahrt mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.

(3) Die Fahrerbescheinigung nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 wird von der Erlaubnisbehörde erteilt. Die Landesregierung oder die von ihr ermächtigte Stelle kann eine andere zuständige Behörde bestimmen.

§ 7c

Verantwortung des Auftraggebers

Wer zu einem Zwecke, der seiner gewerblichen oder selbstständigen beruflichen Tätigkeit zuzurechnen ist, einen Frachtvertrag oder einen Speditionsvertrag mit einem Unternehmen abgeschlossen hat, darf Leistungen aus diesem Vertrag nicht ausführen lassen, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer

1. nicht Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 oder einer Berechtigung nach § 6 ist,
2. bei der Beförderung Fahrpersonal einsetzt, das die Voraussetzungen des § 7b Abs. 1 Satz 1 nicht erfüllt, oder für das er nicht über eine Fahrerbescheinigung nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 verfügt,
3. einen Frachtführer oder Spediteur einsetzt oder zulässt, dass ein solcher tätig wird, der die Beförderungen unter der Voraussetzung von
 - a) Nummer 1
 - b) Nummer 2
 durchführt.

Die Wirksamkeit eines zu diesem Zwecke geschlossenen Vertrages wird durch einen Verstoß gegen Satz 1 nicht berührt.“

8. § 7d wird aufgehoben.
9. In § 11 Abs. 2 Nr. 3 werden in Buchstabe j das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt, in Buchstabe k ein Komma angefügt und die folgenden Buchstaben l und m eingefügt:

„l) die Ladung und

m) die nach Artikel 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang I Nr. 10 der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (ABl. EG Nr. L 203 S. 1) zu prüfenden technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung.“
10. § 12 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 wird der Punkt am Satzende durch ein Komma ersetzt und werden folgende Wörter angefügt:

„die Identität des Fahrpersonals durch Überprüfung der mitgeführten Ausweispapiere feststellen sowie verlangen, dass die Zulassungsdokumente des Fahrzeugs, der Führerschein des Fahrpersonals und die nach diesem Gesetz oder sonstigen Rechtsvorschriften bei Fahrten im gewerblichen Güterkraftverkehr mitzuführenden Nachweise, Berechtigungen oder Bescheinigungen zur Prüfung ausgehändigt werden.“
 - b) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Stellt das Bundesamt in Ausübung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Befugnisse Tatsachen fest, die die Annahme rechtfertigen, dass Zuwiderhandlungen gegen

1. §§ 142, 263, 266a, 267, 268, 315c oder § 316 des Strafgesetzbuches,
2. § 21 oder § 22 des Straßenverkehrsgesetzes,
- 2a. § 406 oder § 407 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch,
- 2b. § 404 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch,
- 2c. § 111 Abs. 1 Nr. 6 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch,
3. § 24 des Straßenverkehrsgesetzes, die nach dem auf Grund des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Bußgeldkatalog in der Regel mit Geldbußen von mindestens 50 Euro geahndet werden,
4. § 24a des Straßenverkehrsgesetzes,
5. § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes oder
6. § 61 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 2 Nr. 10 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes,

bei denen das Bundesamt nicht Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, begangen wurden, übermittelt es derartige Feststellungen den zuständigen Behörden. Bei Durchführung der Überwachung nach den Absätzen 4 und 5 gilt Gleiches für schwerwiegende Zuwiderhandlungen gegen die in § 11 Abs. 2 Nr. 3 genannten Rechtsvorschriften. Das Recht, Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten anzuzeigen, bleibt unberührt.“

11. § 13 wird wie folgt gefasst:

„§ 13
Untersagung der Weiterfahrt

(1) Das Bundesamt kann die Fortsetzung der Fahrt untersagen, soweit dies zur Wahrnehmung der ihm nach § 11 Abs. 2 Nr. 1 oder 3 übertragenen Aufgaben erforderlich ist.

(2) Werden die in § 7b Abs. 1 Satz 2 genannten Unterlagen oder die nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 vorgeschriebene Fahrerbescheinigung nicht im Original mitgeführt oder auf Verlangen nicht zur Prüfung ausgehändigt, so kann das Bundesamt dem betroffenen Fahrpersonal die Fortsetzung der Fahrt so lange untersagen, bis diese Unterlagen vorgelegt werden. Das Bundesamt kann die Fortsetzung der Fahrt ferner untersagen, wenn

1. eine Erlaubnis nach § 3 oder eine Berechtigung nach § 6 nicht mitgeführt wird oder nicht zur Prüfung ausgehändigt wird oder
2. eine nach § 46 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in Verbindung mit § 132 Abs. 1 Nr. 1 der Strafprozessordnung angeordnete Sicherheitsleistung nicht oder nicht vollständig erbracht wird.“

12. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. entgegen § 7 Abs. 1 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Berechtigung und ein dort genannter Nachweis mitgeführt werden,“.

- bb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. entgegen § 7 Abs. 2 die Berechtigung, einen Nachweis, den Pass oder ein Dokument nicht mitführt oder die Berechtigung oder einen Nachweis nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,“.

- cc) Die Nummern 6a bis 6f werden durch folgende Nummern 6a bis 6e ersetzt:

„6a. entgegen § 7a Abs. 4 Satz 1 nicht dafür sorgt, dass ein dort genannter Nachweis mitgeführt wird,

6b. entgegen § 7a Abs. 4 Satz 2 ein Versicherungsnachweis nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,

6c. entgegen § 7b Abs. 1 Satz 1 einen Angehörigen eines dort genannten Staates als Fahrpersonal einsetzt,

6d. entgegen § 7b Abs. 1 Satz 2 nicht dafür sorgt, dass das ausländische Fahrpersonal eine dort genannte Unterlage mitführt,

6e. entgegen § 7b Abs. 2 eine dort genannte Unterlage nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,“.

- dd) In Nummer 12d wird das Komma am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

- ee) In Nummer 12e wird das Wort „oder“ durch einen Punkt ersetzt.

- ff) Nummer 13 wird aufgehoben.

- b) Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

„(1a) Ordnungswidrig handelt, wer

1. entgegen § 7c Satz 1 Nr. 1 oder 3 Buchstabe a oder

2. entgegen § 7c Satz 1 Nr. 2 oder 3 Buchstabe b eine Leistung ausführen lässt.“

- c) Nach Absatz 1a werden folgende Absätze 2 bis 4 eingefügt:

„(2) Ordnungswidrig handelt, wer gegen die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 95 S. 1), geändert durch Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) verstößt, in dem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3 Abs. 1 grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr betreibt,

2. entgegen Artikel 6 Abs. 4 Satz 1 als Unternehmer dem Fahrer die Fahrerbescheinigung nicht zur Verfügung stellt oder
3. entgegen Artikel 6 Abs. 4 Satz 3 die Fahrerbescheinigung nicht oder nicht rechtzeitig vorzeigt.

(3) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 1 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. EG Nr. L 297 S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) die Fahrerbescheinigung nicht mitführt.

(4) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr einen Fahrer einsetzt, für den eine Fahrerbescheinigung nach Artikel 3 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 nicht ausgestellt worden ist,
2. Kabotage nach Artikel 1 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 betreibt, ohne Inhaber einer Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 zu sein, oder
3. im Kabotageverkehr nach Artikel 1 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 einen Fahrer einsetzt, für den eine Fahrerbescheinigung nach Artikel 3 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 nicht ausgestellt worden ist.“

- d) Der bisherige Absatz 2 wird neuer Absatz 5 und dessen Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 6c, des Absatzes 1a Nr. 2 und des Absatzes 4 Nr. 1 und 3 mit einer Geldbuße bis zu zweihunderttausend Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 12, des Absatzes 1a Nr. 1, des Absatzes 2 Nr. 1 und des Absatzes 4 Nr. 2 mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.“

13. In § 21 Abs. 3 wird die Angabe „§ 19 Abs. 1 Nr. 6d, 6e und 6f sowie Abs. 1a“ durch die Angabe „§ 19 Abs. 1 Nr. 6c, 6d, 6e, Abs. 1a, 2 Nr. 2, 3, Abs. 3 und 4 Nr. 1, 3“ ersetzt.

