

27.10.14**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - AS

zu **Punkt ...** der 927. Sitzung des Bundesrates am 7. November 2014

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes

A

Der Ausschuss für Arbeit und Sozialpolitik

empfehl dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a, Buchstabe b - neu -(§ 4 Absatz 1 und Absatz 1a FPersG)

In Artikel 1 ist Nummer 2 wie folgt zu fassen:

'2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden ...<weiter wie Vorlage> ...

b) In Absatz 1a werden nach dem Wort "Arbeitgeber" ein Komma und die Wörter "der Verlader, der Spediteur, der Reiseveranstalter, der Hauptauftragnehmer, der Unterauftragnehmer und die Fahrervermittlungsgesellschaft" eingefügt sowie am Ende das Wort "hat" durch das Wort "haben" ersetzt.'

Begründung:

Im Jahr 2008 wurde die Fahrpersonalverordnung um § 20a ergänzt. Nach

dessen Absätzen 2 und 3 sind neben den Verkehrsunternehmen auch andere an der Beförderungskette Beteiligte für die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr verantwortlich. Dazu gehören auch Unternehmen, die kein eigenes Fahrpersonal beschäftigen.

Gegenüber diesen Unternehmen haben die Aufsichtsbehörden nach derzeitigem Recht keine Anordnungsbefugnis, weil diese in § 4 FPersG nicht entsprechend erweitert wurde und auf den "Arbeitgeber" beschränkt blieb.

Um gegen Beteiligte in der Beförderungskette aufsichtlich tätig werden zu können, die ihre Mitverantwortung nach § 20a FPersV nicht wahrnehmen wollen oder die der Aufsichtsbehörde Auskünfte, Unterlagen oder den Zutritt verweigern, ist die Änderung erforderlich.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a₁ - neu - (§ 8 Absatz 2 FPersG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

'a₁) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

Das Wort "fünfzehntausend" wird durch das Wort "dreißigtausend" ersetzt.'

Begründung:

Aufgrund verschiedener Urteile von Oberlandesgerichten zur Ahndung von Fahrerverstößen über den Unternehmer sind diese auch bei Betriebskontrollen in Tateinheit zu ahnden. Dies bedeutet, dass bei dem gegenwärtigen Bußgeldrahmen von 15 000 Euro die maximale Bußgeldsumme bei größeren Betrieben sehr schnell erreicht wird, wenn der aktuelle Bußgeldkatalog (LV 48) zugrunde gelegt wird.

Hier herrscht eine zunehmende Ungleichbehandlung zwischen größeren und kleineren Betrieben.

3. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a, Buchstabe b - neu -

(§ 8 a Absatz 1 Nummer 2, Absatz 4 FPersG)

In Artikel 1 ist Nummer 4 wie folgt zu fassen:

'4. § 8a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 2 wird ... <weiter wie Vorlage> ...
- b) In Absatz 4 wird das Wort "fünfzehntausend" durch das Wort "dreißigtausend" ersetzt.'

Begründung:

Aufgrund verschiedener Urteile von Oberlandesgerichten zur Ahndung von Fahrerverstößen über den Unternehmer sind diese auch bei Betriebskontrollen in Tateinheit zu ahnden. Dies bedeutet, dass bei größeren Betrieben die maximale Bußgeldsumme nach dem gegenwärtigen Betrag von 15 000 Euro sehr schnell erreicht wird, wenn der aktuelle Bußgeldkatalog (LV 48) zugrunde gelegt wird.

Hier herrscht eine zunehmende Ungleichbehandlung zwischen größeren und kleineren Betrieben.

Da das Mittel der Gewinnabschöpfung und die Nutzung des Verfalls oftmals mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand verbunden sind, ist es hier angebracht, den Bußgeldrahmen zu erhöhen. Eine Anpassung des Bußgeldrahmens an die aktuellen wirtschaftlichen Verhältnisse ist daher dringend notwendig.

Der Unternehmer trägt bei der Planung des Einsatzes der Fahrerinnen und Fahrer ein großes Maß von Verantwortung, was sich nicht zuletzt auch auf die Verkehrssicherheit auswirken kann.

4. Zum Gesetzentwurf insgesamt:

In den Medien wird immer wieder über Fernfahrer berichtet, die ihre wöchentliche Ruhezeit im LKW verbringen. Subunternehmen aus osteuropäischen Ländern mit entsprechenden Arbeitsbedingungen übernehmen zum Beispiel in deutschen Häfen nationale Transporte.

Frankreich und Belgien haben nationale Regelungen erlassen, die das Verbringen der wöchentlichen Ruhezeit im LKW nicht mehr zulassen. Eine Folge dieser Regelungen ist, dass Fernfahrer vermehrt auf Parkplätze und Raststätten in Deutschland im grenznahen Raum zu Frankreich und Belgien ausweichen, was vor Ort zu problematischen Zuständen führt.

Auch von Seiten der Verbände des Güterkraftgewerbes wird daher ein Handlungsbedarf gesehen.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, dass das Verbringen der wöchentlichen Ruhezeit im LKW oder dessen unmittelbarer Nähe in einer nichtfesten Unterkunft durch Rechtsänderungen verhindert wird. Diese Regelungen müssen in einem kurzen, angemessenen Zeitraum getroffen werden. Sofern in diesem Zeitraum keine europarechtliche Regelung zustande kommt, wird die Bundesregierung aufgefordert, eine entsprechende Regelung im nationalen Recht zu erlassen. Diese Regelung sollte insbesondere dafür Sorge tragen, dass Fahrer, die die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit auf Grund der Disposition des Unternehmers nicht am Standort des Fahrzeugs oder am Wohnort nehmen können, sie während der gesamten Dauer in einer für den Erholungszweck geeigneten festen Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten verbringen können. Hierfür hat der Unternehmer zu sorgen. Eine Bußgeldbewehrung dieser Regelung ist zu schaffen.

Begründung:

Es gibt immer wieder Berichte, wonach Fahrer auch die regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten im LKW verbringen (zum Beispiel Jan Bergrath, Frachtführer im Fokus, Fernfahrer 2014 Nummer 8, Seite 26 f). Sie kommen wochenlang nicht nach Hause. Subunternehmen aus osteuropäischen Ländern mit entsprechenden Arbeitsbedingungen übernehmen zum Beispiel in deutschen Häfen nationale Transporte, was zu Wettbewerbsverzerrungen führt.

Es ist daher eine Klarstellung im europäischen hilfsweise im deutschen Recht angezeigt, wonach Fahrer die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit gemäß Artikel 8 Absatz 6 erster Spiegelstrich in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe h der Verordnung (EG) Nummer 561/2006 oder gemäß Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe a in Verbindung mit Artikel 1 Buchstabe p des AETR nicht im Fahrzeug nehmen dürfen. Sofern der Fahrer die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit auf Grund der Disposition des Unternehmers nicht am Standort des Fahrzeugs oder an seinem Wohnort nehmen kann, hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass der Fahrer diese Ruhezeit während der gesamten Dauer in einer

für den Erholungszweck geeigneten festen Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten verbringen kann. Der Tatbestand soll mit einem Bußgeldtatbestand versehen werden.

Die Rechtslage würde damit an die in Frankreich und Belgien geltende angeglichen.

B

5. Der **federführende Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.