14. § 23 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Die Bundesregierung“ ersetzt.

b) In Absatz 3 Satz 1 wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. die Voraussetzungen für die Erteilung, die Rücknahme und den Widerruf von Fahrerbescheinigungen, den Erlass von Nebenbestimmungen, das zugehörige Verfahren einschließlich der Durchführung von Anhörungen und der Behandlung wesentlicher Änderungen nach Erteilung der Fahrerbescheinigungen sowie die Bedingungen für den Einsatz des Fahrpersonals geregelt werden.“

Artikel 2

Weitere Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Dem § 5 des Güterkraftverkehrsgesetzes, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird folgender Satz 2 angefügt:

„Satz 1 gilt nicht für Inhaber von Gemeinschaftslizenzen aus der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Polen, der Slowakischen Republik, der Tschechischen Republik, der Republik Estland und der Republik Ungarn.“

Artikel 3

Neufassung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann das Güterkraftverkehrsgesetz in der an dem in Artikel 4 Satz 2 genannten Tag geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 2 tritt am Tag des Wirksamwerdens des Beitritts der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Polen, der Slowakischen Republik, der Tschechischen Republik, der Republik Estland und der Republik Ungarn zur Europäischen Union in Kraft. Der Tag, an dem Artikel 2 in Kraft tritt, ist durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung

A. Allgemeine Begründung

I. Ziel des Gesetzes

Mit dem Gesetz werden vor allem die innerstaatlichen Voraussetzungen für die Ausgabe der einheitlichen europäischen Fahrerbescheinigung für den Einsatz von Fahrpersonal aus Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums sind, im grenzüberschreitenden gewerblichen Straßengüterverkehr und im Kabotageverkehr geschaffen.

Das Gesetz regelt ferner die Vorschriften über die von einem Unternehmer des gewerblichen Straßengüterverkehrs abzuschließende Haftpflichtversicherung neu.

Schließlich wird die Kontrolle hinsichtlich der Freistellung land- und forstwirtschaftlicher Sonderverkehre von den güterkraftverkehrsrechtlichen Vorschriften verbessert.

II. Wesentliche Regelungen im Überblick

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 7 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) ist die Freistellung land- und forstwirtschaftlicher Verkehre von den güterkraftverkehrsrechtlichen Vorschriften bestimmt, wenn land- und forstwirtschaftliche Bedarfsgüter oder Erzeugnisse für eigene Zwecke oder andere Betriebe dieser Art unter bestimmten Voraussetzungen befördert werden.

Die Neuregelung hält an der Freistellung land- und forstwirtschaftlicher Beförderungen fest. Sie führt jedoch zu einer deutlichen Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten des Freistellungstatbestandes im Rahmen von Straßenkontrollen.

2. Die Vorschrift des § 7a GüKG, die sich mit der Pflicht eines Unternehmers zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung beschäftigt, begegnet in ihrer jetzigen Fassung materiell-rechtlichen Bedenken. Mangels ausdrücklicher Bestimmung der Höhe der Mindestversicherungssumme und genauer Umschreibung der vom Versicherer zu übernehmenden Gefahr führt die Vorschrift zu ernst zu nehmenden Rechtsanwendungsproblemen. Da die Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung bußgeldbewehrt ist (§ 19 Abs. 1 Nr. 6a bis 6c GüKG) ist eine Neufassung geboten, um die o. g. Bedenken auszuräumen.
3. Durch die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002 zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EG) Nr. 3188/93 des Rates hinsichtlich der Einführung einer Fahrerbescheinigung (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, ab dem 19. März 2003 eine einheitliche europäische Fahrerbescheinigung einzuführen. Die Fahrerbescheinigung wird Unternehmern des gewerblichen Straßengüterverkehrs auf Antrag erteilt, die nachweisen müssen, dass sie Fahrpersonal aus Staaten, die nicht der Europäischen Union/dem Europäischen Wirtschaftsraum angehören, gemäß den in ihrem Niederlassungsstaat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften

beschäftigen. Durch die Anpassung der §§ 7b und 7c GüKG an die europäische Rechtslage werden die innerstaatlichen Voraussetzungen für Ausgabe der Fahrerbescheinigung geschaffen. Die diesbezüglichen Verfahrensvorschriften werden nach dem Inkrafttreten des Gesetzes in die Verordnung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und Kabotageverkehrs vom 22. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3976) eingestellt.

4. Der Aufgabenkatalog des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) wird in § 11 GüKG um zwei Punkte ergänzt. Dies betrifft zum einen die Überwachung der Vorschriften über die Ladung, zum anderen bekommt das Bundesamt Befugnisse im Rahmen der Überwachung der Vorschriften der Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, eingeräumt.
5. Das Gesetz enthält darüber hinaus Folgeänderungen und sonstige redaktionelle Änderungen. Insbesondere werden die durch das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 21. Juni 1999 (ABl. EG Nr. L 114 S. 91) erforderlichen Gesetzesanpassungen vorgenommen.

III. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 und 22 in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 Grundgesetz. Für diesen besonderen Gewerbebereich sind im Interesse von Verkehrssicherheit und Umweltschutz sowie zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen gemäß den Vorgaben der Europäischen Union bundeseinheitliche Regelungen hinsichtlich des Einsatzes des Fahrpersonals erforderlich. Entsprechendes gilt für die Regelung der Pflichten gebietsansässiger und gebietsfremder Transportunternehmer im gewerblichen Güterkraftverkehr sowie für die gleichmäßige Überwachung des geänderten Ordnungsrahmens durch die zuständigen Länderbehörden und das Bundesamt für Güterverkehr, den Zoll und den Bundesgrenzschutz.

IV. Kosten

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Die Kosten, die den für die Ausführung des Änderungsgesetzes zuständigen Behörden der Länder durch den Erwerb der Vordrucke der Fahrerbescheinigung entstehen, sind aus dem Gebührenaufkommen sowie aus dem allgemeinen Sachmittelhaushalt zu bestreiten. Die durch die Verwendung der unter Sicherheitsaspekten gestalteten Vordrucke entstehenden Aufwendungen für die ausstellenden Behörden werden durch eine entsprechende Bemessung der Gebührensätze in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr nach Inkrafttreten des Gesetzes berücksichtigt.

Im Übrigen entstehen geringfügige weitere Kosten im Bereich der Informationstechnik bei den zuständigen Behörden der Länder im Zusammenhang mit der Anpassung der

IT-Infrastruktur an die neue Aufgabe der Ausgabe der Fahrerbescheinigung.

Aufgrund heterogener IT-Infrastruktur in den Ländern sind die Anpassungskosten unterschiedlich hoch und derzeit nicht bezifferbar.

Für den Bundeshaushalt entstehen durch die neuen Vorschriften keine zusätzlichen Kosten.

Vollzugsaufwand

Für die Kontrolle der Vorschriften des Änderungsgesetzes wird bei dem Bundesamt für Güterverkehr der Vollzugsaufwand in vergleichbarem Umfang anfallen wie bei der Ausführung der derzeit geltenden Rechtsvorschriften. Ein Mehraufwand ist daher für den Bundeshaushalt nicht zu erwarten.

Der den Ländern erwachsende Vollzugsaufwand durch die Ausgabe der Fahrerbescheinigung wird durch eine entsprechende Bemessung der Gebührensätze in der Kostenverordnung für den Güterkraftverkehr zu berücksichtigen sein.

Sonstige Kosten

Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht an den geänderten Gesetzestext.

Zu Nummer 2 (§ 2)

Zu Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 7)

Da das Kraftfahrzeugsteuergesetz im Jahre 2002 neu bekannt gemacht wurde, ist eine redaktionelle Änderung erforderlich.

Zu Buchstabe b (§ 2 Abs. 1a)

Das Güterkraftverkehrsgesetz befreite bereits 1952 Beförderungen im Straßengüterverkehr, die in der Landwirtschaft üblich sind, unter engen Voraussetzungen von den Regelungen des Gesetzes. Diese Freistellungsregelungen waren in der Vergangenheit erfolgreich, weil die Landwirte dadurch in der Lage waren, ihre Produkte in Eigenregie gegen Aufschlag zu den Abnehmern zu bringen und Bedarfsgüter selbst bei den Lieferanten abzuholen. Die Situation der Güterkraftverkehrsunternehmen wurde dadurch nicht unzumutbar beeinträchtigt. Nach Auffassung der Gewerbeverbände des Straßengüterverkehrs hat sich diese Situation jedoch in den letzten Jahren geändert. So wird vorgetragen, dass im Rahmen landwirtschaftlicher Verkehre inzwischen erhebliche Beförderungsmengen im Rahmen land- und forstwirtschaftlicher Verkehre befördert werden und hierdurch dem Gewerbe erhebliche Transportmengen entzogen werden, ohne dass der Freistellungstatbestand tatsächlich erfüllt ist. Insbesondere wird vom Transportgewerbe beklagt, dass eine wirk-

same Überwachung der Einhaltung der Freistellungsvoraussetzungen angesichts der Zunahme dieser Verkehre und der insoweit eingeschränkten Möglichkeiten der Kontrollbehörden nicht mehr gegeben sei.

Hierzu ist festzustellen, dass das BAG als zuständige Kontrollbehörde nicht über aussagekräftige statistische Grundlagen verfügt, die eine Bewertung der landwirtschaftlichen Sonderverkehre in Relation zum gewerblichen Güterkraftverkehr ermöglichen. Die vom Gewerbe behauptete erhebliche Zunahme der Beförderungsmenge kann daher nicht bestätigt werden.

Nicht zu bestreiten ist jedoch, dass eine Kontrolle landwirtschaftlicher Sonderverkehre nach der bisher geltenden Rechtslage nur sehr eingeschränkt möglich ist, da eine Abgrenzung des gewerblichen Güterkraftverkehrs von freigestellten Beförderungen kaum erfolgen kann. Bei durch das BAG durchgeführten Straßenkontrollen gibt das Fahrpersonal an, freigestellte Beförderungen durchzuführen. Da in diesen Fällen Beförderungspapiere nicht mitgeführt werden müssen, kann der Wahrheitsgehalt dieser Angaben kaum überprüft werden. Allerdings liegen dem BAG eindeutige Hinweise auf Missbrauchsfälle vor (so z. B. bei der Abfuhr kommunaler Grünabfälle).

Angesichts dieser Ausgangslage ist es erforderlich, die Kontrollmöglichkeiten hinsichtlich der Einhaltung der Voraussetzungen des Freistellungstatbestandes zu verbessern.

Dieses Ziel wird durch die Einführung eines Begleitpapiers oder eines sonstigen Nachweises im Falle des Einsatzes großvolumiger Kraftfahrzeuge erreicht, die nicht von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Gerade beim dem Einsatz dieser Fahrzeuge ist die Gefahr von Missbrauchsfällen besonders groß. Da bereits heute ein erheblicher Teil der hier in Rede stehenden Beförderungen mit einem Begleitpapier (Beispiel: Zuckerrübenkampagne) durchgeführt wird, entsteht kein spürbarer bürokratischer Mehraufwand. Der Freistellungstatbestand selbst bleibt unangetastet. Daher ist es auch erforderlich, in Absatz 2 Satz 2 eine eigenständige Mitführungspflicht für die o. g. Dokumente, die Beförderungen außerhalb des gewerblichen Güterkraftverkehrs dokumentieren, einzuführen.

Zu Nummer 3 (§ 3 Abs. 1)

Die Ergänzung des § 3 stellt klar, dass das Erfordernis der güterkraftverkehrsrechtlichen Erlaubnis dort entfällt, wo durch unmittelbar anwendbares europäisches Recht die Durchführung von Güterkraftverkehr durch die EU-Lizenz im Geltungsbereich des GüKG für zulässig erklärt wird.

Die Gesetzesänderung beinhaltet keine materiell-rechtliche Änderung.

Zu Nummer 4 (§ 5)

Am 1. Juni 2002 ist das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Mit diesem so genannten Landverkehrsabkommen wird einerseits die Geltung der Gemeinschaftslizenz für eine Vielzahl von Verkehren im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Schweiz und andererseits die Geltung der schweizerischen Lizenz für den gewerblichen

Güterkraftverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft geregelt.

Gemäß Artikel 9 Abs. 1 des Abkommens bzw. Artikel 1 Abs. 1 und 2, Artikel 3 Abs. 1 und 2 vierter Spiegelstrich der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 gilt für Beförderungen zwischen Deutschland und der Schweiz und umgekehrt auf den Beförderungsstrecken im Inland die Gemeinschaftslizenz. Somit würde § 5 GüKG in der derzeit geltenden Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 und dem Landverkehrsabkommen widersprechen. Durch die Rechtsänderung wird dieser Widerspruch aufgelöst.

Darüber hinaus beinhaltet die Neufassung des § 5 durch die ausdrückliche Erwähnung der Unternehmer mit Unternehmenssitz im Inland eine redaktionelle Folgeänderung des § 3.

Zu Nummer 5 (§ 6 Satz 2)

Zu den Buchstaben a und b (§ 6 Satz 2 Nr. 3 und 3a)

Die Vorschrift des § 6 GüKG betrifft gebietsfremde Unternehmer, die im Rahmen ihres grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehrs im Geltungsbereich des GüKG fahren.

Dieser Verkehr ist nach den Bestimmungen des § 3 Abs. 1 GüKG für Deutsche wie für Gebietsfremde gleichermaßen grundsätzlich erlaubnispflichtig. Andererseits wird die Güterkraftverkehrserlaubnis nach § 3 Abs. 2 GüKG aber nur für Unternehmen mit Sitz im Inland erteilt. Insoweit ist es erforderlich, hinsichtlich der Befreiung von der Erlaubnispflicht eine konkrete Regelung für Unternehmer aus anderen Staaten in das Gesetz aufzunehmen. Dementsprechend sind diese Transportunternehmer nach § 6 GüKG auf dem Streckenteil in Deutschland von der Erlaubnispflicht befreit, wenn sie Inhaber der für die jeweilige Fahrt erforderlichen Berechtigung sind.

Mit Abschluss des Landverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz stellt für schweizerischen Unternehmer auch die schweizerische Lizenz für den gewerblichen Güterkraftverkehr eine solche Berechtigung dar (siehe oben).

Eine Aufnahme der schweizerischen Lizenz für den gewerblichen Güterkraftverkehr ist mithin notwendig.

Zu Nummer 6 (§ 7)

Zu Buchstabe a (§ 7 Abs. 1)

Da nach Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft auch die schweizerische Lizenz als Berechtigung für die Durchführung des gewerblichen Straßengüterverkehrs anzuerkennen ist, werden die Mitführungspflichten des § 7 auch auf dieses Dokument ausgedehnt.

In letzter Zeit werden bei Straßenkontrollen des Bundesamtes immer häufiger Berechtigungen vorgelegt, die in Folien eingeschweißt sind. Dadurch ergeben sich Schwierigkeiten bei der Echtheitsüberprüfung der Dokumente. So besteht keine Möglichkeit mehr, zu überprüfen, ob Unterschriften, Bemerkungen oder Stempel auf das Dokument gesetzt wurden oder sie – wie bei einer Kopie – eine Einheit mit dem Papier bilden. Auch können die Qualität des Papiers, der Prägestempel und Hologramme etc. nicht mehr ertastet werden. Bei

CEMT-Genehmigungsdokumenten kann darüber hinaus das Fälschungsmerkmal „Copie-Aufdruck beim Kopieren der Urkunde“ nicht mehr geprüft werden, da Kopien von eingeschweißten Urkunden nicht den Auftrag „Copie“ tragen. Das Laminieren der Dokumente führt mithin zu einer Einschränkung bzw. Aufhebung der Beweiskraft der Urkunden. Die Ergänzung in Absatz 1 verpflichtet den Unternehmer daher, dafür zu sorgen, dass nur Dokumente verwendet werden, die nicht eingeschweißt oder mit einer Schutzschicht versehen sind.

Zu Buchstabe b (§ 7 Abs. 2 Satz 2)

Der derzeit geltende § 7 Abs. 2 Satz 2 begegnet verfassungsrechtlichen Bedenken. Durch die Pflicht, den Pass oder ein sonstiges zum Grenzübertritt berechtigendes Dokument vorzulegen, soll die Feststellung der Identität des Fahrers ermöglicht werden. Ein derartiger Eingriff in das Recht auf die informationelle Selbstbestimmung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur auf der Grundlage eines Gesetzes zulässig, das die Voraussetzungen und den Umfang der Beschränkung hinreichend klar umschreibt und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügt. Die gegenwärtige Fassung lässt aber die Voraussetzung der Identitätsfeststellung offen. § 7 Abs. 2 Satz 2 wird durch die Neufassung daher auf die Pflicht des Fahrpersonals zur Mitführung der o. g. Dokumente beschränkt.

Die Befugnis der Kontrollberechtigten, sich diese Dokumente zur Prüfung aushändigen zu lassen, wird nunmehr in § 12 Abs. 1 geregelt und an die Aufgabe des Bundesamtes nach § 11 Abs. 2 Nr. 3a angebonden.

Zu Nummer 7 (§§ 7a bis 7c)

Die Neufassung des § 7a GüKG ist erforderlich, um erhebliche Anwendungsprobleme, die sich aus der derzeit geltenden Fassung der Vorschrift ergeben, zu beseitigen (siehe hierzu A. Allgemeine Begründung II Nr. 2).

Zum einen begegnet die Vorschrift erheblichen formalen Bedenken, da in Absatz 1 Satz 1 hinsichtlich der von der Versicherung abzudeckenden Schäden auf den Vierten Abschnitt des Handelsgesetzbuchs (HGB) in Verbindung mit dem Frachtvertrag verwiesen wird. Diese Verweisung ist rechtsfehlerhaft und wird geändert in den korrekten Verweis auf das Vierte Buch (Handelsgeschäfte) Vierter Abschnitt (Frachtgeschäft).

Weitere (materiell-rechtliche) Bedenken ergeben sich aus der Tatsache, dass sich der genauere Umfang der Versicherungspflicht nicht aus der Vorschrift ergibt. So ist weder eine Mindestversicherungssumme vorgesehen, noch lässt sich die vom Versicherer zu übernehmende Gefahr aus der Vorschrift ersehen.

Die Neufassung der Vorschrift beseitigt diese Unzulässigkeiten.

§ 7a Abs. 1 der Neufassung schreibt wie bisher die grundsätzliche Verpflichtung des Unternehmers vor, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, die die gesetzliche Haftung wegen der Güter- und Verspätungsschäden nach den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften abdeckt. Aus Gründen der Rechtsklarheit wird ausdrücklich erwähnt, dass die Versicherung nicht nur abzuschließen, sondern auch aufrechtzuerhalten ist.

§ 7a Abs. 2 führt als wesentliche Neuregelung zunächst eine Mindestversicherungssumme ein. Dies ist insbesondere erforderlich, da § 158c des Versicherungsvertragsgesetzes vorschreibt, dass im Falle einer gesetzlichen Pflichtversicherung der Versicherer nur im Rahmen der amtlich festgestellten Mindestversicherungssumme und der von ihm übernommenen Gefahr im Verhältnis zu Dritten haftet, falls ein Umstand eintritt, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat. Die Höhe der Mindestversicherungssumme von 600 000 Euro je Schadensereignis stellt sicher, dass auch Schäden an besonders hochwertigen Frachtgütern, wie z. B. Computern oder Mobiltelefonen, abgedeckt sind.

Neu eingeführt wird die Möglichkeit der Vereinbarung einer Jahreshöchstersatzleistung und eines Selbstbehalts. Um jedoch auf jeden Fall sicherzustellen, dass weiterhin risikogerechte Versicherungsverträge abgeschlossen werden, die einen wirksamen Schutz hinsichtlich der gesetzlichen Haftungsfolgen sicherstellen, wird geregelt, dass die Jahreshöchstersatzleistung nicht weniger als das Zweifache der Mindestversicherungssumme betragen darf.

§ 7a Abs. 3 beseitigt eine weitere Rechtsunsicherheit der bisher geltenden Rechtslage, da die vom Versicherer zu übernehmende Gefahr konkretisiert wird. In Nummer 1 wird festgelegt, dass Schäden, die von einem Unternehmer oder seinem Repräsentanten vorsätzlich verursacht werden, von der Versicherung ausgenommen werden können. Da es bisher an einer solchen Regelung fehlte, war unklar, ob eine derartige Beschränkung des Versicherungsschutzes überhaupt zulässig war. Durch die Neuregelung wird klargestellt, dass die in den §§ 61 und 152 Versicherungsvertragsgesetz enthaltenen Haftungsgrenzen auch für Haftpflichtversicherung im Rahmen güterkraftverkehrsrechtlicher Vorschriften gelten.

Nummer 2 räumt die Möglichkeit ein, Ansprüche aus dem Versicherungsverhältnis auszuklammern, die aufgrund höherer Gewalt eintreten und damit für den Versicherer ein kaum zu kalkulierendes Haftungsrisiko darstellen. Da gemäß § 149 des Versicherungsvertragsgesetzes der Umfang der Haftung des Versicherers auf Ansprüche begrenzt ist, die aus der Verantwortlichkeit des Versicherungsnehmers wachsen, ist es konsequent, Schäden ausschließen zu können, die typischerweise nicht im Einflussbereich des Versicherungsnehmers liegen.

In Nummer 3 wird schließlich ein Haftungsausschluss für Beförderungsgüter ermöglicht, die aufgrund ihres besonderen Wertes ein gesteigertes Haftungsrisiko für den Versicherer bedeuten und daher regelmäßig den Abschluss eines individuellen Versicherungsvertrages notwendig erscheinen lassen.

§ 7 Abs. 4 Satz 1 enthält die bisher in § 7a Abs. 1 Satz 2 enthaltene Verpflichtung des Unternehmers, dafür zu sorgen, dass ein den gesetzlichen Vorgaben entsprechender Versicherungsnachweis mitgeführt wird. In Satz 2 ist die bisher in § 7a Abs. 2 festgelegte Verpflichtung des Fahrpersonals zur Mitführung und Aushändigung zu Kontrollzwecken des Versicherungsnachweises enthalten.

§ 7 Abs. 5 entspricht dem bisherigen § 7 Abs. 3.

Die derzeit geltenden §§ 7b und 7c GüKG wurden durch das Gesetz über die Bekämpfung der illegalen Beschäftigungen

im gewerblichen Güterkraftverkehr (GükBillBG) vom 2. September 2001 (BGBl. I S. 2272) in das GüKG eingefügt. Hintergrund für diese Gesetzesänderung war Folgendes:

Seit dem 1. Juni 1998 kann jeder ausländische Transportunternehmer mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Europäischen Wirtschaftsraums, der über eine Gemeinschaftslizenz verfügt, unbegrenzt Kabotage betreiben. Seither nehmen in Deutschland die Probleme der illegalen oder missbräuchlichen Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Drittstaaten zu. In- und ausländische Transportunternehmer verschaffen sich Kostenvorteile, indem sie bei der Beschäftigung von ausländischem Fahrpersonal die Regelungen des Aufenthalts-, Aufenthaltsgenehmigungs- und Sozialversicherungsrechts verletzen oder umgehen. Es ist dabei immer häufiger anzutreffende Praxis, dass Unternehmer aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums auf ihren dort zugelassenen Fahrzeugen Fahrer insbesondere aus Osteuropa beschäftigen. Diese sind bereit, zu extrem niedrigen Löhnen Transporte durchzuführen. Die Folge ist ein starker Preisdruck im gesamten Transportgewerbe. Darüber hinaus entsteht ein gemeinwirtschaftlicher Schaden durch Wettbewerbsverzerrungen, Ausfälle bei Steuern und Sozialbeiträgen sowie negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt.

Für die in Deutschland zuständigen Behörden war es in der Vergangenheit schwierig, die betroffenen Rechtsbereiche wirksam zu kontrollieren. Wegen der unterschiedlichen Vorschriften in den EU/EWR-Staaten zur Regelung der Beschäftigungsverhältnisse und des Aufenthaltsrechts der Arbeitnehmer aus Drittstaaten, der Fülle nationaler Regelungen sowie der zwischen Bund und Ländern aufgeteilten Kompetenzen waren die Kontrollorgane meist nicht mehr in der Lage, zu erkennen, ob der betroffene Fahrer legal am Steuer saß.

Da es sich hierbei um Probleme von gesamteuropäischer Dimension handelte, ergriff auch die Kommission in Brüssel die Initiative, um durch Änderungen der Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EG) Nr. 3118/93 zur Einführung einer einheitlichen europäischen Fahrerbescheinigung zu gelangen. Mit Hilfe dieses Dokumentes soll eine europaweite Kontrolle der ordnungsgemäßen Beschäftigung des hier in Rede stehenden Fahrpersonals ermöglicht werden.

Das GükBillBG wurde als Vorwegnahme der beabsichtigten einheitlichen europäischen Verfahrensweise in die Wege geleitet, da ein Zuwarten auf eine europäische Rechtsänderung angesichts der Dringlichkeit der Probleme in Deutschland nicht vertretbar war. Dabei war von Anfang an klar, dass das GüKG an die europäische Rechtslage anzupassen sein würde, sobald die europäische Fahrerbescheinigung eingeführt würde.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002 zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EG) Nr. 3118/93 des Rates hinsichtlich der Einführung einer Fahrerbescheinigung (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) wurde inzwischen die Einführung der Fahrerbescheinigung beschlossen. Gemäß Artikel 4 der Verordnung ist die Fahrerbescheinigung seit dem 19. März 2003 durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auszugeben.

Obwohl die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht sind, ist unter dem Gesichtspunkt der Rechtsklarheit eine Anpassung des GüKG an die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften geboten.

Zu den §§ 7b und 7c im Einzelnen

Durch die Neufassung des § 7b Abs. 1 Satz 1 wird im Einklang mit der bereits heute bestehenden Rechtslage geregelt, dass Fahrpersonal aus Drittstaaten von in Deutschland ansässigen Unternehmen nur eingesetzt werden darf, wenn eine Arbeitsgenehmigung nach § 284 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch vorliegt oder feststeht, dass eine solche nicht erforderlich ist.

Da die Kontrolle der Rechtmäßigkeit der Beschäftigung bzw. des Aufenthalts des Fahrpersonals nur möglich ist, wenn keinerlei Zweifel über die Identität der eingesetzten Fahrer besteht, wird der Unternehmer durch § 7b Abs. 1 Satz 2 verpflichtet, dafür zu sorgen, dass alle zu dieser Kontrolle erforderlichen Unterlagen durch das Personal mitgeführt werden.

§ 7b Abs. 2 regelt die Verpflichtung des Fahrpersonals, den Aufenthaltstitel bzw. die Fahrerbescheinigung bei Beförderungen mitzuführen. Hierdurch wird insbesondere sichergestellt, dass die ordnungsgemäße Beschäftigung auch im Rahmen von Straßenkontrollen wirksam überwacht werden kann.

Da der Vollzug des GüKG gemäß Artikel 83 GG von den Ländern als eigene Angelegenheit durchgeführt wird, obliegt den Ländern gemäß Artikel 84 Abs. 1 GG die Einrichtung bzw. Bestimmung der für die Erteilung der Fahrerbescheinigung zuständigen Behörden. § 7b Abs. 3 weist die Ausgabe der Fahrerbescheinigungen den Erlaubnisbehörden zu. Der Begriff der Erlaubnisbehörde wird im GüKG bereits verwendet, z. B. in § 3 Abs. 5a, 7 und § 21a Abs. 1.

Die Regelung entspricht dem Wunsch der Länder, da gewährleistet ist, dass in Folge der Ausgabe der Fahrerbescheinigung keine neuen Zuständigkeitsregelungen erlassen werden müssen, sofern die Erlaubnisbehörden zuständig sein sollen.

§ 7c enthält die Regelungen über die durch das GükBillBG eingeführte Verantwortung des Auftraggebers für die Einhaltung der Vorschriften über die Arbeitsgenehmigung und die Fahrerbescheinigung. Die Neufassung hat dabei nur redaktionellen Charakter. Die Einführung der so genannten Verladenhaftung durch das GükBillBG war bestimmt von der Überzeugung, dass illegale Beschäftigung von Fahrpersonal aus Drittstaaten nur durch Einbeziehung der Verloader bekämpft werden kann. Erfahrungen, die das Bundesamt für Güterverkehr bei dem Vollzug des § 7c GüKG sammeln konnte, belegen nachhaltig die Richtigkeit dieser Überzeugung.

Das Bundesamt hat 25 Betriebskontrollen bei Auftraggebern durchgeführt, hiervon 7 bei Firmen, die in großem Umfang verkehrsrechtlich unzulässige Beförderungen durch in allen Teilen Deutschlands ansässige Unternehmen ausführen haben lassen. In 19 Fällen wurden Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet; es ergingen fünf Bußgeldbescheide. In einem Verfahren erfolgte in Zusammenarbeit mit Polizei, Staatsanwaltschaft, Arbeitsverwaltung sowie Ausländerbehörden eine Betriebskontrolle, die nach Durchsichtung und

Beschlagnahme von Beweisstücken zu 9 Festnahmen in 7 beteiligten Unternehmen führte.

Zu Nummer 8 (§ 7d)

Der derzeit geltende § 7d enthält Regelungen über die Befugnisse von Kontrollberechtigten hinsichtlich der Kontrolle der Rechtmäßigkeit der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals. Da die Befugnisse der Kontrollberechtigten jedoch umfassend in den §§ 12, 13 geregelt sind, ist es aus gesetzessystematischen Gründen angezeigt, auch die hier in Rede stehenden Befugnisse im Rahmen dieser Vorschriften zu regeln, so dass § 7d aufzuheben ist.

Zu Nummer 9 (§ 11 Abs. 2 Nr. 3)

Der in § 11 Abs. 2 Nr. 3 GüKG enthaltene Aufgabenkatalog des Bundesamtes wird um zwei Komplexe erweitert.

Durch den neu eingeführten Buchstaben l hat das Bundesamt zukünftig darüber zu wachen, dass die Vorschriften über die Ladung eingehalten werden. Für diese Aufgabenerweiterung sind folgende Überlegungen ausschlaggebend:

Stellt das Bundesamt im Rahmen einer Straßenkontrolle Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Ladung nach den §§ 22 f. Straßenverkehrs-Ordnung fest, besteht derzeit nach § 12 Abs. 6 Nr. 3 GüKG lediglich die Möglichkeit, diese so genannten Zufallsfunde den zuständigen Behörden mitzuteilen, falls die Zuwiderhandlung in der Regel mit einer Geldbuße von mindestens 50 Euro geahndet wird. Weitere Befugnisse hat das Bundesamt in diesen Fällen nicht.

In der Praxis muss in jedem Einzelfall die Polizei eingeschaltet und zum Kontrollort gebeten werden. Wegen der Vielzahl der Fälle geschieht dies im Rahmen einer längeren Kontrolle oft mehrfach. Polizeibehörden haben jedoch zahlreiche andere Aufgaben. Die Überwachung des Schwerlastverkehrs hat in den Ländern einen unterschiedlichen Stellenwert, so dass die Polizei nicht in allen Fällen oder nur mit erheblicher zeitlicher Verzögerung am Kontrollplatz erscheinen kann. Nach der bestehenden Rechtslage hat das BAG als Überwachungsbehörde insoweit keine originäre Kontrollzuständigkeit und insbesondere keine Befugnis, bis zur Behebung des verkehrgefährdenden Zustandes durch Herstellung einer ausreichenden Ladungssicherheit, die Weiterfahrt zu untersagen. Polizei und Gewerbe äußern hierüber immer wieder Unverständnis.

Falls eine konkrete Gefährdung anderer besteht, sieht die Bußgeldkatalog-Verordnung (Nummern 25, 25a, 26) derzeit bei Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften betreffend die Ladung eine Regelgeldbuße von 50 Euro vor, so dass lediglich derartige Verstöße auf der Grundlage des § 12 Abs. 6 Nr. 3 GüKG einer Ahndung zugeführt werden können.

Die Folgen, die sich für die Sicherheit auch der übrigen Verkehrsteilnehmer von auf der Ladefläche von Lkw in Bewegung geratener und/oder herabstürzender Ladung ergeben, sind – bei Beförderung von Gütern aller Art – schwer wiegend.

Nach unveröffentlichten Angaben des Statistischen Bundesamtes haben sich im Jahre 2000 in Folge von unzureichend gesicherter Ladung oder Fahrzeugzubehörteilen 954 Unfälle

mit Personenschaden ereignet, wobei rd. die Hälfte dieser Unfälle Lastkraftwagen betraf.

Auch ohne Personenschäden führen Unfälle aufgrund verlorener Ladung zu Störungen im Verkehrsverlauf und zu Staus mit erheblichen Kosten und Schäden für die Volkswirtschaft.

Allein die Schäden für die Versicherungswirtschaft wurden vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) im Jahre 2001 auf 1 Mrd. DM/Jahr beziffert (Deutsche Verkehrszeitung vom 11. November 2001).

Auch der Verkehrsgerichtstag hat im Rahmen seiner Tagung am 24./25. Januar 2002 die Forderung erhoben, dass sicherheitsrelevante Verkehrsverstöße, zu denen auch Mängel der Ladungssicherheit und Überladung zu rechnen sind, stärker kontrolliert und angemessener geahndet werden sollen.

Die Gesetzesänderung führt dazu, dass dem Bundesamt die Befugnis zukommt, die Weiterfahrt eines unsicheren Fahrzeuges zu untersagen.

Das Bundesamt kann auf diese Weise im Rahmen seiner bundesweiten und länderübergreifenden Straßenkontrollen (im Jahre 2002: ca. 610 000 kontrollierte Lkw) die Überwachungstätigkeit der Länder hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften der §§ 22, 23 der Straßenverkehrs-Ordnung ergänzen und unterstützen.

Die Ergänzung des § 11 Abs. 2 Nr. 3 um den Buchstaben m flankiert die Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen.

Diese Richtlinie beruht auf dem Grundgedanken, dass die einmalige jährliche technische Überwachung nicht ausreichend ist, um sicherzustellen, dass Nutzfahrzeuge das ganze Jahr hindurch den technischen Vorschriften entsprechen. Die wirksame und gezielte Durchführung von technischen Unterwegskontrollen ist eine wichtige kosteneffiziente Maßnahme, um den Wartungszustand der im Verkehr befindlichen Nutzfahrzeuge zu überprüfen. Die Richtlinie 2000/30/EG wurde durch die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollVO) vom 21. Mai 2003 (BGBl. I S. 776) in deutsches Recht überführt.

Durch die TechKontrollVO erfolgte keine Aufgabenzuweisung für das BAG und die übrigen beteiligten Behörden. Eine Aufgabenzuweisung erfolgte vielmehr durch bereits bestehende Regelungen; die TechKontrollVO nimmt auf diese Regelungen lediglich Bezug. Für das BAG ergibt sich eine Aufgabenzuweisung folglich nur aus dem GüKG.

Die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und die Schaffung eines fairen Wettbewerbs sind erklärte Ziele sowohl der Richtlinie 2000/30/EG als auch der TechKontrollVO. Um diesen Zielen Rechnung zu tragen, haben sich die Länder übereinstimmend dafür ausgesprochen, auch das Bundesamt mit Befugnissen hinsichtlich der Kontrolle technischer Vorschriften auszustatten.

Dies ist aus folgenden Gründen erforderlich:

Nach dem bisherigen Wortlaut von § 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe k GüKG hat das BAG darüber zu wachen, dass die Rechtsvorschriften über die zulässigen Werte für Geräusche und für verunreinigende Stoffe und Abgase von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung eingehalten werden, soweit

diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 12 Abs. 1 und 2 durchgeführt werden kann. Maßnahmen nach dem GüKG und somit nach der TechKontrollVO können mithin nur im Zusammenhang mit der Kontrolle von Abgasemissionen ergriffen werden.

Stellt das Bundesamt bei einer Straßenkontrolle zufällig straßenverkehrssicherheitsrelevante technische Mängel an einem Nutzfahrzeug fest, so bestehen bislang lediglich die Möglichkeiten nach § 12 Abs. 6 GüKG. Das Bundesamt übermittelt derartige Feststellungen (Zufallsfunde) den zuständigen Behörden. Das Recht, eigene Maßnahmen selbst anzuordnen besteht hingegen nicht.

Durch die Gesetzesänderung wird eine direkte Kontrollzuständigkeit hinsichtlich der Kontrolle von sicherheitsrelevanten technischen Mängeln (Sichtprüfung auf z. B. angebrochene Rahmenteile, funktionsuntüchtige Bremsen, abgefahrene Reifen etc.) ermöglicht.

Die Kontrolleure des Bundesamtes haben nunmehr die Befugnis sowohl nach § 13 GüKG die Weiterfahrt zu untersagen als auch Maßnahmen nach § 7 TechKontrollVO zu ergreifen. Im Rahmen von bundesweiten länderübergreifenden Kontrollen kann das Bundesamt für Güterverkehr die Überwachungstätigkeit der Länder auch hinsichtlich der Einhaltung technischer Vorschriften in Zukunft wirksam unterstützen.

Zu Nummer 10 (§ 12)

Zu Buchstabe a (§ 12 Abs. 1)

Die Neuregelung ermöglicht über § 11 Abs. 2 Nr. 3a die Überprüfung von Ausweisen und Führerscheinen im Zusammenhang mit der Fahrerbescheinigung und § 7 b Abs. 1. Außerdem wird über § 11 Abs. 2 Nr. 3b die Überprüfung der Zulassungsdokumente ermöglicht.

Die Überprüfung der Zulassungsdokumente ist im Zusammenhang mit § 12 Abs. 2 Nr. 3b unter folgenden Aspekten von erheblicher Bedeutung:

Die Zulassungsdokumente enthalten wesentliche Angaben über die Abmessungen des Fahrzeugs, dessen zulässiges Gesamtgewicht und insbesondere über die zulässigen Achslasten. Die Überwachung der Einhaltung dieser Daten obliegt dem Bundesamt gemäß § 11 Abs. 2 Nr. 3b GüKG. Um dem Überwachungsauftrag gerecht zu werden, legt der Kontrolldienst zunächst die Angaben aus den Zulassungsdokumenten zugrunde. So kann in vielen Fällen eine (zeitaufwändige) Wiegung oder Vermessung des Fahrzeugs entfallen, was in besonderem Maße den Interessen der unter Zeitdruck stehenden Fahrer entspricht.

Ein wesentlicher Gesichtspunkt ist auch, dass in Verdachtsfällen zwar eine Wiegung des Fahrzeugs Aufschluss darüber gibt, wie groß die jeweilige Achslast des Fahrzeugs oder des Anhängers tatsächlich ist. Ebenso lässt sich das Gesamtgewicht des Fahrzeugs errechnen. Nicht möglich ist aber die Überprüfung, ob die gemessenen Gewichte, die fahrzeugspezifischen Grenzwerte (z. B. Achslasten) übersteigen. Dies lässt sich allein durch Einsichtnahme in die Zulassungspapiere feststellen, die regelmäßig Angaben über die bauartbedingten Grenzwerte enthalten.

Die Überprüfung der Einhaltung dieser Grenzwerte ist dabei dringend erforderlich, da deren Überschreitung unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge hat.

Zudem geht es bei den Gewichtskontrollen entscheidend auch um die Abwendung volkswirtschaftlich erheblicher Straßenschäden sowie um Wettbewerbsfragen.

Bisher ist der Straßenkontrolldienst auf freiwillige Aushändigung der Zulassungsdokumente angewiesen. Dass die ange-troffenen Fahrer dazu in der Regel bereit sind, zeigt die hohe Akzeptanz für diese Maßnahme.

Zu Buchstabe b (§ 12 Abs. 6)

Die Neufassung ergänzt die rechtlichen Grundlagen, die das Bundesamt für Übermittlungen von Feststellungen an zuständige Behörden verpflichtet. Im Einzelnen handelt es sich hierbei um:

- Nummer 1: § 266, 263a StGB
Die Kontrollberechtigten des BAG stellen bei ihren Kontrollen oft Tatsachen fest, die die Annahme rechtfertigen, dass Beiträge zur Sozialversicherung nicht abgeführt werden. Bei sofortiger Weitergabe dieser Hinweise an die Hauptzollämter können entsprechende Prüf- oder Ermittlungsmaßnahmen zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung eingeleitet werden.
- Nummer 2b: § 404 Abs. 2 Nr. 3 und 4 Drittes Buch
Sozialgesetzbuch
Trifft das BAG bei Feststellungen auf Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen, dass das Fahrpersonal ohne erforderliche Arbeitsgenehmigung eine Beschäftigung ausübt, so ist diese Information unmittelbar an die für Prüfungen gemäß § 304 Abs. 1 Nr. 2 SGB III zuständigen Behörden (Arbeitsämter und Behörden der Zollverwaltung) weiterzuleiten.
- Nummer 2c: § 111 Abs. 1 Nr. 6 Viertes Buch
Sozialgesetzbuch
Das BAG überprüft gemäß § 107 Abs. 1 Satz 2 SGB IV die Mitführungspflicht des Sozialversicherungsausweises. Wird dabei sozialversicherungspflichtiges Fahrpersonal angetroffen, das den Sozialversicherungsausweis nicht vorlegt, so handelt es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um ein illegales Beschäftigungsverhältnis. Bei zeitnahen Hinweisen können die Behörden der Zollverwaltung die erforderliche Prüfung gemäß den §§ 304 ff. SGB III durchführen.

Zu Nummer 11 (§ 13)

Die Neufassung des § 13 ist wegen der Aufhebung des § 7d erforderlich und enthält nunmehr eine umfassende Regelung der Befugnisse der Untersagung der Weiterfahrt durch die Kontrollberechtigten des Bundesamtes.

Zu Nummer 12 (§ 19)

Zu Buchstabe a (§ 19 Abs. 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 19 Abs. 1 Nr. 3)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 19 Abs. 1 Nr. 4)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 19 Abs. 1 Nr. 6a bis 6e)

Die Änderungen des Absatzes 6 sind notwendige Folgeänderungen die aus der neuen Fassung der §§ 7a, 7b GüKG resultieren.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 19 Abs. 1 Nr. 12e)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Doppelbuchstabe ff (§ 19 Abs. 1 Nr. 13)

Redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Buchstabe b (§ 19 Abs. 1a)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe c (§ 19 Abs. 2 bis 4)

Das Gesetz sieht im Zusammenhang mit der Einführung der Fahrerbescheinigung die Bewehrung weiterer gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 vor. Es ist daher geboten, die Bewehrung dieser gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften entsprechend der im Nebenstrafrecht üblichen Bewehrungstechnik – aus Gründen der Straffung der Sanktionsvorschriften und zu deren besseren Lesbarkeit – in einen neuen Absatz 2 des § 19 GüKG einzustellen. Es ist daher unter Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe gg die Streichung des § 19 Abs. 1 Nr. 13 GüKG aufgenommen worden. Die Änderungsbefehle des Artikels 1 Nr. 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee und ff stellen die daraus resultierenden Folgeänderungen des § 19 Abs. 1 GüKG dar.

Absatz 3 enthält die Folgeänderungen, die sich aus der Bewehrung der Vorschriften über die Fahrerbescheinigung im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 ergeben.

In Absatz 4 des § 19 GüKG werden jene Bußgeldvorschriften zusammengefasst, für welche im EG-Recht keine für eine akzessorische Fassung der Bußgeldvorschrift geeigneten Anknüpfungspunkte vorhanden sind.

Zu Buchstabe d (§ 19 Abs. 5)

Die Änderung der Bußgeldrahmenbeträge folgt der im Nebenstrafrecht geltenden Systematik. Die Beträge sind aus übergreifenden rechtssystematischen Gründen der Staffe-lung der Strafdrohung im Strafgesetzbuch angeglichen, so dass Stufungen nach dem Vorbild „1, 2, 3, 5, 10“ vorgenommen werden. Die derzeit geltenden Höchstbeträge der Geld-buße von 250 000 Euro und 25 000 Euro folgen dieser Staffe-lung nicht. Sie sind lediglich durch Umrechnung von DM-Beträgen in Euro im Verhältnis 2:1 entstanden und werden nunmehr wieder an die Systematik angepasst. Die nunmehr eingestellten Bußgelddrohungen sind in ihrer Höhe geeignet und ausreichend zur Ahndung der hier in Rede stehen-den Rechtsverletzungen.

Zu Nummer 13 (§ 21 Abs. 3)

Redaktionell notwendige Folgeänderung.

Zu Nummer 14 (§ 23)**Zu Buchstabe a** (§ 23 Abs. 1)

Es handelt sich um eine notwendige Anpassung an eine geänderte Rechtsprechung des BVerfG. Das BVerfG hat unter Aufgabe seiner früheren Auffassung entschieden (BVerfGE 100, 249), dass allgemeine Verwaltungsvorschriften für den Vollzug der Bundesgesetze durch die Länder im Auftrage des Bundes gemäß Artikel 85 Abs. 2 Satz 1 GG ausschließlich von der Bundesregierung als Kollegium mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können. Auch wenn sich diese Entscheidung ausdrücklich nur auf Artikel 85 Abs. 2 Satz 1 GG bezieht, lassen sich ihre tragenden Gründe auf die wortgleiche Vorschrift in Artikel 84 Abs. 2 GG übertragen, so dass ein Erlass von Verwaltungsvorschriften durch ein Ministerium nur noch bei der Bundesverwaltung nach Artikel 86 GG in Betracht kommt. Da das GüKG aber auch durch die Länder ausgeführt wird und § 23 Abs. 1 insoweit keine Differenzierung trifft, ist die Vorschrift zur Vermeidung von Missverständnissen anzupassen.

Zu Buchstabe b (§ 23 Abs. 3 Nr. 1)

Die Einzelheiten hinsichtlich des Verfahrens der Ausgabe, der Rücknahme und des Widderrufs von Fahrerbescheinigungen sowie die Ausgestaltung der Dokumente werden in einem neuen Abschnitt der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraft- und Kabotageverkehr vom 22. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3976) geregelt. Aus diesem Grund wird in die güterkraftverkehrsrechtliche Ermächtigungsnorm des § 23 Abs. 3 Nr. 1 GüKG die Ermächtigung zum Erlass von Verordnungen hinsichtlich des Einsatzes von Fahrpersonal aufgenommen.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Voraussichtlich am 1. Mai 2004 werden die Republik Lettland, die Republik Litauen, die Republik Estland, die Republik Polen, die Slowakische Republik, die Tschechische Republik, die Republik Ungarn, die Republik Malta, die Republik Slowenien und die Republik Zypern der Europäischen Union beitreten. Ab diesem Zeitpunkt wird es Unternehmen mit Sitz in einem der Beitrittsstaaten möglich sein, grenzüberschreitende Beförderungen auf der Grundlage von EU-Lizenzen im Gemeinschaftsgebiet durchzuführen. Beförderungen, bei denen der Be- und Entladeort in einem Mitgliedstaat liegt, in dem das Unternehmen keinen Sitz hat (Kabotage), sind während einer Übergangszeit von bis zu fünf Jahren nach den Beitrittsverträgen grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen bestehen lediglich für die Republik Malta, die Republik Slowenien und die Republik Zypern.

Durch die Gesetzesänderung wird sichergestellt, dass die EG-Lizenzen der anderen Beitrittsstaaten nicht als güterkraftverkehrsrechtliche Erlaubnis in Deutschland anerkannt werden, auf deren Grundlage Binnenbeförderungen vorgenommen werden können.

Zu Artikel 3 (Neufassung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Die Vorschrift erlaubt die Bekanntgabe der Neufassung des Güterkraftverkehrsgesetzes nach dem Beitritt der in Artikel 2 genannten Staaten.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Da der Beitrittstag der Beitrittsstaaten zur Europäischen Union noch nicht definitiv feststeht, ist es nicht sinnvoll, für das Inkrafttreten ein konkretes Datum vorzusehen.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 798. Sitzung am 2. April 2004 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 13 Abs. 1 und 2 Satz 1 und 2 GüKG)

Artikel 1 Nr. 11 § 13 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 sind die Wörter „Das Bundesamt kann“ durch die Wörter „Das Bundesamt sowie sonstige Kontrollberechtigte können“ zu ersetzen.
- b) Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Satz 1 sind die Wörter „kann das Bundesamt“ durch die Wörter „können das Bundesamt sowie sonstige Kontrollberechtigte“ zu ersetzen.
 - bb) In Satz 2 sind die Wörter „Das Bundesamt kann“ durch die Wörter „Das Bundesamt sowie sonstige Kontrollberechtigte können“ zu ersetzen.

Begründung

Der neu gefasste § 13 GüKG-E, der den derzeitigen § 7d GüKG ersetzen soll, räumt explizit den Kontrollberechtigten des BAG weitgefächerte Befugnisse zur Untersagung der Weiterfahrt ein. Durch den Wegfall des § 7d GüKG, in dem die Zuständigkeit zur Unterbindung der Weiterfahrt durch die Formulierung „Kontrollberechtigter“ weiter geöffnet war, wird hier die Polizei ausgenommen. Um hier die Polizei künftig nicht auszuschließen ist die obige Änderung angezeigt.

2. Zu Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff und gg – neu – (§ 19 Abs. 1 Nr. 13 und 14 GüKG)

Artikel 1 Nr. 12 Buchstabe a ist wie folgt zu ändern:

- a) Doppelbuchstabe ff ist wie folgt zu fassen:

„ff) Nummer 13 wird wie folgt gefasst:

„13. entgegen § 2 Abs. 1a Satz 1 nicht dafür sorgt, dass ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mitgeführt wird,“

- b) Nach Doppelbuchstabe ff ist folgender Doppelbuchstabe gg anzufügen:

„gg) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 14 angefügt:

„14. entgegen § 2 Abs. 1a Satz 2 das Begleitpapier oder einen sonstigen Nachweis während der Fahrt nicht mitführt, den Kontrollberechtigten auf Verlangen nicht aushändigt oder nicht in anderer Weise zugänglich macht.“

Begründung

In § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG ist die Freistellung land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs von den güterkraftverkehrsrechtlichen Vorschriften bestimmt, wenn land- und forstwirtschaftliche Bedarfsgüter oder Erzeugnisse für eigene Zwecke oder andere Betriebe dieser Art unter bestimmten Voraussetzungen befördert werden.

Um die Kontrollmöglichkeiten dieses Freistellungstatbestandes zu verbessern, schreibt der neue § 2 Abs. 1a GüKG-E vor, dass bei entsprechenden Beförderungen durch nicht von der Kraftfahrzeugsteuer befreite Fahrzeuge entsprechende Nachweise mitzuführen, auszuhändigen oder in sonstiger Weise zugänglich zu machen sind.

Eine dem § 2 Abs. 1a GüKG-E entsprechende Ordnungswidrigkeit ist in dem Entwurf nicht vorgesehen und soll durch den Antrag ergänzt werden.

Anlage 3**Gegenäußerung der Bundesregierung**

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nr. 11 (§ 13 Abs. 1 und 2 Satz 1 und 2 GüKG))

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Der neu gefasste § 13 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) fasst die bisher in mehreren Paragraphen des GüKG verstreuten Befugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) sowie sonstiger Kontrollberechtigter zur Untersagung der Weiterfahrt bei Beanstandungen im Rahmen von Straßenkontrollen aus rechtssystematischen Gründen in einer Vorschrift zusammen.

In § 13 Abs. 1 – neu – wird die generelle Befugnis des BAG zur Untersagung der Weiterfahrt bei der Erfüllung bestimmter Kontrollaufgaben geregelt. Die Vorschrift ersetzt damit § 13 GüKG der derzeit geltenden Fassung.

Beide Vorschriften sind Befugnisnormen, die sich ausschließlich mit dem BAG beschäftigen. Die Neufassung führt somit nicht zu einer inhaltlichen Rechtsänderung.

Der Vorschlag des Bundesrates zur Aufnahme der „Sonstigen Kontrollberechtigten“ in § 13 Abs. 1 des Gesetzentwurfes ist abzulehnen, da die generelle Befugnis zur Untersagung der Weiterfahrt auch im derzeit geltenden GüKG nicht verankert ist. Sie würde sich zudem nicht in die Systematik

des § 13 Abs. 1 einfügen, da dieser an die dem BAG übertragenen Aufgaben und nicht an die Aufgaben der übrigen Kontrollberechtigten anknüpft. Im Übrigen ist die vorgeschlagene Änderung nach Auffassung der Bundesregierung auch nicht erforderlich, da sich entsprechende Befugnisse der Länderpolizeien in den wesentlichen Fällen aus dem allgemeinen Polizeirecht ergeben dürften.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Der neu gefasste § 13 Abs. 2 GüKG regelt die Befugnis zur Untersagung der Weiterfahrt in bestimmten Spezialfällen. Die Vorschrift entspricht dem derzeit geltenden § 7d GüKG. Da im derzeit geltenden Recht die sonstigen Kontrollberechtigten ausdrücklich genannt sind, bestehen gegen die Aufnahme der „Sonstigen Kontrollberechtigten“ in dem neu gefassten § 13 Abs. 2 GüKG keine Bedenken.

Dem Vorschlag des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nr. 12 **Buchstabe a Doppelbuchstabe ff und gg – neu** – (§ 19 Abs. 1 Nr. 13 und 14 GüKG))

Die Bundesregierung wird den Vorschlag im Verlauf des weiteren Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

